



UNIVERSIDADE CATÓLICA DO SALVADOR
PRÓ-REITORIA DE PESQUISA E PÓS-GRADUAÇÃO
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM POLÍTICAS SOCIAIS E CIDADANIA

ERICA RIBEIRO SAKAKI LEAL

**O TRABALHO DOS MOTORISTAS DA UBER: REALIDADES, PERCEPÇÕES DE
LIBERDADE (S) E ILUSÕES**

Salvador

2021

ERICA RIBEIRO SAKAKI LEAL

**O TRABALHO DOS MOTORISTAS DA UBER: REALIDADES, PERCEPÇÕES DE
LIBERDADE (S) E ILUSÕES**

Dissertação de mestrado apresentada ao Programa de Pós-graduação em Políticas Sociais e Cidadania da Universidade Católica do Salvador como requisito parcial para obtenção do título de mestra em Políticas Sociais e Cidadania.

Orientadora: Prof.^a Dr.^a. Ângela Maria Carvalho Borges

Salvador

2021

Ficha Catalográfica. UCSal. Sistema de Bibliotecas

L435 Leal, Erica Ribeiro Sakaki

O trabalho dos motoristas da UBER: realidades, percepções de liberdade (s) e ilusões / Erica Ribeiro Sakaki Leal. – Salvador, 2021.
249 f.

Orientadora: Prof^a. Dra. Ângela Maria Carvalho Borges.

Dissertação (Mestrado) – Universidade Católica do Salvador. Pró-Reitoria de Pesquisa e Pós-Graduação. Mestrado em Políticas Sociais e Cidadania.

1. Revolução 4.0 2. Plataformas Digitais de Trabalho 3. Liberdade e Autonomia de Trabalho 4. Empreendedorismo Individual 5. Motoristas Uber
I. Borges, Ângela Maria Carvalho – Orientadora II. Universidade Católica do Salvador. Pró-Reitoria de Pesquisa e Pós-Graduação III. Título.

CDU 349.2:658.8

TERMO DE APROVAÇÃO

ÉRICA RIBEIRO SAKAKI LEAL

O trabalho dos motoristas da Uber: realidades, percepções de liberdade (s) e ilusões.

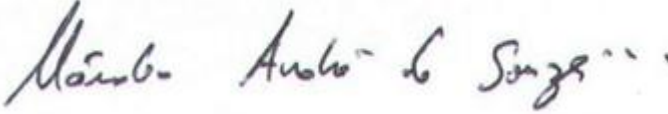
Dissertação aprovada como requisito parcial para obtenção do grau de mestre em Políticas Sociais e Cidadania da Universidade Católica do Salvador.

Salvador, 21 de maio de 2021.

Banca Examinadora:



Prof.(a) Dr.(a) Ângela Maria Carvalho Borges - UCSAL (orientadora)



Prof.(a) Dr.(a) Cláudio André de Souza UCSAL



Prof.(a) Dr.(a) Rodrigo de Lacerda Carelli UFRJ



Prof.(a) Dr.(a) Bruno José Rodrigues Durães - UFRB



Dedico esse trabalho aos meus pais, Osvaldo e Silene, e meus três amores, Sakaki, Erick e
Tiago.

“O amor sozinho é uma ilha
sou seu pai de coração
uma família
mãe e filha
[...]
Isso é pra durar”
Carlinhos Brown

VERBO AGRADECER

Uma longa jornada me fez chegar até aqui
Recordo que esperei
E planejei esse momento
De poder agradecer os passos da caminhada
Nunca estive só, sempre andei acompanhada
Finalmente me permito escapar do racional, sair do convencional e abandonar o normativo
olvido, por uns instantes o formato impositivo
Quero apenas transbordar toda a minha gratidão
A Deus, em primeiro lugar pela Sua proteção
Aos meus pais, minha irmã, meu marido e meus pequenos, sempre minha inspiração
Aos meus amigos queridos, tantos que me foge a conta
Pelo apoio, paciência, pela força e companhia
Pelo riso, pelo abraço pelo afago e parceria
Na insistência do sonho aproveitei cada dia
Aprendi, questioneei, desafiei e ouvi
Refleti, ponderei, me transformei, cresci
Agigantei.
Vivi.

Se eu vi mais longe foi por estar sobre ombros de gigantes

Isaac Newton

Agradeço à minha orientadora professora Ângela Borges por toda sua disponibilidade, incentivo, paciência, atenção e principalmente pelos ricos momentos de aprendizado durante esses dois anos de estudo.

Aos professores Bruno Durães, Cláudio André de Souza e Rodrigo Carelli por aceitarem compor a Banca Examinadora, dispondo do seu tempo e conhecimento para contribuírem com este trabalho.

Aos meus colegas do Mestrado da Ucsal pelo apoio e amizade e especialmente ao grupo “Alunas de Thi”, Catiane, Flávia, Joelma, Júlia, Nice e Thiago, vocês sempre me trouxeram cumplicidade, leveza e bom-humor, mesmo nos dias mais desafiadores.

Ao Núcleo de Estudos do Trabalho (NET) pelos valiosos ensinamentos, a todos os membros do grupo de pesquisa “Assalariados Digitais”, onde dei meus primeiros passos na vida acadêmica e sempre fui acolhida e encorajada a voar para mais longe, abraçando carinhosamente os amigos Anne, Emanuel, Lane e Tácio.

Ao grupo Transformações do Trabalho, Democracia e Proteção Social na pessoa dos professores Carlos Freitas e Renata Dutra, por quem tenho enorme admiração e apreço.

À Escola Judicial do TRT da 5ª Região Bahia pelas inesquecíveis oportunidades que me foram concedidas para atuar como facilitadora.

Ao Grupo de Pesquisa “Direito do Trabalho no Século XXI” (TRAB 21) e principalmente ao professor Rodrigo Carelli pela generosidade em permitir o meu ingresso como ouvinte.

Aos meus colegas de profissão, amigos e parceiros do “Mestrado Sem Trauma” e da vida, Ana Célia, Fabrício e Vanessa, admiro vocês demais.

Aos meus companheiros e amigos do projeto “Vida de Oficial”, Charles e Sara, pela força e por “segurarem todas as ondas” do nosso agitado dia-a-dia.

Às irmãs de alma Cris e My pelo amor fraternal e escuta solidária e à AnaCris pela vibração e sintonia constante, mesmo de tão longe.

Aos trabalhadores que entrevistei e que me confiaram suas trajetórias permeadas de agruras, alegrias, sonhos e (des) esperanças.

Finalmente, ao professor Murilo Oliveira, um amigo, um abrigo, uma mão estendida, uma luz; referência no percurso de estudar e de viver. Você me ensinou e nunca mais eu esqueço: produzir conhecimento, transformar realidade, eis o propósito. Já não caminho só.

Obrigada a todos e a cada um.

*Liberdade – essa palavra que o sonho humano alimenta: que não há ninguém que explique, e
ninguém que não entenda!*

Cecília Meireles

-Então agora eu prefiro trabalhar sozinho. Ser meu próprio chefe.

[...]

- Gostei do que ouvi, Ricky, Henry tinha razão. Você é um guerreiro. Para começar, vamos esclarecer as coisas. Aqui você não é contratado, você embarca. Gostamos de dizer "embarcar". Você não trabalha para nós, trabalha conosco. Você não dirige para nós, presta serviços. Não temos contratos de emprego. Não há metas a cumprir. Você atende aos padrões. Não há salário, só honorários. Ficou claro?

- Sim.

- Mesmo?

- Sim, está tudo certo.

- Você não bate ponto. Apenas fique à disposição. Se assinar conosco, será motorista franqueado. Dono do seu destino, Ricky. Isso separa perdedores dos guerreiros. Topa?

- Sim. Eu espero uma oportunidade como esta há séculos.

[...]

- Como tudo aqui, a escolha é sua.

(Cena do filme: Você Não Estava Aqui. Ken Loach, 2019)

LEAL, Érica Ribeiro Sakaki. **O trabalho dos motoristas da Uber: realidades, percepções de liberdade (s) e ilusões.** 2021. Orientadora: Ângela Maria Carvalho Borges. 249 f. il. Dissertação (Mestrado em Políticas Sociais e Cidadania) – Programa de Pós-Graduação em Políticas Sociais e Cidadania, Universidade Católica do Salvador, Salvador, 2021.

RESUMO

Na propaganda global da empresa Uber há muita promessa de liberdade no trabalho. De forma atraente e a todo tempo, potenciais “parceiros” são convidados a desfrutarem da experiência de “ter seu próprio horário” e “dirigir quando quiser” seus carros e “suas vidas”, sendo o “seu próprio patrão”¹. Essas e outras chamadas sedutoras afiançam aos trabalhadores liberdade para executar sua atividade da forma que lhes convier convidando-os a “empreender” e acenando-lhes com possibilidade de ganhos superiores às médias praticadas no mercado. Com essa retórica, a empresa transnacional vem engajando o maior exército de motoristas disponível nas grandes cidades do globo despontando como modelo de negócio e de gestão do trabalho na era do capitalismo digital. Em contrapartida, sob a alegação de autonomia desses trabalhadores para gerenciarem seu próprio trabalho sem receberem ordens e com flexibilidade de horários para executarem o serviço na hora que lhes aprouver, a Uber não considera os motoristas como seus empregados. Furta-se, pois, à responsabilidade de arcar com qualquer proteção social e previdenciária, transferindo significativa parcela de custos e riscos decorrentes do exercício da atividade. Diante desse quadro, é importante compreender bem o fenômeno deste trabalho visto como tecnológico e disruptivo para não naturalizar escolhas ou se contentar com as aparências. Este estudo objetiva investigar e analisar criticamente as percepções dos motoristas da Uber a respeito do discurso empresarial de liberdade e autonomia no trabalho pela via do empreendedorismo individual, confrontando-as com a realidade fática das suas condições de trabalho. Trata-se de uma pesquisa qualitativa, construída a partir de observação direta, análise documental e realização de entrevistas semiestruturadas com doze motoristas da Uber na cidade de Salvador-BA.

Palavras-chave: Revolução 4.0; Plataformas digitais de trabalho; Liberdade e autonomia de trabalho; Empreendedorismo individual; Motoristas Uber.

¹ Frases extraídas do sítio da Uber na internet – <https://www.uber.com>

LEAL, Érica Ribeiro Sakaki. **O trabalho dos motoristas da Uber: realidades, percepções de liberdade (s) e ilusões.** 2021. Orientadora: Ângela Maria Carvalho Borges. 249 f. il. Dissertação (Mestrado em Políticas Sociais e Cidadania) – Programa de Pós-Graduação em Políticas Sociais e Cidadania, Universidade Católica do Salvador, Salvador, 2021.

ABSTRACT

In Uber's global advertising there is a lot of promise of freedom at work. In an attractive way and at all times, potential "partners" are invited to enjoy the experience of "having their own schedule" and "driving when they want" their cars and "their lives", being "their own boss". These and other so-called seducers guarantee workers the freedom to carry out their activity in whatever way suits them, inviting them to “undertake” and beckoning them with the possibility of gains higher than the market average. With this rhetoric, the transnational company has been engaging the largest army of drivers available in the major cities of the globe, emerging as a business and work management model in the era of digital capitalism. On the other hand, under the allegation of autonomy of these workers to manage their own work without receiving orders and with flexible hours to perform the service at the time they prefer, Uber does not consider drivers as its employees. Therefore, the responsibility to afford any social and social security protection is avoided, transferring a significant portion of the costs and risks arising from the exercise of the activity. Given this situation, it is important to understand well the phenomenon of this work seen as technological and disruptive in order not to naturalize choices or be content with appearances. This study investigates and critically analyzes the perceptions of Uber drivers regarding the corporate discourse of freedom and autonomy at work through individual entrepreneurship, confronting them with the factual reality of their working conditions. This is a qualitative research, built from direct observation, document analysis and conducting semi-structured interviews with Uber drivers in the city of Salvador-BA.

Keywords: Revolution 4.0. Digital work platforms. Freedom and autonomy of work. Individual entrepreneurship. Uber drivers.

LISTA DE ILUSTRAÇÕES

Figura 01	Nuvem de Palavras	21
Figura 02	As Tecnologias da Quarta Revolução Industrial	40

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

AMPABA	Associação dos Motoristas Profissionais de Aplicativos da Bahia
CGSN	Comitê Gestor do Simples Nacional
CLT	Consolidação das Leis do Trabalho
COVID	Corona Virus Disease
CPF	Cadastro de Pessoa Física
DPVAT	Danos Pessoais por Veículos Automotores Terrestres
EAR	Exerce Atividade Remunerada
EUA	Estados Unidos da América
GPS	Sistema de Posicionamento Global
IBGE	Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística
INSS	Instituto Nacional de Seguridade Social
LGBT	Lésbicas, Gays, Bissexuais e Transexuais
MDM	Mulheres da Madrugada
MEI	Microempreendedor Individual
OAB	Ordem dos Advogados do Brasil
PIB	Produto Interno Bruto
PIA	Pesquisa Industrial Anual
PNAD	Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios
SIMACTTER-BA	Sindicato dos Motoristas por Aplicativo e Condutores de Cooperativas do Estado da Bahia
UFBA	Universidade Federal da Bahia
URSS	União das Repúblicas Socialistas Soviéticas

SUMÁRIO

1 INTRODUÇÃO	15
2 PANORAMA HISTÓRICO-TEÓRICO	24
2.1 TRANSFORMAÇÕES DO SISTEMA CAPITALISTA.....	24
2.2 MUDANÇAS NA ORGANIZAÇÃO DO TRABALHO.....	25
2.3 RACIONALIDADES NORTEADORAS: O VALOR LIBERDADE E SUA INFLUÊNCIA PARA FORMAÇÃO DAS SUBJETIVIDADES.....	30
2.3.1 A racionalidade neoliberal como elemento de subjetivação do “empreendedor de si mesmo”	35
2.4 A TERCEIRA E A QUARTA REVOLUÇÕES INDUSTRIAIS E SEUS NOVOS PARADIGMAS.....	38
2.5 O SURGIMENTO DAS PLATAFORMAS DIGITAIS E O CAPITALISMO DE PLATAFORMA.....	43
2.5.1 A organização do trabalho nas plataformas digitais e seus reflexos na subjetividade dos indivíduos	52
2.6 DA DISCIPLINA AO CONTROLE: A ILUSÃO DA LIBERDADE NA ERA DIGITAL.....	58
3 A EMPRESA UBER, UM PARADIGMA DE PLATAFORMA SOB DEMANDA	62
3.1 BREVE APRESENTAÇÃO DO CAPÍTULO.....	62
3.2 HISTÓRICO DE CRIAÇÃO E IMPLANTAÇÃO DO NEGÓCIO UBER E SUAS DIRETRIZES-BASE.....	62
3.3 O MERCADO DE TRABALHO NO BRASIL E A CHEGADA DA UBER.....	64
3.4 DOS TERMOS E CONDIÇÕES DE TRABALHO NA UBER.....	67
3.5 O MARKETING DA UBER E SEU DISCURSO ESTRATÉGICO: A CONQUISTA DA ENERGIA DE COOPERAÇÃO.....	71
4 ANÁLISE CRÍTICA DA LIBERDADE DE TRABALHO SOB A ÉGIDE NEOLIBERAL	78
4.1 APRESENTAÇÃO DO CAPÍTULO.....	78

4.2 A REESTRUTURAÇÃO PRODUTIVA DO CAPITAL E AS DUALIDADES: AVANÇOS TECNOLÓGICOS X PRECARIZAÇÃO DO TRABALHO E DESEMPREGO X LIBERDADE.....	78
4.3 A LIBERDADE DE TRABALHO COMO RETÓRICA PARA DOMINAÇÃO.....	82
4.3.1 Acepções de liberdade, autonomia, subordinação e dependência no trabalho em plataformas digitais.....	88
4.3.1.1 <i>Visão jurídica.....</i>	89
4.3.1.2 <i>Liberdade.....</i>	89
4.3.1.3 <i>Autonomia.....</i>	90
4.3.1.4 <i>Subordinação.....</i>	92
4.3.1.5 <i>Dependência econômica.....</i>	95
4.3.2 Análise dos institutos à luz do trabalho nas plataformas digitais de transporte e entrega.....	96
4.4 O DISCURSO EMPREENDEDOR COMO MOTIVAÇÃO PARA O TRABALHO CONTEMPORÂNEO: DISFARCE À PRECARIZAÇÃO E O EXEMPLO DA UBER.....	104
5 RESULTADOS DA PESQUISA DE CAMPO.....	109
5.1 PROCEDIMENTOS METODOLÓGICOS.....	109
5.2 ANÁLISE DO CONTEÚDO DAS ENTREVISTAS.....	111
5.2.1 Perfil do sujeito da pesquisa.....	112
5.2.2 Trajetórias profissionais dos entrevistados.....	113
5.3 A LIBERDADE E A AUTONOMIA DOS MOTORISTAS DA UBER: PERCEPÇÕES À LUZ DO COTIDIANO DE TRABALHO.....	121
5.4 REFLEXÕES SOBRE A PESQUISA EMPÍRICA.....	177
6 CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	187
REFERÊNCIAS.....	194
APÊNDICE A – Roteiro das entrevistas.....	206
APÊNDICE B – Termo de Consentimento Livre e Esclarecido.....	207
APÊNDICE C – Nuvem de Palavras.....	208
APÊNDICE D – Quadro de análise das entrevistas.....	214

1 INTRODUÇÃO

*Imaginar que os outros eram ainda menos livres que eles.
"Há sempre quem seja mais prisioneiro que eu" era a frase
que resumia a então única esperança possível.
Albert Camus*

Em seu curso histórico, a movimentação do capital sempre esteve pautada na máxima obtenção do lucro e acumulação de riquezas através da proteção à propriedade privada e da exploração do trabalho.

O trabalho, em um prisma ontológico, corresponde ao traço que distingue o homem dos outros animais. Através do trabalho o homem multiplica sua existência, reproduz-se e interage com seu meio, transformando-o. “[O] trabalho é, assim, uma condição de existência do homem, independente de todas as formas sociais, eterna necessidade natural de mediação do metabolismo entre homem e natureza e, portanto, da vida humana” (MARX, 2013, p. 98).

Antunes (2000) explicita que a dominação do capital retira do trabalho o seu sentido direcionando-o para a contínua produção de valor. Resultado da convergência de interesses políticos, econômicos e culturais, os sistemas de organização produtiva vão sendo modificados no decorrer da História a fim de suportarem as transformações do “[...] sistema de sociometabolismo do capital”, sempre em movimento de expansão (MÉSZÁROS, 2011). Nesse sentido são traçadas as estratégias de organização e controle do trabalho as quais, bem adiante dos avanços da tecnologia, comportam múltiplas maneiras de exploração dos trabalhadores.

Essa processualidade contínua do capital para sustentação dos seus pilares configura um sistema essencialmente contraditório e produtor estrutural de crises cíclicas. Nos dizeres de Harvey (2018, on-line): “O capitalismo é instável e sempre atinge obstáculos para crescer. Em certos momentos históricos, ultrapassar obstáculos significa criar outros, a serem enfrentados depois”.

Em sentido temporal, o ponto de partida do presente trabalho é a crise estrutural do capitalismo resultante do primeiro choque do petróleo no final de 1973, pautado por uma crise de superprodução, pela queda acentuada das taxas de lucro e pela falência do padrão monetário internacional baseado no dólar, estabelecido em Bretton Woods. Também foi outro determinante central desta crise o acirramento das lutas de classe entre meados dos anos 1960 e meados da década seguinte, cuja expressão maior foram as manifestações de 1968.

Em movimento de reação, buscando a recomposição das taxas de lucro e a manutenção da sua hegemonia, os Estados Unidos seguido por outros países centrais, a partir de uma série de decisões políticas e econômicas, envidaram todos os esforços para retomar o crescimento econômico, disciplinar a classe trabalhadora e conter o aparente avanço da URSS.

A ruptura com o padrão fordista de produção ensejou o redirecionamento do capital para viabilizar economicamente a atividade produtiva por meio de novas formas: Sob a égide do pensamento neoliberal², investiu-se em tecnologias libertadoras das barreiras de tempo e espaço que fossem poupadoras de mão de obra e que aprofundassem o controle sobre os e trabalhadores e processos de trabalho. Ademais, através da globalização e das deslocalizações no setor industrial e de serviços, ocorre a expansão capitalista em nível mundial evitando-se as barreiras e limitações de regulação dos Estados Nacionais.

No final do século XX e início do século XXI o desenvolvimento de novas tecnologias, inclusive no campo da comunicação, impactou o sistema produtivo dando curso à chamada Terceira Revolução Industrial ou “Revolução Digital” ou ainda “Revolução do Computador”, a qual se refere aos processos associados à passagem da tecnologia eletrônica mecânica e analógica para a eletrônica digital, com o “[...] desenvolvimento dos semicondutores, da computação em mainframe (década de 1960), da computação pessoal (década de 1970 e 1980) e da internet (década de 1990)” (SCHWAB, 2016, p. 16), além da aplicação de sistemas computadorizados e robóticos à manufatura. O prolongamento desse processo de inovação e desenvolvimento tecnológico desemboca na chamada Quarta Revolução Industrial (SCHWAB, 2016), Indústria 4.0³ ou Revolução Digital (BOJANOVA, 2014), termos utilizados por alguns autores para descrever o atual cenário de alterações no setor produtivo industrial e de serviços.

Esse novo estágio de desenvolvimento da tecnologia⁴ abre espaço para novos tipos de negócio e para o aprofundamento da concentração de capital, colocando as grandes

² Segundo Souza (2007, p. 199), o ideário presente no Consenso de Washington sistematizava o que se passou a chamar de neoliberalismo. A expressão neoliberal tem sido usada, então, para designar uma retomada teórica do conceito clássico em favor de um Estado mínimo e a radicalização da autonomia do mercado.

³ O termo "Indústria 4.0" foi usado pela primeira vez na Hannover Messe. Em Outubro de 2012, o Grupo de Trabalho na Indústria 4.0, presidido por Siegfried Dais (Robert Bosch GmbH) e Henning Kagermann (German Academy of Science and Engineering) apresentaram um conjunto de recomendações para implementação da Indústria 4.0 ao Governo Federal Alemão. Em abril de 2013, novamente na Feira de Hannover, o relatório final do Grupo de Trabalho da Indústria 4.0 foi apresentado. Disponível em: https://pt.wikipedia.org/wiki/Ind%C3%BAstria_4.0. Acesso em: 28 jan. 2021.

⁴Tecnologia - 1. Conjunto dos instrumentos, métodos e processos específicos de qualquer arte, ofício ou técnica
2. Estudo sistemático dos procedimentos e equipamentos técnicos necessários para a transformação das matérias-primas em produto industrial. *Tecnologia* in Dicionário infopédia da Língua Portuguesa [em linha]. Porto: Porto

corporações, investidoras massivas em tecnologia, no topo do processo de acumulação. Este fenômeno pode ser observado com o advento e a expansão das plataformas digitais de trabalho.

Definidas por Srnicek (2018, p. 45) como “[...] infraestruturas digitais que permitem que dois ou mais grupos interajam, atuando como intermediárias que reúnem diferentes usuários”, as plataformas em suas diversas modalidades abriram a possibilidade de transformar radicalmente em alguns aspectos as formas de contratar, organizar e gerir os processos de trabalho e também de exercer o controle sobre a força de trabalho.

Particularmente no setor de transportes, os investimentos expressivos em programas de computador resultaram na criação de programas chamados de aplicativos⁵, cujas funcionalidades propiciaram a organização de uma nova engrenagem para a oferta de serviços privados, atuando como uma alternativa eficiente e de baixo custo ao transporte público e à posse de veículos. A plataforma Uber, objeto específico deste trabalho, surgiu em 2009 nos Estados Unidos, inicialmente como um serviço privado de transporte de luxo, convertendo-se posteriormente numa opção utilizada por milhões de pessoas em seu dia a dia.

O estudo sobre a atuação da Uber Technologies Inc., conhecida no mercado de transporte privado de passageiros apenas como Uber, possui relevância à medida que a organização conta com 5 milhões de motoristas cadastrados e 103 milhões de usuários ao redor do mundo⁶, comercializando atualmente diversos produtos associados à marca os quais buscam atender as variadas necessidades dos consumidores em geral.

O modelo de gestão do trabalho da Uber, denominado por alguns autores como “uberização” (POCHMANN, 2016) (ABÍLIO, 2017), (SLEE, 2017), constitui um fenômeno atual do mundo do trabalho aplicável não apenas entre motoristas de transportes de passageiros ou de entrega de cargas e de alimentos, mas às diversas modalidades de serviços prestadas através do manejo de aplicativos via internet. No entanto, o segmento de transporte

Editora, 2003-2021. [consult. 2021-04-02 22:59:43]. Disponível em: <https://www.infopedia.pt/dicionarios/lingua-portuguesa/tecnologia>. Acesso em: 31 jan. 2021.

⁵ Aplicativo - programa ou grupo de programas que executam tarefas no computador (Disponível em *aplicativo* in Dicionário infopédia da Língua Portuguesa [em linha]. Porto: Porto Editora, 2003-2021. [consult. 2021-01-29 22:26:21]. Disponível em: <https://www.infopedia.pt/dicionarios/lingua-portuguesa/aplicativo>. Acesso em: 31 jan. 2021. O termo aplicativo, no setor da computação, começa a ser usado para nomear programas no início dos anos 80. Embora também falemos sobre aplicativos em plataformas de desktop, é comum reservá-lo para programas executados em dispositivos móveis, seja um smartphone ou um tablet. Não está claro onde e como esse termo se origina, no entanto, após uma década de uso, é evidente que, em competição com a denominação de programa, a de aplicativo é o padrão escolhido socialmente. App ganha destaque como sinônimo de aplicativo móvel a partir de 2007 com a apresentação do primeiro iPhone. Disponível em: <https://etimologia.com.br/app-aplicativo-movil/>. Acesso em: 01 fev. 2021.

⁶ Dados extraídos do site da Uber na internet. Disponível em: <https://www.uber.com/pt-BR/newsroom/fatos-e-dados-sobre-uber/>. Acesso em: 30 jan. 2021.

privado de passageiros foi um dos pioneiros em gerir esse modelo de negócio paradigmático e a empresa Uber uma das expoentes do mercado mundial.

Por conta do seu potencial de expansão para múltiplos nichos de mercado, essa modalidade de organização produtiva logo se tornou objeto de uma ampla pesquisa de caráter interdisciplinar, relevante para diversos campos de estudo como o direito, a sociologia do trabalho, a economia e a saúde do trabalho, acumulando uma bibliografia significativa de pesquisas empíricas a respeito.

A Uber inicia suas operações no Brasil no ano de 2014, em meio ao desempenho tímido da economia pós recessão, em um contexto de elevado desemprego e de implementação de reformas estruturais por uma gestão neoliberal da economia. No âmbito trabalhista, ocorre pouco a pouco e de maneira continuada o “desmonte” da legislação protetiva com a legalização dos mecanismos de informalização, terceirização, desregulação e desproteção ao trabalho sendo cada vez mais facilitada a contratação de supostos “autônomos empreendedores”.

Nessa conjuntura de reduzidas oportunidades no mercado de trabalho, as plataformas Uber, iFood e Rappi estão entre as empresas atuantes no país com maior contingente de trabalhadores, conforme pesquisa do Instituto Locomotiva⁷. Diante do agravamento da crise econômica que assola o país com a destruição de boa parte das vagas formais, essas empresas se organizam usando plataformas tecnológicas para explorar trabalho de caráter intermitente, desprotegido e mal remunerado. Segundo o Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), quase quatro milhões de trabalhadores “autônomos” utilizam hoje as plataformas como fonte de renda⁸.

A Uber propõe aos motoristas “parceiros” a possibilidade de incrementar seus ganhos ao prestarem serviços sob sua própria conveniência, “sem ter patrão”, com liberdade para a execução das atividades e contando com flexibilidade de horários. A proposta logo chamou a atenção de milhares em todo o mundo. Assentando-se na prestação de um serviço seguro e barato, lastreado na ideia de liberdade para trabalhar, propagandeando a obtenção do sucesso via empreendedorismo individual e contando com o discurso de um pretense esforço de cooperação social, a empresa alcança cada vez mais destaque, seguindo no engajamento de motoristas e consumidores em número cada vez maior.

⁷ Fonte: <https://www.ilocomotiva.com.br/single-post/2019/04/29/estad%C3%A3o-na-crise-aplicativos-como-uber-e-ifood-viram-maior-empregador-do-pa%C3%ADs>. Acesso em: 30 jan. 2021.

⁸ Fonte: Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios (Pnad), do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), no trimestre até fevereiro de 2019.

Em contrapartida, sob a alegação de autonomia desses trabalhadores para gerenciarem seu próprio trabalho sem receberem ordens e com flexibilidade de horários para executarem o serviço na hora que lhes aprouver, a Uber não considera os motoristas como seus empregados. Furta-se, pois, à responsabilidade de arcar com qualquer proteção social e previdenciária, transferindo para o trabalhador significativa parcela de custos e riscos do exercício da atividade.

Diante desse cenário, indaga-se, em que medida, no plano fático existe correspondência entre o discurso da empresa Uber sobre autonomia e liberdade de trabalho e a percepção dos motoristas a esse respeito, à luz do desempenho cotidiano de suas atividades.

Em outras palavras, intenta-se conhecer, a partir da realidade laboral dos motoristas, de que maneira e em quais situações eles identificam a existência de liberdade e autonomia no desempenho profissional e quais os limites ao seu exercício, transitando entre o real e o ilusório.

Portanto, à luz dessa pergunta norteadora, o presente estudo tem como objetivo geral identificar e analisar criticamente as percepções dos motoristas da Uber sobre a existência de autonomia e liberdade no exercício de sua atividade, confrontando-as com a realidade das suas condições de trabalho e com o discurso veiculado pela empresa em seu site e na mídia. À guisa de objetivos específicos pretende-se verificar as formas de organização, gestão e controle do trabalho na plataforma Uber e examinar o ponto de vista dos motoristas da Uber da cidade de Salvador acerca do exercício do seu trabalho com liberdade e autonomia, bem como sobre a influência da retórica de obtenção do sucesso pela via do auto empreendedorismo.

Em outras palavras, a investigação pretende, em primeiro plano, colher as impressões dos trabalhadores a fim de entender a fala dos sujeitos da pesquisa, num segundo plano contrapor estas impressões às condições fáticas de trabalho verificando a realidade da prestação dos serviços e por fim, num terceiro plano, identificar a imagem transmitida pela empresa, isto é o discurso do capital. Em quarto e último plano é inserida a pesquisadora como elemento mediador entre o sujeito e o objeto pesquisados.

O termo ‘percepção’ tem como significados “o ato ou efeito de perceber”, “inteligência”, “representação mental das coisas”, “a capacidade de distinguir por meio dos sentidos ou da mente” e ‘qualquer sensação física manifestada da experiência’ (PERCEPÇÃO, 2021). A abordagem deste texto adotará os dois últimos sentidos.

A acepção de ‘liberdade’ objeto da presente análise, por sua vez, diz respeito à liberdade relacionada ao trabalho, seus significados serão particularmente desdobrados na seção 4. De igual forma, as ‘realidades’ sob exame na presente investigação correspondem às circunstâncias e cenários que se configuram a partir da relação de trabalho com a empresa Uber.

Por fim, a palavra ‘ilusão’ é definida como “engano dos sentidos ou da inteligência”, “má interpretação de um fato ou de uma sensação”, “confusão entre o que uma coisa aparenta ser e o que ela realmente é”, “fantasia, devaneio, sonho” e “esperança vã e passageira”, (ILUSÃO, 2021), sendo todas essas perspectivas de análise aplicáveis à pesquisa ora desenvolvida.

Metodologicamente, a pesquisa bibliográfica utiliza como principais referências a teoria de análise crítica e social de Marx (2013), a centralidade do trabalho e sua importância para a sociabilidade humana Antunes (2009), a concepção de Harvey (2016) acerca da utilização do valor liberdade como ideologia para dominação no propósito de fortalecimento do capital, a abordagem de Han (2018) sobre a crise da liberdade do sujeito pelas novas formas de exploração e submissão em rede digital provocando-lhe coerções e a pesquisa de Abílio (2017) sobre uberização do trabalho e as novas formas de controle, gerenciamento e organização do trabalho.

Para o desenvolvimento deste trabalho, entendeu-se a pesquisa de caráter qualitativo como a mais adequada à realização dos objetivos propostos. Segundo Minayo (2001), a pesquisa qualitativa envolve premissas muito particulares. Seu objeto, nas ciências sociais, diz respeito a aspectos que não podem ser quantificados:

Ou seja, ela trabalha com o universo de significados, motivos, aspirações, crenças, valores e atitudes, o que corresponde a um espaço mais profundo das relações, dos processos e dos fenômenos que não podem ser reduzidos à operacionalização de variáveis.

[...]

a abordagem qualitativa aprofunda-se no mundo dos significados das ações e relações humanas, um lado não perceptível e não captável em equações, médias e estatísticas (MINAYO, 2001, p. 21-22).

Conforme descreve Minayo (2001) este tipo de pesquisa procura “desvelar” processos sociais que ainda são pouco conhecidos e que pertencem a grupos particulares, sendo seu objetivo e indicação final, proporcionar a construção e/ou revisão de novas abordagens, conceitos e categorias referente ao fenômeno estudado.

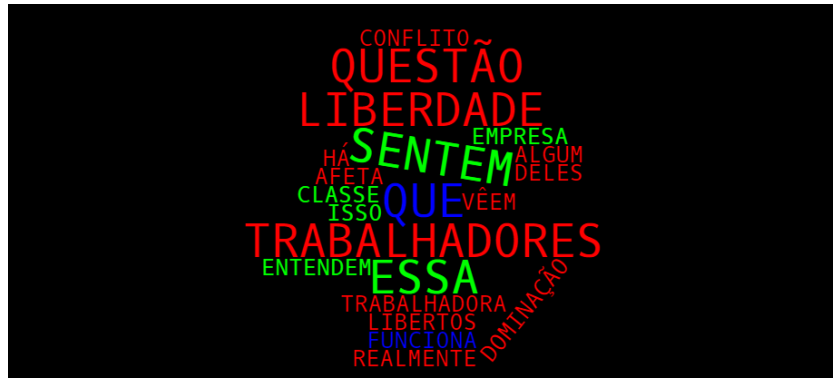
O estudo de caso, por sua vez, corresponde a um método de pesquisa que trabalha dados qualitativos, coletados a partir de eventos reais, e tenciona explicar, explorar ou

descrever fenômenos atuais inseridos em seu próprio contexto. Tem uma abordagem minuciosa que pode recair sobre poucos ou até um único objeto, angariando profundidade de conhecimento (EISENHARDT, 1989; YIN, 2009).

A preferência pela metodologia empírica procura trazer elementos reais às pesquisas, angariando resultados mais efetivos (ELLRAM, 1996). Além disso, com a metodologia de estudo de caso é possível investigar novos conceitos e sua aplicação na prática, bem assim os elementos de uma teoria (YIN, 2009).

Desse modo, foram realizadas doze entrevistas com a aplicação de questionários semiestruturados para a coleta das impressões dos trabalhadores. No bojo das perguntas foram incluídos questionamentos sobre o que os motoristas entendem como liberdade de trabalho, como funciona o exercício dessa liberdade na sua rotina diária, se se sentem libertos realmente, se existe algum conflito dentro deles em relação à questão da liberdade, se eles se percebem como classe trabalhadora e se sentem o exercício de dominação e exploração por parte da empresa. Um maior detalhamento acerca do itinerário da pesquisa empírica, do processo de entrevistas e da análise do conteúdo dos depoimentos consta na seção 5.

Figura 01 – Nuvem de palavras⁹



FONTE: A autora

Quanto ao método para análise dos dados coletados nas entrevistas, optou-se pela análise categorial de Bardin (2011) a qual preconiza o desmembramento do texto em categorias. Segundo a autora, a análise de conteúdo é:

⁹ A figura 1 corresponde a uma nuvem de palavras elaborada com o intuito de possibilitar ao leitor uma visualização gráfica dos temas inseridos nas abordagens sobre as percepções de liberdade e que integraram as perguntas das entrevistas.

Um conjunto de técnicas de análise das comunicações visando obter por procedimentos sistemáticos e objetivos de descrição do conteúdo das mensagens indicadores (quantitativos ou não) que permitam a inferência de conhecimentos relativos às condições de produção/recepção (variáveis inferidas) dessas mensagens (BARDIN, 2011, p. 48)

Como método de investigação, a análise de conteúdo se compõe de procedimentos especiais adequados ao manejo de dados científicos. Constitui instrumental apropriado para o direcionamento à ação variada em razão dos problemas cada vez mais diversificados que se propõe a investigar. Detém, pois, uma gama de formatos que se amoldam a um amplo campo de possibilidades de aplicação.

Conforme Olabuenaga e Ispizúa (1989, apud Moraes, 1994, s.p.), “[...] a análise de conteúdo é uma técnica para ler e interpretar o conteúdo de toda classe de documentos, que analisados adequadamente nos abrem as portas ao conhecimento de aspectos e fenômenos da vida social de outro modo inacessíveis”.

Em relação ao substrato da análise de conteúdo, Moraes (1994) assevera que pode corresponder a qualquer material originário de comunicação verbal ou não-verbal, como cartas, cartazes, jornais, revistas, informes, livros, relatos autobiográficos, discos, gravações, entrevistas, diários pessoais, filmes, fotografias, vídeos e outros. Esse material chega ao investigador sob a forma bruta, isto é, sem tratamento, razão pela qual é preciso processá-lo para sua devida compreensão, inferência e interpretação.

Por último, a eleição da análise categorial para a investigação encontra respaldo na perspectiva da melhor alternativa para estudar opiniões, atitudes, crenças e valores usando dados qualitativos.

Esta dissertação, além da introdução, está dividida em cinco seções:

A primeira seção apresenta uma cronologia dos principais aspectos históricos relacionados às transformações no sistema capitalista e às mudanças na organização do trabalho que ensejaram o surgimento e a expansão das plataformas digitais e traz uma abordagem sobre as racionalidades que nortearam essas transformações

A segunda seção trata sobre a empresa Uber desde o momento de concepção por seus idealizadores até a consolidação como modelo de negócio paradigmático no mundo e a sua chegada ao mercado brasileiro. Analisa detalhadamente os termos e condições de trabalho propostos aos motoristas e discorre sobre a influência das estratégias de propaganda para o engajamento dos trabalhadores, notadamente o papel dos discursos sobre liberdade de trabalho e empreendedorismo individual.

A quarta seção examina criticamente o valor liberdade sob a égide neoliberal. Num primeiro momento, disserta sobre os efeitos da reestruturação produtiva do capital aludindo à dualidade que se estabelece entre os avanços tecnológicos e a precarização do trabalho e entre o crescimento do desemprego e os obstáculos à liberdade dos trabalhadores. Em seguida, analisa os efeitos do discurso neoliberal que utiliza a promessa de liberdade de trabalho como retórica para dominação e exploração dos trabalhadores e conduz a discussão para as relações de trabalho travadas nas plataformas digitais discorrendo especificamente sobre a Uber. Para tanto, apresenta definições e acepções sobre o exercício de liberdade, autonomia, subordinação e dependência aplicando-as à atividade de transporte privado. Finalmente, discute o papel do discurso empreendedor como elemento de motivação para o trabalho contemporâneo.

A quinta e última seção corresponde à análise da pesquisa de campo. Num primeiro momento, explica-se todo o itinerário de estruturação das entrevistas a partir da elaboração dos questionários, escolha da amostra de trabalhadores e eleição dos critérios para exame das respostas. A seção que trata das percepções dos motoristas inicia com a apresentação do perfil dos sujeitos da pesquisa e suas trajetórias profissionais; em seguida examina os depoimentos por tema, a partir da divisão em doze categorias e subcategorias de análise. Por fim, são apresentadas reflexões sobre a pesquisa empírica, passando às considerações finais.

Nos apêndices ao texto seguem colacionados o Roteiro de Entrevista, o Termo de Consentimento Livre e Esclarecido submetido aos motoristas, as nuvens de palavras elaboradas a partir dos depoimentos e os respectivos quadros de análise de conteúdo, divididos em categorias e subcategorias.

2 PANORAMA HISTÓRICO-TEÓRICO

2.1 TRANSFORMAÇÕES DO SISTEMA CAPITALISTA

As revoluções são a locomotiva da história.
Karl Marx

Ao longo da História, o capital, no ensejo de obter lucro e acumular riquezas, sempre se movimentou incessantemente para ampliar seus domínios e aumentar a competitividade no mercado. No decorrer do tempo, em movimentos cíclicos, promove rearranjos estruturais nas relações organizacionais e de trabalho. Sob os influxos desta movimentação constante, “[...] as revoluções¹⁰ têm ocorrido, à medida que novas tecnologias e maneiras de perceber o mundo desencadeiam uma alteração profunda nas estruturas sociais e nos sistemas econômicos” (SCHWAB, 2016, p. 15).

Ao analisar a constante dinâmica de reconfiguração da estrutura do capital ao longo do tempo, Harvey (2007) descreve o fenômeno como algo processual e não estático. Ele explica que a vida social se reproduz a partir do sistema produtivo de mercadorias, estando aí implicados todos os indivíduos do mundo capitalista:

Suas regras internalizadas de operação são concebidas de maneira a garantir que ele seja um modo dinâmico e revolucionário de organização social que transforma incansável e incessantemente a sociedade em que está inserido. O processo mascara e fetichiza, alcança crescimento mediante a destruição criativa, cria novos desejos e necessidades, explora a capacidade do trabalho e do desejo humanos, transforma espaços e acelera o ritmo da vida. Ele gera problemas de superacumulação para os quais há apenas um número limitado de soluções possíveis (HARVEY, 2007, p. 306).

Com essas palavras, Harvey (2007) explicita que o capitalismo utiliza mecanismos próprios para se reinventar, o que ocorre sem qualquer previsibilidade, porque a sua lógica reside em justamente contar com o elemento inovação, fundando-se nas diferentes soluções dos empreendedores relativas a “produtos, tecnologias, espaços e localizações, e também nos processos de trabalho (trabalho familiar, sistemas fabris, círculos de qualidade, participação do trabalhador) etc.” (HARVEY, 2007, p. 306). Segundo o mesmo autor, os processos de criação e recriação do sistema capitalista possibilitam a geração de uma

¹⁰ Segundo o Dicionário Houaiss, a palavra revolução é datada do século XV e designa: "grande transformação, mudança sensível de qualquer natureza, seja de modo progressivo, contínuo, seja de maneira repentina"; "movimento de revolta contra um poder estabelecido, e que visa promover mudanças profundas nas instituições políticas, econômicas, culturais e morais". Disponível em: <https://houaiss.uol.com.br/corporativo/apps/www2/v5-4/html/index.php#0>. Acesso em. 15 dez. 2020.

infinitude de resultados “[...] a partir da mais diminuta variação das condições iniciais ou da atividade e imaginação humanas” (HARVEY, 2007, p. 306).

Nesse sentido, Leme observa:

Pode-se perceber, portanto, que o capitalismo, compreendido a partir da noção de fluxo ou de processo, parece estar em constante mudança, no sentido de criação de demanda e estratégias de venda e de consumo. Contudo, em essência, permanece com a mesma lógica da acumulação primitiva ou de superacumulação (LEME, 2019, p. 70).

Em outras palavras, as novidades promovidas pelo capital ao longo de sua história, sempre se reinventando e reestruturando não podem ocultar sua eterna busca por novas e mais eficientes maneiras de acumulação; seja a partir de novos valores, novos discursos, novas formas de organizar, gerenciar e controlar o trabalho, nova expansão dos mercados, novos modos de se relacionar com o Estado, busca-se sempre o aumento do lucro a partir da exploração dos trabalhadores. Em cada momento histórico, essa exploração se realiza de uma maneira diferente e sob diversas denominações: taylorismo, fordismo, toyotismo e, na atualidade, o uberismo, objeto específico do nosso estudo.

Dentro, portanto, desse sistema não estático, de fluxo constante e com movimentos aparentemente contraditórios, por vezes sobrepostos e em outras complementares, surgem os modelos de organização do trabalho, os quais passaremos a analisar a seguir.

2.2 MUDANÇAS NA ORGANIZAÇÃO DO TRABALHO

*Não era um grito de fome que rolava com o vento de março
através destes campos nus? As rajadas do vento haviam
aumentado e pareciam trazer consigo a morte do trabalho,
uma escassez que mataria muitos homens. E, com os olhos
errando de um ponto a outro, ele se esforçava por furar as
sombrias, atormentado pelo desejo e pelo medo de ver.
Émile Zola*

Antes mesmo da consolidação do sistema capitalista no século XV, ocorreram revoluções produtivas; desde a transição do “forrageamento”¹¹ (DANCHIN; GIRALDEAU e CÉZILLY, 2008), para a agricultura e posterior revolução agrícola, sendo esta seguida por uma série de revoluções industriais, iniciadas na segunda metade do século XVIII. Diz Schwab:

¹¹ Forrageamento é a busca e exploração de recursos alimentares.

A marca dessas revoluções foi a transição da força muscular para a energia mecânica, a qual evolui até a atual quarta revolução industrial, momento em que a produção humana é aumentada por meio da potência aprimorada da cognição (SCHWAB, 2016, p. 15).

A Primeira Revolução Industrial ocorreu a partir do século XVIII, limitando-se inicialmente, à Inglaterra, com a implantação do tear mecânico nas indústrias de tecidos de algodão. “Nessa época, a utilização das forças motrizes distintas da força muscular do homem e dos animais (advento da máquina a vapor) foi um dos acontecimentos de maior destaque, porque permitiu a evolução do maquinismo” (NASCIMENTO, 2011, p.34). A nova lógica da organização produtiva trouxe mudanças para os indivíduos e nos modos de organização do trabalho. “O progresso do maquinismo, por seu turno, foi acompanhado do desenvolvimento da concentração” ((NASCIMENTO, 2011, p.35), isso significa que, pouco a pouco, os trabalhadores passaram a ser concentrados no interior das fábricas para viabilizar um melhor controle e fiscalização de suas atividades.

A Segunda Revolução Industrial, ocorrida no início do século XIX, perdurou até o começo da segunda metade do século XX. Ao contrário da primeira fase, estendeu-se a outros países como Alemanha, França, Rússia e Itália. Nesse momento, o progresso tecnológico e econômico já em curso ganhou força através do emprego do aço, da utilização da energia elétrica e dos combustíveis derivados do petróleo, da invenção do motor a explosão, da locomotiva a vapor e do desenvolvimento de produtos químicos; o advento da eletricidade e adoção das linhas de montagem nas fábricas possibilitaram a produção em massa, sendo a ciência cada vez mais determinante para o aprimoramento da produção:

[...] a segunda, aproximadamente cem anos depois, destacou-se pelo desenvolvimento da eletricidade, do motor de combustão interna, de produtos químicos com base científica, da fundição eficiente de aço e pelo início das tecnologias de comunicação, com a difusão do telégrafo e a invenção do telefone (CASTELLS, 2005, v.1, p. 71).

Sobre a estrutura organizativa, num primeiro momento manteve-se o modelo de centralização da produção. Entretanto, a força de trabalho foi utilizada de maneira intensificada, sempre com o objetivo de potencializar a extração da mais-valia¹².

Em seguida, as ideias do engenheiro mecânico estadunidense Frederik Taylor possibilitaram uma reorganização da estrutura produtiva nessa época. Taylor (1966), acreditava que oferecendo instruções sistemáticas e adequadas aos trabalhadores, ou seja,

¹² Tese defendida por Karl Marx de que o capital se apropria do valor adicional gerado pelo trabalho.

treinando-os de modo a direcionarem o maquinário para a obtenção do máximo rendimento, haveria possibilidade de fazê-los produzir mais e com melhor qualidade.

Este *modus operandi* consistia em parcelar o trabalho em tarefas mais simples introduzindo um sistema de controle cujo objetivo era que o trabalho fosse executado de acordo com uma sequência e um tempo pré-programados de maneira a minimizar o desperdício do tempo operacional. Além disso, para melhor controle da produção inseriu-se a supervisão funcional, estabelecendo que todas as fases de um trabalho deveriam ser acompanhadas, de modo a verificar se as operações estavam sendo desenvolvidas em conformidade com as instruções programadas. Por fim, implantou um sistema de pagamento por quantidade produzida ou vendida. Havia, portanto, um rígido controle sobre a execução do trabalho. É de se observar que dentro dessa estrutura de gestão produtiva, a esfera de liberdade dos trabalhadores, sempre sob supervisão, ficava bastante reduzida.

Às ideias de Taylor, foram acrescidas as concepções de Ford. Segundo Harvey:

[...] a data inicial simbólica do fordismo deve por certo ser 1914, quando Henry Ford introduziu seu dia de oito horas e cinco dólares como recompensa para os trabalhadores da linha automática de montagem de carros que ele estabelecera em Dearborn, Michigan” (HARVEY, 2007, p. 120).

Ford implementou em suas fábricas as teorias de Taylor, aprimorando suas técnicas e “[...] introduziu algumas modificações como a esteira de produção onde os trabalhadores eram dispostos de forma organizada e linear na produção, de modo a executarem tarefas invariáveis” (GAIA, 2019, p. 35). Esse sistema exercia o controle sobre o tempo e a velocidade de execução do trabalho, otimizando o processo produtivo para a produção de mais valia. Com isso, o operário deixava de perceber o processo produtivo em sua integralidade eis que passava a executar apenas uma fração dele.

Para distinguir o fordismo do taylorismo Harvey afirma:

O que havia de especial em Ford (...) era a sua visão, seu reconhecimento explícito de que a produção de massa significava consumo de massa, um novo sistema de reprodução da força de trabalho, uma nova política de controle e gerência do trabalho, uma nova psicologia, em suma, um novo tipo de sociedade democrática, racionalizada, modernista e populista (HARVEY, 2007, p. 120).

O auge do regime fordista perdura até o final da década de 1960, fase caracterizada por um contínuo crescimento dos ganhos de produtividade. Até então, o

capitalismo industrial já se consolidara no ambiente de aumento da oferta de produtos no mercado consumidor pós-guerra com conseqüente potencialização dos lucros, bem como a elevação dos padrões de vida para a massa da população. A partir daí uma grave recessão econômica abalou essa conjuntura.

No início dos anos 1970, esse crescimento ininterrupto da produtividade é sucedido por um período de queda. No âmbito do processo produtivo, a classe trabalhadora reage ao processo de intensificação do trabalho, inaugurando uma fase marcada por um aumento do absenteísmo, do *turn-over*, da dilapidação, das sabotagens, das greves (DRUCK, 1999; BIHR, 1999). Com relação ao consumo, ocorre o que Bihr (1999) chama de uma saturação da norma social de consumo.

Portanto, no fim dos anos 1960 essa saturação de produtos no mercado leva uma taxa decrescente de consumo dos bens produzidos em massa, o que termina por impactar os níveis de lucro e produtividade das empresas. Todos estes fatores, aliados à crise do preço do petróleo em 1973 e à inflação, são indicadores da crise do fordismo. Com esse novo cenário, fez-se necessário o redirecionamento do capital para conseguir meios de viabilizar economicamente a atividade produtiva.

Assim, um novo sistema de organização industrial foi desenvolvido após a 2ª Guerra para atender ao mercado produtivo no Japão. “A economia japonesa já começava a despontar com um crescimento fabuloso, sustentada em altos índices de produtividade do trabalho” (DRUCK, 1995, p. 65).

O toyotismo ou ohnismo foi criado pelos engenheiros Taiichi Ohno, Shingeo Shingo e Eiji Toyoda, entre os anos de 1948 e 1975 e implementado nas fábricas de montagem dos automóveis Toyota, daí herdando o nome. Dentre as suas principais características estão a produção enxuta para eliminar desperdícios, o sistema de estoque mínimo pautado na demanda, a desconcentração ou externalização da produção para além do chão da fábrica com a formação de redes de subcontratação de trabalhadores, a polivalência dos operários que passam a ser multitarefas, a concessão de estímulo à produtividade mediante bônus e promoções e um controle de qualidade do produto mais efetivo. (DRUCK, 1999).

Uma das conseqüências desse movimento foi o recrudescimento das formas flexibilizadas, desreguladas e precárias de contratação de trabalho, bem como o

enfraquecimento dos movimentos de resistência da classe trabalhadora¹³, práticas estas corriqueiras nas relações de trabalhos dos dias atuais. É o que assinala Antunes:

Algumas das repercussões destas mutações no processo produtivo têm resultados imediatos no mundo do trabalho: desregulamentação enorme dos direitos do trabalho, que são eliminados cotidianamente em praticamente todas as partes do mundo onde há produção industrial e de serviços; aumento da fragmentação no interior da classe trabalhadora; precarização e terceirização da força humana que trabalha; destruição do sindicalismo de classe e sua conversão num sindicalismo dócil, de parceria, ou mesmo em um "sindicalismo de empresa" (ANTUNES, 2009, p.55).

Além das características já explicitadas, cumpre salientar que o sistema de empresa enxuta, além da indústria, influenciou também o setor de serviços, cuja organização também foi alvo da descentralização produtiva. Conforme Harvey:

A acumulação flexível, como vou chamá-la, é marcada por um confronto direto com a rigidez do fordismo. Ela se apoia na flexibilidade dos processos de trabalho, dos mercados de trabalho, dos produtos e padrões de consumo. Caracteriza-se pelo surgimento de setores de produção inteiramente novos, novas maneiras de fornecimento de serviços financeiros, novos mercados e, sobretudo, taxas altamente intensificadas de inovação comercial, tecnológica e organizacional. A acumulação flexível envolve rápidas mudanças dos padrões do desenvolvimento desigual tanto entre setores como entre regiões geográficas, criando, por exemplo, um vasto movimento no emprego no chamado "setor de serviços", bem como conjuntos industriais completamente novos em regiões até então subdesenvolvidas [...] (HARVEY, 2007, p. 140).

Ao citar Marx, Antunes (2019) reconhece alguns setores de serviços como agentes de produção imaterial, o exemplo, disso seria a “indústria de transporte” atividade em que há um “processo de produção dentro do processo de circulação” (MARX, 2014, p. 231). Para Antunes (2019), isso é importante para que se compreenda os serviços como geradores de valor, integrando-se assim numa concepção ampliada de indústria.

¹³ A partir da evolução e consolidação do sistema capitalista (industrialização, formação de mercados, bancos, comércio), ocorreu a ascensão da classe social dos operários, isto é, os trabalhadores das indústrias capitalistas. A revolução industrial permitiu que os trabalhadores passassem a frequentar um mesmo local de trabalho, laborando para um mesmo empregador, o que favoreceu o início de movimentos associativos/sindicais de busca de melhores condições de trabalho. Das relações conflituosas entre capitalistas e trabalhadores surgiram na Inglaterra dois movimentos, os ludistas e os cartistas, que tinham um objetivo em comum: encontrar soluções para os problemas enfrentados pelos operários, principalmente o desemprego (decorrente da introdução nas fábricas de máquinas que substituíram diversas forças de trabalho humana). Tanto ludistas quanto cartistas reivindicavam, através de ações (como a quebra de maquinarias das indústrias), o retorno ao emprego dos trabalhadores desempregados. Neste contexto histórico, os trabalhadores começam a reivindicar, exigindo direitos. Depois de diversos movimentos reivindicatórios, surgem os primeiros frutos: leis que regulavam a relação de trabalho (HUBERMAN, 2010).

A abertura desta chave é oportuna, tendo em vista que a empresa alvo desta pesquisa atua no ramo dos serviços de transporte. Segundo Antunes, no século XXI, diante das mutações do capitalismo da era digital, informacional e financeira é imperioso que se procure compreender e situar o trabalho nos serviços e seu lugar na criação de mais-valor, uma vez que está ocorrendo “[...] o nascimento de novas formas de extração de mais-valor, especialmente nos setores de serviços e de produção não material que se expandem contemporaneamente” (ANTUNES, 2019, p. 18)

Outra importante consequência do movimento de externalização do processo produtivo foi o rompimento de alianças coletivas e solidárias entre os trabalhadores (BOURDIEU, 1998). O esgarçamento dos laços operários e a supressão dos direitos e garantias antes assegurados afetou a noção proletária trazendo a lógica empresarial para o âmbito individual (DARDOT e LAVAL, 2016). É desta forma que emerge um “novo espírito capitalista”, racionalidade que norteará o funcionamento da sociedade e de suas estruturas econômicas a partir de então.

2.3 RACIONALIDADES NORTEADORAS: O VALOR LIBERDADE E SUA INFLUÊNCIA PARA FORMAÇÃO DAS SUBJETIVIDADES

*Hoje o indivíduo se explora e acredita que isso é
realização.
Byung-Chul Han*

Para explicar as racionalidades norteadoras dos ciclos de reestruturação econômica e produtiva, Boltanski e Chiapello (2009), utilizam a expressão “espírito do capitalismo” definindo-a como um conjunto de valores e crenças dos indivíduos num dado período da História, para justificar sua adequação à racionalidade capitalista. Em resumo: a ideologia¹⁴ adotada pelo corpo social que justifica o seu engajamento em determinado sistema. Os autores argumentam que essas justificativas repousam tanto em motivos individuais, como em razões políticas e sociais que visem ao bem comum. Além disso, elas transcendem as divisões de classe, pois tais crenças são compartilhadas tanto pelos capitalistas quanto pelos trabalhadores.

¹⁴ Sobre ideologia, Mészáros (2004) analisa o tema sob três perspectivas: i) em um primeiro sentido, como uma concepção que apoia inquestionavelmente a ordem social em vigor; ii) em outro, faz-se uma crítica rasa à essa ordem; iii) em terceiro lugar e em direção oposta à demais concepções, questiona a sociedade de classes com olhar voltado à eliminação dos seus conflitos.

Esse espírito do capitalismo é necessário para garantir o comprometimento tanto daqueles que dominam e devem justificar sua posição de dominador, quanto daqueles que são dominados e devem encarar tal subordinação como legítima. Nesse sentido Marx, (2014) assinala que o capitalismo constitui, antes de tudo, um modo de vida para além da produção econômica, adentrando as relações sociais.

O modelo atual de acumulação, intitulado pelos autores como “terceiro espírito do capitalismo”, erige após os movimentos de maio de 1968¹⁵ e é pautado num mundo conexcionista e configurado numa cidade por projetos:

A vida social não é mais apresentada na forma de uma série de direitos e deveres em relação à comunidade familiar ampliada, como num mundo doméstico; nem na forma de assalariados inseridos num conjunto hierárquico cujos degraus é possível galgar, no qual transcorre toda a carreira e a atividade profissional fica nitidamente separada da vida privada, como num mundo industrial. Num mundo reticular, a atividade profissional passa a ser feita de uma multiplicidade de encontros e conexões temporárias, mas reativáveis, em grupos diversos, realizados em distâncias sociais, profissionais, geográficas e culturais eventualmente muito grandes. O projeto é a oportunidade e o pretexto para a conexão. Ele reúne temporariamente pessoas muito diferentes e apresenta-se como segmento de rede fortemente ativado durante um período relativamente curto, mas que permite criar laços mais duradouros, que permanecerão adormecidos, mas sempre disponíveis (BOLTANSKI e CHIAPELLO, 2009, p. 134-135).

Cruz Junior (2019) explica que a ideia de projeto passa a configurar e dar sentido às redes, ainda que de maneira temporária, transitória, citando o exemplo da mudança na visão tradicional de propriedade e no privilégio à ideia de posse. Assim, através da locação e do empréstimo, o valor da disponibilidade ganha destaque. Torna-se frequente a celebração de contratos de locação, ao invés de compra e venda, reforçando-se a ideia de que objetos e informações são temporários:

Ao proprietário dominado pelas coisas que possui, ao diretor dependente dos objetos cuja reprodução ele garante, opõe-se uma outra opção que privilegia as coisas tomadas de empréstimo, das quais as pessoas dispõem como querem durante o tempo que lhes convém. Assim, está isolado, na relação da propriedade com os objetos, o componente correspondente ao modo de ser no mundo da cidade por projetos, o da disponibilidade, sem as coerções da propriedade, nem as do poder. O homem ajustado a um mundo conexcionista preferirá, por exemplo, alugar a residência principal, pois ele é levado a mudar-se frequentemente, ou mesmo alugar os carros que utiliza. É nisso, especialmente que o homem leve da cidade por projetos se distingue da figura tradicional do burguês, sempre associado ao

¹⁵ “Maio de 68” é uma expressão que se refere a um conjunto de eventos ocorridos no mundo na década de 60. No entanto, o movimento de fato teve início no mês de março em uma universidade nos arredores de Paris. De modo geral, jovens de diversos países, influenciados pelo movimento estudantil francês e com motivações variadas, resolveram questionar as estruturas sociais em que viviam. Entre esses questionamentos estavam: a Guerra Fria, a bipolaridade política, as corridas armamentista, nuclear e espacial, o capitalismo e o processo de globalização do capital sem compromisso com qualquer cor de bandeira (por meio das chamadas multinacionais) (BOLTANSKI e CHIAPELLO, 2009).

pesadume, ao peso (nas caricaturas ele é sempre gordo). A locação é a forma que convém ao projeto, à instalação para uma operação temporária (BOLTANSKI; CHIAPELLO, 2009, p. 191).

Quanto ao indivíduo, na cidade por projetos ele passa a ser considerado “proprietário de si mesmo, não segundo um direito natural, mas no sentido de ser um produto do seu próprio trabalho sobre si mesmo” (BOLTANSKI; CHIAPELLO, 2009, p. 192).

Para Castells (1999, p. 565), as redes constituem a “nova morfologia social das nossas sociedades, modificando a operação e os resultados dos processos produtivo e de experiência, poder e cultura”.

A respeito desta lógica, Han (2018) explicita que esse sujeito do trabalho por desempenho, apesar de se acreditar livre, na verdade é um servo sem senhor que explora voluntariamente a si próprio. Essa auto exploração atinge todas as classes e torna uma revolução social inviável, pois não mais se distinguem os exploradores dos explorados, impossibilitando a organização de um movimento político de agir em comum. Segundo o autor:

Quem fracassa na sociedade neoliberal de desempenho, em vez de questionar a sociedade ou o sistema considera a si mesmo como responsável e se envergonha por isso. Aí está a inteligência peculiar do regime neoliberal: não permite que emergja qualquer resistência ao sistema. No regime de exploração imposta por outros, ao contrário, é possível que os explorados se solidarizem e juntos se ergam contra o explorador (HAN, 2018, p. 16).

Contextualizando os acontecimentos, as transformações sociais pós movimentos sociais de 1968, nas palavras de Cruz Junior (2019), foram marcadas pela desarticulação dos movimentos que criticavam violentamente o autoritarismo e a hierarquia da sociedade burguesa e empunhavam bandeiras de ajuda humanitária, lutavam contra o capitalismo e buscavam novos paradigmas de liberdade individual. De igual forma, enfraqueceram-se os sindicatos acirrando as desigualdades, a precarização¹⁶ das condições de vida e de salário e o desemprego.

¹⁶Conforme Druck (2020, on-line) a precarização do trabalho no Brasil se apresenta como “fenômeno multifacetado e multidimensional, como segue: a) As formas de mercantilização da força de trabalho, que produziu um mercado de trabalho heterogêneo, segmentado, marcado por uma vulnerabilidade estrutural e com formas de inserção (contratos) precários, sem proteção social, altas taxas de rotatividade, com destaque para a terceirização; b) Os padrões de gestão e organização do trabalho – que tem levado a condições extremamente precárias, através da intensificação do trabalho (imposição de metas inalcançáveis, extensão da jornada de trabalho, polivalência, etc.) sustentados na gestão pelo medo, na discriminação criada pela terceirização, que tem se propagado de forma epidêmica; e nas formas de abuso de poder, através do assédio moral; c) As condições de (in)segurança e saúde no trabalho – resultado dos padrões de gestão, que desrespeitam o necessário treinamento, as informações sobre riscos, medidas preventivas coletivas, etc., na busca de maior produtividade a qualquer custo, inclusive de vidas humanas, levando a altos índices de acidentes de trabalho e adoecimento, verificados

Cumprir dizer que o campo de liberdades dos trabalhadores durante a primeira e a segunda revoluções industriais era bastante limitado: os trabalhadores laboravam exaustivamente e sob vigilância; tinham apenas o tempo de regressarem a suas casas para dormir e retornarem no dia seguinte ao trabalho: seu montante de obrigações lhes suprimia a liberdade.

Esses movimentos de contracultura da geração de Maio de 68, segundo Boltanski e Chiapello (2009), foram apropriados pela *ratio* do “novo espírito” do capitalismo.

Para Foster,

Eles extraíram do espírito anticapitalista aquelas características que se correspondiam com as exigências da época da fluidificação econômica, da imprescindível abertura das fronteiras mercantis e da radical financeirização do sistema econômico que apostava no flexível frente ao sólido, no fugaz frente ao permanente. Sob a marca de um novo conceito de “liberdade” (em grande medida extraído da crítica da geração de 68, o que outros autores chamaram de “crítica artística do capitalismo”), o neoliberalismo foi modificando pela raiz as formas cultural-simbólicas e preparou-se para produzir uma profunda mutação na subjetividade¹⁷ (FOSTER, 2016, on-line).

No documentário GIG – A Uberização do Trabalho, exibido no ano de 2019, Harvey explica que o neoliberalismo veio como uma resposta às lutas do movimento de 1968, que clamavam por liberdade individual e autonomia, mas também reivindicavam justiça social. A resposta das corporações a esses movimentos de contracultura ocorreu no sentido de conceder liberdade aos indivíduos através do mercado, retirando-lhes a justiça social.

Dessa forma, a competição entre os trabalhadores é exacerbada e fomentada pela ideia de que cada indivíduo é um empreendedor e detentor do seu próprio “capital humano”,

principalmente entre trabalhadores terceirizados; d) O isolamento, a perda de enraizamento, de vínculos, de inserção, resultantes da descartabilidade, da desvalorização e da discriminação são condições que afetam decisivamente a solidariedade de classe, solapando-a pela brutal concorrência que se desencadeia entre os próprios trabalhadores, dificultando a sua identidade de classe; fenômeno observado entre terceirizados e não terceirizados; e) O enfraquecimento da organização sindical e das formas de luta e representação dos trabalhadores, decorrentes da violenta concorrência entre os mesmos, da sua heterogeneidade e divisão, implicando numa pulverização dos sindicatos impulsionada, principalmente, pela terceirização; e) A “crise” do direito do trabalho, motivada pela ofensiva patronal, que questiona a sua tradição e existência, expressa hoje nos ataques à CLT, como a reforma trabalhista de 2017 e a atual, com a liberalização total da terceirização no país, e nas tentativas de intimidar a atuação das instituições do direito do trabalho (fiscalização, ministério público e justiça do trabalho)”.

¹⁷ No original: “*Del espíritu anticapitalista extrajeron aquellas características que se correspondían con las exigencias de la época de la fluidificación económica, de la imprescindible apertura de las fronteras mercantiles y de la radical financierización del sistema económico que apostaba a lo flexible frente a lo sólido, a lo fugaz frente a lo permanente, a lo descentrado frente a lo orgánico, a lo horizontal frente a lo jerárquico. Bajo la impronta de un nuevo concepto de “libertad” (en gran medida extraído de la crítica de la generación del 68, lo que otros autores han llamado la “crítica artística del capitalismo”), el neoliberalismo fue modificando de cuajo las formas cultural-simbólicas y se preparó para producir una profunda mutación en la subjetividad*” (FOSTER, 2016, on-line).

possuindo liberdade para explorá-lo em proveito próprio. Então essa teoria do "capital humano"¹⁸ se tornou dominante como estratégia política. Nesse sentido, Bourdieu (1998) introduziu o conceito de capital na análise social para referir-se não apenas à sua forma econômica, mas também à sua forma cultural e social.

Para Han (2018) a liberdade individual constitui uma manobra do capital, à medida que a livre concorrência representa, na verdade, a relação do capital consigo próprio, como se outro fosse. Nesse caso, a liberdade individual serve à própria reprodução do capital. Não há, portanto, que se falar em liberdade para o indivíduo, mas sim em liberdade para o próprio capital se multiplicar.

Isto posto, transformam-se a mentalidade e o comportamento dos indivíduos, repercutindo nas relações de trabalho. Essa alteração nas relações laborais sofre a influência de um “mundo conexcionista que desverticaliza a sociedade” e também da “efemeridade (e paradoxal importância) dos projetos, em detrimento dos ambientes de maior solidariedade e pertencimento coletivo” (CRUZ JUNIOR, 2019, p. 37).

Ao tecer uma análise sobre o valor liberdade na passagem de uma forma de vida a outra Han (2018) explica que a liberdade é um sentimento ocasional vivenciado dentro de um hiato, até que uma nova maneira de coerção se instaure. Dessa forma, ele afirma que “uma nova forma de submissão sucede a libertação” (HAN, 2018, p. 9), lembrando o significado da palavra sujeito: “estar submetido”.

A “cidade por projetos” inculca nos indivíduos a ideia de que constituem programas livres em permanente estado de aprendizado, recriação e reconstrução. Han (2018) observa que o “eu projeto”, acreditando estar sendo libertado das diretrizes e imposições alheias, passa a se auto coagir, através das metas que estipula para si mesmo, cobrando-se por obrigações de desempenho e resultado. Em suas palavras:

¹⁸ A noção ou conceito de capital humano surgiu nos de 1956-57 no Centro de Estudos Avançados das Ciências do Comportamento por Theodore Schultz, face à sua perplexidade ante os fatos de que os conceitos por ele utilizados para avaliar capital e trabalho estavam se revelando inadequados para explicar os acréscimos que vinham ocorrendo na produção. Schultz, percebia que muitas pessoas nos Estados Unidos estavam investindo fortemente em si mesmas, que estes investimentos tinham significativa influência sobre o crescimento econômico, que o investimento básico em si mesmas era um capital humano. Schultz se dedicou à elaboração mais sistemática deste conceito partindo do pressuposto de que o componente da produção que decorre da instrução é um investimento em habilidades e conhecimentos que aumenta as rendas futuras semelhante a qualquer outro investimento em bens de produção, Schultz define o capital humano como o montante de investimento que uma nação ou indivíduos fazem na expectativa de retornos adicionais futuros. Por essa via, Schultz pretendeu tirar da economia neoclássica o enigma que não conseguia explicar o agravamento da desigualdade entre nações e entre indivíduos e grupos sociais. Estava oferecendo, pois, aos intelectuais pesquisadores e à classe burguesa no seu conjunto, um novo ‘fator’, que, somado aos demais representaria a solução do enigma do maior ou menor desenvolvimento entre nações e maior ou menor mobilidade social entre indivíduos. Disponível em: <http://www.sites.epsvv.fiocruz.br/dicionario/index.html>. Acesso em: 20 dez. 2020.

No Neoliberalismo não existe um proletariado ou uma classe trabalhadora que seria explorada pelos meios de produção. Hoje é disseminada a ilusão de que qualquer um enquanto projeto que se esboça livremente é capaz de uma autoprodução ilimitada (HAN, 2018, p. 15).

Nas palavras de Han (2018, p. 15), “[...] vivemos num momento histórico particular, no qual a própria liberdade provoca coerções”. Sob os auspícios da revolução tecnológica o homem moderno, de maneira paradoxal, se alimenta de uma ideia de liberdade que, em muitos sentidos a serem examinados nesse trabalho, apenas o aprisiona: “O sujeito do desempenho, que se julga livre, é na realidade um servo: e um *servo absoluto*, na medida em que, sem um senhor, explora voluntariamente a si mesmo. Nenhum senhor o obriga a trabalhar” (HAN, 2018, p. 10). A partir do pensamento desse autor é possível mensurar o peso da utilização do valor liberdade na formação das subjetividades neoliberais explorando todas as suas formas de expressão: a emoção, o jogo e a comunicação, adentrando no campo da vontade dos indivíduos.

Nessa ciranda de valorização do indivíduo produtivo, o sentido de liberdade isento de qualquer controle e que possibilita o exercício pleno da vontade se substitui pelo autopolicimento constante dos próprios gestos e atitudes: acertos são obrigação; erros, culpa exclusiva.

Incorporado a essa racionalidade, o “novo sujeito neoliberal”, intitulado por Dardot e Laval (2016) fomentará o funcionamento da sociedade e de suas estruturas econômicas nos próximos ciclos de reestruturação produtiva. Na seção seguinte, abriremos uns parênteses para examinar mais de perto a consolidação das subjetividades pela nova razão capitalista em curso.

2.3.1 A racionalidade neoliberal como elemento de subjetivação do “empreendedor de si mesmo”

A importante obra *A nova razão do mundo: ensaio sobre a sociedade neoliberal* (DARDOT e LAVAL, 2016) traz uma análise do neoliberalismo para além da constituição de uma doutrina econômica ou uma mera ideologia, encampando uma racionalidade que expande a lógica do capital para todas as relações sociais, dos governantes aos governados. Seu principal fundamento é a generalização da concorrência¹⁹ em todos os aspectos da vida.

¹⁹ “Da construção do mercado à concorrência como norma dessa construção, da concorrência como norma da atividade dos agentes econômicos à concorrência como norma da construção do Estado e de sua ação e, por fim,

De um lado, o Estado se estrutura em consonância com as normas de mercado e pela lógica da concorrência e da busca de maximização de resultados. A ideia de soberania cede espaço à de *governança*. Assim, um Estado passa a ser avaliado não pela capacidade de garantir a sua soberania sobre um território, mas sim por fomentar boas práticas econômicas de governança, em consonância com os moldes empresariais (DARDOT e LAVAL, 2016).

Vale reforçar que não se trata, como propõe o liberalismo clássico, de eliminar a intervenção estatal na economia (como preconiza o *laissez-faire*²⁰). Em verdade, com a nova racionalidade capitalista o Estado se reestrutura para ser um avaliador e regulador que “mobiliza novos instrumentos de poder e, com eles, implementa novas relações entre governo e sujeitos sociais” (DARDOT e LAVAL, 2016, p. 273-285).

Em outro prisma as políticas neoliberais implementadas no final do séc. XX e início do séc. XXI têm levado a democracia representativa à crise de legitimidade, tendendo a distanciar a sociedade dos seus governantes e, ao mesmo tempo, viabilizar a implementação de políticas favoráveis à elite influente. Nesses moldes, é patente a incompatibilidade entre a democracia e o capitalismo, uma vez que operam por princípios contraditórios: enquanto a primeira tem a busca por igualdade no horizonte, o segundo baseia-se na produção e reprodução de desigualdades. Resta indagar como promover a compatibilização da desigualdade com a democracia e da igualdade com o capitalismo. Segundo Miguel (2019), esse desequilíbrio de forças sempre em conflito dá ensejo a uma democracia frágil que oscila e se defronta com os obstáculos do capitalismo: quais sejam a desigualdade de quem produz e quem concentra riqueza e a igualdade de direitos garantida em nossa Constituição, constituindo uma democracia tutelada.

Sob a nova razão, além do Estado, toda a sociedade passa a ser concebida como um “mercado”, no qual cada sujeito é uma “empresa” em estado de contínua concorrência com os outros. Essa nova racionalidade passa a ser a mediadora de todas as relações sociais: “o homem neoliberal é o homem *competitivo*, inteiramente imerso na competição mundial” (DARDOT e LAVAL, 2016, p. 322). O sentimento de competitividade penetra na subjetividade do indivíduo, que passa a se enxergar como uma empresa detentora de um capital humano que requer investimentos para ser continuamente valorizado.

da concorrência como norma do Estado-empresa à concorrência como norma da conduta do sujeito-empresa” (Dardot e Laval, p. 379).

²⁰ *Laissez-faire* é expressão escrita em francês que simboliza o liberalismo econômico, na versão mais pura de capitalismo de que o mercado deve funcionar livremente, sem interferência, taxas nem subsídios, apenas com regulamentos suficientes para proteger os direitos de propriedade. Disponível em: https://pt.wikipedia.org/wiki/Laissez-faire#cite_ref-Gaspard_1-1. Acesso em: 15 jan. 2021.

O sujeito neoliberal empreendedor de si próprio somente se relaciona com o outro em nome de algum propósito, uma vez que “entre empreendedores não existe amizade desinteressada ” (HAN, 2018, p. 11). Esse completo isolamento a que o indivíduo é levado não significa liberdade, pois sempre precisará ultrapassar o obstáculo da concorrência ou não poderá garantir sua sobrevivência.

Sendo assim, o neossujeito empreendedor de si naturaliza os riscos que lhes são transferidos pelo jogo neoliberal: suporta o desemprego, a escassez de proteção social e a precarização das suas condições de trabalho. De igual forma, interioriza a responsabilização individual pela sua auto-gestão, sendo levado a acreditar que tudo é obra das escolhas que faz: sua saúde, educação, seguridade, lazer são produtos a serem consumidos dentro do espectro de sua liberdade de escolha. Nessa dinâmica, o Estado se exime do seu tradicional papel no regime democrático de garantir direitos sociais. Dentro da nova visão, de acordo com Han (2018), o cidadão é um consumidor que terá acesso a direitos sob a forma de serviços, desde que exista uma correspondente contrapartida financeira.

Como se vê, a nova razão do mundo impulsiona o sujeito a estar sempre em busca de melhorias e exige que ele detenha flexibilidade para acompanhar a velocidade dos acontecimentos. O vocábulo “resiliência” passa a ser repetido como receita para a contínua auto superação e o aprimoramento constante (não por acaso a profusão de obras na literatura negocial, palestras e cursos abordando o tema).

Para Merlin (2021, on-line) o neoliberalismo se impõe “profundamente no mundo, até ser definido como uma forma de vida”. A autora assevera que “isso só é possível colonizando a subjetividade, com a manipulação dos afetos, como a angústia, a culpa, o medo, o ódio” e aponta como principais agentes difusores do discurso neoliberal “as redes sociais e as políticas de educação e saúde mental e também as ciências biológicas capturadas pela indústria da medicalização”.

A psicanalista traça um paralelo entre o servo das monarquias absolutistas, que se curvava voluntariamente à vontade do rei, herdeiro de Deus, hoje o cidadão se curva às corporações, mas não o percebe como servidão, pois se crê livre, apesar de não ter casa, comida ou direitos assegurados. Naturaliza e traz para si todos os riscos e desafios à própria sobrevivência.

Não por coincidência a opção por estudar o tema da uberização das relações de trabalho: a “flexibilização” das formas de trabalho dos motoristas “parceiros” da Uber representa em ato um exemplo emblemático dessa nova razão-mundo que “coloniza as

subjetividades e atinge as formas de vida, no corpo, nas relações sociais, amorosas, de amizade, laborais, tomando também os governos” (MERLIN, 2021, on-line).

2.4 A TERCEIRA E A QUARTA REVOLUÇÕES INDUSTRIAIS E SEUS NOVOS PARADIGMAS

*A tecnologia é um servo útil, mas um mestre perigoso.
Christian Lous Lange*

No final do século XX e início do século XXI as novas tecnologias da comunicação chegaram ao sistema produtivo dando curso à chamada Terceira Revolução Industrial ou “Revolução Digital” ou ainda “Revolução do Computador”, a qual se refere aos processos associados à passagem da tecnologia eletrônica mecânica e analógica para a eletrônica digital, com o “desenvolvimento dos semicondutores, da computação em mainframe (década de 1960), da computação pessoal (década de 1970 e 1980) e da internet (década de 1990)” (SCHWAB, 2016, p. 16), além da aplicação de sistemas computadorizados e robóticos à manufatura.

No campo das tecnologias digitais, Quintarelli (2019) destaca que o aumento exponencial de capacidade de processamento, arquivamento e comunicação, através do desenvolvimento de componentes de base cada vez mais miniaturizados aliada à redução de custos de todo esse processo amplia o leque de possibilidades a novos patamares. Em seu estudo, o autor utiliza o conceito de “Inteligência Artificial” para designar o produto do crescimento exponencial das possibilidades de processamento; cita a designação “Mercado de Dados” “para identificar as possibilidades de armazenamento de dados em larga escala e “Internet das Coisas” para viabilização da interconexão entre as máquinas (QUINTARELLI, 2019, p. 5). De igual forma, afirma que a interação entre esses meios possibilita com velocidade cada vez maior o desenvolvimento de máquinas mais baratas e interconectadas cujos alcances ainda são desconhecidos. E conclui:

Alguns visionários acreditam chegará a época em que máquinas terão capacidades superiores às do ser humano e seres humanos incluirão, em sua maioria, partes eletrônicas para recuperar ou aumentar suas habilidades. Esse momento de convergência humano-eletrônica é chamado singularidade. A continuidade desse crescimento exponencial a longo prazo em direção à singularidade é, de qualquer modo, um ato de fé. As diretrizes da ITRS (Diretrizes de Tecnologia Internacional para Semicondutores — International Technology Roadmap for Semiconductors, em inglês) são o plano de desenvolvimento definido pelos fabricantes de eletrônicos e assinala 2021 com o ano em que o limite físico da miniaturização será alcançado. A miniaturização de componentes eletrônicos não poderá ir adiante devido à

interferência quântica em dimensões atômicas. Os proponentes da singularidade respondem que esse limite será superado e o desenvolvimento exponencial continuará graças à invenção de algo ainda não imaginado. Isso é um ato de fé (QUINTARELLI, 2019, p. 5-6).

Na mesma linha, Schwab (2016) destaca que os avanços alcançados através da evolução tecnológica, quais sejam “[...] as tecnologias digitais, fundamentadas no computador, *software* e redes” convergem para os sistemas relacionados à “segunda era da máquina”²¹ (BRYNJOLFSSON, McAfee, 2014, p. 1, apud, SCHWAB, 2016, p. 16), causando rupturas à Terceira Revolução Industrial. Inaugura-se, destarte, uma nova fase, iniciada na virada do século, denominada por alguns autores de Quarta Revolução Industrial.

Alves (2008, p. 73), por sua vez, considera este novo momento como “[...] última grande revolução geral da tecnologia, engendrada pelo modo de produção capitalista, a revolução das redes informacionais ou das TIC’s (Tecnologias de Informação e Comunicação)”²² (STEVENSON, 1997), cujos influxos sobre as relações sociais e de trabalho serão abordados a seguir.

No intuito de compreender o significado da Quarta Revolução Industrial ou Indústria 4.0²³ (SCHWAB, 2016, p. 16) busca-se analisar em que medida as transformações tecnológicas em curso alcançam as relações sociais e de trabalho na contemporaneidade. O autor explicita que, de fato, as mudanças no setor produtivo industrial com “avanços tecnológicos surpreendentes e sem precedente anterior em escala, escopo e complexidade “e se caracterizam por “uma internet mais ubíqua e móvel, pelo desenvolvimento de sensores menores, mais poderosos e baratos e pela inteligência artificial”. O presidente do Fórum Econômico Mundial, numa perspectiva entusiástica, classifica que “[...] essa modelagem da nova revolução tecnológica implica nada menos que a transformação de toda a humanidade” (SCHWAB, 2016, p. 11). Na ótica do autor, as tecnologias digitais baseadas no computador não são novas, mas causam uma ruptura importante na Terceira Revolução Industrial, pois modificam a sociedade, as relações de trabalho e a economia. Não se trata somente de operar com sistemas inteligentes de máquinas conectadas (internet das coisas), o feixe de consequências é muito mais amplo. Schwab (2016) demonstra que as descobertas se

²¹ Termo utilizado pelos professores Erik Brynjolfsson e Andrew McAfee do Massachusetts Institute of Technology (MIT) em 2014; estes dois professores afirmam que o mundo está em um ponto de inflexão em sem precedentes”.

²² A expressão foi primeiro usada em 1997, por Dennis Stevenson, membro do governo britânico.

²³ Klaus Schwab (2016) ressalta que “na Alemanha, há discussões sobre a “indústria 4.0”, um termo cunhado em 2011 na feira de Hannover para descrever como isso irá revolucionar a organização das cadeias globais de valor.

multiplicam e ocorrem simultaneamente em diversas áreas do conhecimento, aprimorando tecnologias e provocando a interação entre domínios físicos, digitais e biológicos.

A Indústria 4.0 emerge como uma aplicação destas novas tecnologias ao ramo industrial, no sentido de manufatura de bens imateriais, envolvendo coleta de dados pela internet das coisas, visando o diagnóstico de eficiência e melhoria dos produtos. Além disso, o avanço tecnológico proporciona a gestão logística e o trabalho por intermédio dos algoritmos, além da impressão 3D e da robotização de tarefas, conferindo-lhes alta precisão. E não se diga que todo esse desenvolvimento se resume à produção industrial; uma vez que o setor de serviços também foi afetado.

Dados do Fórum Econômico Mundial dos anos de 2017 e 2018²⁴, apontam alguns vetores que impulsionam a indústria 4.0 e que ensejam mudanças no campo do trabalho; dentre eles, fatores demográficos e socioeconômicos, como o trabalho flexível, o aumento da classe média nos mercados emergentes, mudanças climáticas e a instabilidade política.

Já os vetores tecnológicos citados na pesquisa incluem a internet móvel, a tecnologia em nuvem, o Big Data, novas fontes de energia e a Internet das Coisas.

Figura 02: As Tecnologias da Quarta Revolução Industrial

AS TECNOLOGIAS DA QUARTA REVOLUÇÃO INDUSTRIAL

Apesar de cada tecnologia poder ser usada separadamente, a combinação delas é o que define o mundo 4.0



Fontes: WEF, BCG e PWC

Fonte: WEF, BDG e PWC²⁵

Conforme explicitado, além do avanço tecnológico com o uso dos sistemas cyber-físicos, aplicação da “internet das coisas” e do implemento de processos descentralizados de manufatura, constroem-se novas subjetividades, os indivíduos apresentam visões de mundo e

²⁴ Fonte: <https://www.weforum.org/>

²⁵ Gráfico extraído da Revista Exame. Disponível em: <https://exame.com/revista-exame/uma-visao-do-mundo-4-0/>. Acesso em: 11 fev. 2021.

de si mesmos. Nesse momento, supervaloriza-se a produtividade, o individualismo e a lucratividade.

Dentro dessa lógica, impõe-se ao homem um novo ritmo tanto para as relações sociais, quanto para o trabalho, uma vez que emergem na sociedade contemporânea a fluidez e a efemeridade das relações, buscando-se constantemente outras formas de realização pessoal, novas experiências e valores.

Nesse passo, convém examinar o processo de construção das identidades, a difusão das ideologias e a constituição das normas e os valores nessa nova fase. É inegável que diante da velocidade dos acontecimentos, no cenário das novas descobertas, já são sentidas mudanças significativas nas formas de comunicação, interação e nas relações interpessoais, tornando as relações mais “fluidas”, voláteis e impermanentes. Conforme Bauman (2001), vive-se em tempos líquidos, onde nada é para durar.

À medida que todas essas mudanças ecoam nas relações laborais, a sua repercussão carece de uma análise crítica, uma visão da realidade para além dos determinismos, do fascínio e do deslumbramento que o avanço tecnológico causa aos seres humanos. Sendo a tecnologia produto e não produtora, resta indagar se esse espectro de mudanças nas relações de trabalho decorre da tecnologia em si, ou do processo de organização produtiva, isto é, da “tecnologia social”?

Não se pode negar que os avanços tecnológicos sempre ensejaram, ao longo da história, transformações nas relações entre capital e trabalho e na conjuntura atual não seria diferente:

O desenvolvimento de novas tecnologias ligadas à informação permitiu também a maior aproximação entre as pessoas, imprimindo novos contornos às relações sociais. Ao toque de um clique no computador ou smartphone, é possível contratar um serviço de transporte, fazer uma operação financeira e comunicar com pessoas que estou no outro lado do planeta (GAIA, 2019, p. 69).

De fato, há indícios de que a chamada Indústria 4.0 traz mudanças drásticas no mercado de trabalho: o aprimoramento das máquinas, sua maior eficiência e o emprego da inteligência artificial na gestão da produção interferem na oferta de postos de trabalho, modificam o seu perfil e remodelam-nos de manuais e repetitivos para intelectuais e intuitivos.

Via de consequência, o discurso visível na literatura gerencial contemporânea a todo tempo demanda dos trabalhadores o desenvolvimento de novas capacidades e competências como: poder de reflexão, polivalência, aptidão para comunicação, negociação e

adaptabilidade a novas situações. Todas essas expressões que integram a retórica empresarial moderna sinalizam que a possível exclusão de trabalhadores desse novo mercado decorre de supostos déficits em seu campo de formação. Como aparece na reportagem da Revista Você SA:

[...] Destreza digital. [...]. Numa pesquisa recente com 3 500 pessoas, a consultoria americana Gartner mapeou as cinco competências demonstradas por alguém com esse perfil: adaptabilidade; jogo de cintura nos relacionamentos; gosto pelo trabalho colaborativo; perspicácia nos negócios; e pensamento sistêmico.

Também concluiu que quem as possui é até 3,3 vezes mais eficiente em ambientes disruptivos do que outros colegas.

Pode parecer pouco, mas profissionais que desenvolverem esse conjunto de habilidades terão mais propensão a atuar num mundo em que os empregos se renovam rapidamente — ou simplesmente desaparecerão (GÓMEZ, 2019, online)²⁶

Em outro prisma, como contraponto ao que se costuma denominar como “novo mundo do trabalho”, ou “novas formas de trabalho” Filgueiras e Cavalcante (2020, p.165), denominam de “novo adeus²⁷ à classe trabalhadora”, o avanço dos “aplicativos” e “plataformas”, que refutam não só a natureza assalariada das relações de trabalho (a exemplo do que ocorre com os motoristas), mas a relação laboral em si, tratando-a como uma relação de consumo. Os autores questionam ainda se estas modalidades de trabalho são de fato novas em termos de conteúdo ou se apesar das modificações de cunho organizacional a disposição para tipificar, regular e protegê-las constitui uma questão eminentemente política e não técnica.

Postas as questões, como reflexão inicial, percebe-se que o potencial desenvolvimento e os avanços obtidos na seara tecnológica alcançados na atualidade são contrapostos pela retomada global de formas de trabalho desprotegidas e sem direitos e pela acentuada expansão da informalidade²⁸ em todo o globo. Há, portanto, um dilema sócio-

²⁶ Trecho de reportagem da Revista Você S/A. GÓMEZ, Natalia. Profissões Digitais do Futuro: o que aprender para se dar bem. Revista Você S/A publicado em 10 de outubro de 2019. Disponível em: <https://vocerh.abril.com.br/mercado-vagas/saiba-como-se-tornar-um-profissional-digital-e-se-preparar-para-o-futuro/>. Acesso em: 07 jun. 2020.

²⁷ Em sua obra *Adeus ao Trabalho*, publicada na década de 90, Ricardo Antunes defendeu a tese de que a classe trabalhadora não se restringe ao operariado industrial, ela se heterogeneizou, complexificou, fragmentou e ampliou, adentrando em uma era de precarização estrutural do trabalho em escala global. Disponível em: http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0101-66282015000400773&lng=pt&nrm=iso. Acesso em: 17 fev. 2021.

²⁸ Para Filgueiras, Druck e Do Amaral (2004, p. 228) existem distintas definições possíveis do que seja o fenômeno da informalidade abarcando diferentes dimensões do mercado de trabalho e distintas categorias de pessoas ocupadas. Todavia, para o autor o conceito mais adequado de informalidade enquanto expressão do processo de precarização do trabalho é aquele que se define a partir das atividades não-fordistas marcadas por desregulamentação do trabalho (impossibilidade de acesso a seguro desemprego, auxílio doença e aposentadoria, bem como inexistência de férias remuneradas) instabilidade de demanda e rendimento e longas jornadas de trabalho.

político-jurídico-econômico com um imenso desafio às gerações futuras para compreender suas consequências em seus múltiplos aspectos. Os efeitos positivos ou negativos da Quarta Revolução Industrial ou qualquer outra designação que lhe seja atribuída (e das revoluções que a sucederão)²⁹ decorrerão de posições políticas e escolhas que não podem estar desvinculadas de uma ética de responsabilidade social. Tudo vai depender de como serão conduzidas, política e economicamente, as relações entre os homens a partir do uso que fizerem das novas tecnologias.

2.5 O SURGIMENTO DAS PLATAFORMAS DIGITAIS E O CAPITALISMO DE PLATAFORMA

Escolhi chamar de 'modernidade líquida' a crescente convicção de que a mudança é a única coisa permanente e a incerteza a única certeza.
Bauman

Conforme explicitado na seção anterior, a partir do surgimento dos computadores pessoais e com o aumento do uso das redes de comunicação como a internet, a humanidade é colocada em movimento de significativas transformações. A velocidade com que a informação é propagada através dos canais de transmissão ao redor do mundo, dá origem ao que alguns estudiosos denominam “sociedade da informação”³⁰.

A respeito desse tema, Wolff (2009) explicita que o desenvolvimento e a progressiva utilização das Tecnologias da Informação e Comunicação (TICs) foi impulsionado pelo cenário de competitividade entre as empresas em escala global, ante à consolidação das políticas neoliberais pelo mundo e à quebra dos monopólios estatais. Por certo, o fenômeno da convergência tecnológica entre a informática e as redes de telecomunicação fez com que o setor de comunicação auferisse grande destaque como bem de capital essencial na contemporaneidade. A desterritorialização é um caractere das tecnologias de informação e comunicação, ou seja, o resultado da revolução informacional, o ciberespaço não é organizado política ou culturalmente pelo território geográfico, mas sim pelo território digital (ALVES, 2018).

²⁹ Estudos já apontam a 5ª revolução industrial como aprofundamento da Indústria 4.0 baseando-se na utilização da computação quântica e no alinhamento da tecnologia robótica à inteligência humana. ([/conpedi.danilolr.info/publicacoes/no85g2cd/1jj4cy28/OVL3VEAW5w7h821y.pdf/](https://conpedi.danilolr.info/publicacoes/no85g2cd/1jj4cy28/OVL3VEAW5w7h821y.pdf/). Acesso em 11 de fevereiro de 2021)

³⁰ Daniel Bell, sociólogo estadunidense, introduziu em sua obra, *O advento da sociedade pós-industrial* (1973), o termo "sociedade da informação". A expressão ganha força nos anos 1990 com o desenvolvimento das Tecnologias de Informação e Comunicação (TIC).

Desta forma, uma vez que as redes telemáticas possibilitam a transmissão instantânea de informações sobre tendências de consumo, tecnologias de produção, inovações em produtos serviços ou táticas de marketing elas se tornam instrumentos fundamentais na competição entre as empresas dentro do cenário econômico atual. Nesse processo, vê-se que a ideia de mercadoria se alarga para além da concepção material e passa a englobar também as ideias e imagens passíveis de transformação tanto em mercadorias como em técnicas de marketing.

Nesse sentido, Alves (2018) aponta que a grande novidade advinda do aprimoramento das tecnologias digitais diz respeito à possibilidade de as empresas manipularem e transformarem as informações como antes faziam apenas com matérias-primas tangíveis, permitindo ao capital explorar também mercadorias de natureza imaterial.

Com esse processo, emerge a possibilidade de “mercadorização da informação”, o que implica na sua “reificação” expressa sob a forma de dados (ALVES 2009, p. 90). A obtenção desses elementos assume tamanha importância para o capitalismo contemporâneo que, conforme chavão bastante difundido no mercado, os dados passam a ser considerados como o “novo petróleo”³¹. Assim, as organizações empresariais passam a perseguir como objetivo precípuo a “transformação digital”³² das suas estruturas, isto é, a organização da atividade produtiva volta-se à produção de informação a partir das experiências, convertendo os dados colhidos em novos produtos e negócios.

Todo esse panorama de mudanças influencia diretamente o processo de reestruturação produtiva que vem ocorrendo nas últimas décadas. Evidentemente, o objetivo precípuo do capital não muda; continua sendo reduzir os custos de produção a fim de ampliar a extração da mais-valia. Por conseguinte, o emprego das ferramentas tecnológicas de conhecimento e informação servem à ampliação das margens de lucratividade do capital.

Nessa esteira de inovações tecnológicas, a expansão do mundo composto por sistemas digitais³³ deu impulso à estruturação de uma atividade econômica protagonizada

³¹ A citação remonta a 2006 e é creditada ao matemático Clive Humby, mas recentemente ganhou mais força depois que o Economist publicou um relatório de 2017, intitulado: “*O recurso mais valioso do mundo não é mais petróleo, mas dados*”. Disponível em: <https://administradores.com.br>. Acesso em: 26 mar. 2021.

³² Vídeo do Youtube: O QUE é transformação digital?

³³ Segundo Tocci, Widmer e Moss (2006, p. 5-6), um sistema digital é um conjunto de dispositivos de transmissão, processamento ou armazenamento de sinais digitais que usam valores discretos (descontínuos). Em contraste, os sistemas não-digitais (ou analógicos) usam um intervalo contínuo de valores para representarem informação. Embora as representações digitais sejam discretas, a informação representada pode ser discreta, como números, letras, ou ícons, ou contínua, como sons, imagens, outras medidas de sistemas contínuos. (No original: *A digital system is a set of devices for transmitting, processing or storing digital signals that use discrete (discontinuous) values. In contrast, non-digital (or analog) systems use a continuous range of values to represent information. Although digital representations are discrete, the information represented can be*

pelas plataformas digitais de trabalho, que despontam como entes organizadores da infraestrutura basilar para a realização das trocas de produtos e serviços entre pessoas e empresas.

Existem múltiplas explicações para definir as relações que emergem com a intermediação e o protagonismo das plataformas digitais, entre elas: “economia do compartilhamento”, “economia colaborativa”, “economia de bico”, “economia sob demanda”, “economia de plataforma”, “capitalismo digital³⁴” “economia digital” e “capitalismo de plataforma”.

Sobre as variadas nomenclaturas, Kalil (2019) explica que, muitas vezes esses termos são abordados como sinônimos para referir uma mesma situação. Ele destaca, com base no relatório *The European collaborative economy*³⁵ que “inexiste consenso a respeito de como definir o fenômeno, sendo que há muitos conceitos que mudam conforme o ponto de vista do autor e que o termo compartilhamento é frequentemente substituído por colaborativo” (KALIL, 2019, p. 95).

Para Slee (2017, p. 21) a “Economia do Compartilhamento é uma onda de novos negócios que usam a internet para conectar consumidores com provedores de serviço para trocas no mundo físico”. Mais adiante, o autor classifica como “uma mistura de comércio e causa no mundo digital” (SLEE, 2017, p. 21), por conta dos ideais de solidariedade e sustentabilidade trazidos em seu escopo quando do seu surgimento. Em resumo, a “Economia do Compartilhamento também promete ser uma alternativa sustentável para o comércio de grande circulação, ajudando-nos a fazer um uso melhor de recursos subutilizados” SLEE, 2017, p. 21).

Dessa forma, a economia do compartilhamento surge no cenário mundial como proposta alternativa para o acesso a bens e serviços, desvinculando-se a ideia de propriedade sobre os mesmos. Através dessa racionalidade fomenta-se um consumo de bens e serviços mais eficiente, auxiliado pela tecnologia.

Souza e Lemos, estabelecem sobre o tema o seguinte conceito:

discrete, such as numbers, letters, or icons, or continuous, such as sounds, images, other measures of continuous systems). (A palavra digital tem origem no latim digitus (palavra latina para dedo), uma vez que os dedos eram usados para contagem discreta. O seu uso é mais comum em computação e eletrônica, sobretudo onde a informação real é convertida na forma numérica binária como no som digital ou na fotografia digital).

³⁴ Termo cunhado por Dan Schiller, entendido como a transformação do modelo capitalista por meio de novas tecnologias e processos que o compõem. SCHILLER, Dan (2002). *A Globalização e as Novas Tecnologias*. Lisboa: Presença, 2002.

³⁵ Relatório elaborado por pesquisadores do Centro de Pesquisa Conjunta da União Europeia.

A chamada economia do compartilhamento constitui o que diversos autores caracterizam como uma nova etapa no processo de desenvolvimento econômico, simbolizado pela superação da lógica de consumo em massa e visando ao acúmulo de bens, típica do final do último século, por um momento em que o mercado, já saturado por crises financeiras e pautado por necessidades ligadas à sustentabilidade e ao uso racional dos bens, passa a privilegiar novas formas de acesso a bens e a serviços. Em última instância, a economia do compartilhamento está baseada no uso de tecnologia da informação em prol da otimização do uso de recursos através de sua redistribuição, compartilhamento e aproveitamento de suas capacidades excedentes (SOUZA e LEMOS, 2017, p.60).

Contudo, o entusiasmo que de início despertou por prometer aos indivíduos maior liberdade na condução de suas vidas e mais flexibilidade no trabalho pela via do microempreendedorismo arrefeceu. De igual forma, as promessas de maior sustentabilidade na economia promovendo uma maior circulação de recursos subutilizados também não se concretizou. No entanto, Slee (2017), chama a atenção para a faceta predatória que termina se revelando:

A economia de compartilhamento é um movimento pela desregulação. Grandes instituições financeiras e influentes fundos de venture capital estão aproveitando a oportunidade para desafiar as regras feitas por governos de cidades democráticas ao redor do mundo e remodelar as cidades conforme seus interesses. Não se trata de construir uma alternativa para as economias de mercado conduzidas pelas empresas; trata-se de estender os mercados livres desregulados em novas áreas de nossas vidas (SLEE, 2017, p. 26-27).

Assim como Slee, outros autores tecem críticas ao uso da denominação de compartilhamento para as atividades econômicas intermediadas por plataformas, quando nessas relações está presente a intenção de lucro. Nesse sentido, Chaves Junior (2017, p. 6) assinala que “[...] a realidade de produção pós-industrial é bem outra. Energias de dominação têm prevalecido em relação às de emancipação”. Essas relações de trabalho vêm explorando sobremaneira uma multidão de trabalhadores impondo-lhes o exercício de atividades repetitivas, precárias e de baixa remuneração.

Segundo Scholz:

A “economia do compartilhamento” não é uma coisa embalada a vácuo e isolada no “ciberspaço”, mas é somente outro reflexo do capitalismo e do atlas massivo de práticas de trabalho digital. Consequentemente, não podemos ter uma conversa sobre plataformas de trabalho sem antes reconhecer que elas dependem de vidas humanas exploradas em toda sua cadeia de fornecimento global, começando com o hardware sem o qual toda economia “sem peso” iria afundar até o fundo do oceano (SCHOLZ, 2017, p. 23).

Portanto, para Chaves Junior (2017, p.6), “há que se distinguir o joio e *economia do compartilhamento* do trigo e da ideia emancipadora de <consumo colaborativo>”, para não tropeçar cair no vácuo de um discurso falseado.

Sobre o esvaziamento do discurso de compartilhamento Carelli assevera que:

Embora haja hoje realmente a possibilidade de existência da economia de compartilhamento – e há exemplos disso, as empresas aproveitam a forma desse modelo para a realização de atividade econômica organizada, explorando os trabalhadores sob a capa de modernidade, mantendo a mesma essência ou natureza a organização empresarial fordista. Aconteceria, então, a apropriação da forma de economia de compartilhamento, mas não o seu espírito (CARELLI, 2017, p. 130).

Vale também acrescentar o pensamento de Scholz (2017) que, em seu estudo vislumbra como alternativa para o reconhecimento da verdadeira proposta de colaboração o chamado “cooperativismo de plataforma”, dotado das seguintes características: a) “plataformas cooperativas de propriedade coletiva”, b) “pagamentos decentes e seguridade de renda”, c) “transparência e portabilidade de dados”, d) “apreciação e reconhecimento: uma boa atmosfera de trabalho”, e) “trabalho codeterminado” f) “moldura jurídica protetora” g) “proteções trabalhistas” h) “proteção contra comportamento arbitrário”, i) “rejeição de vigilância excessiva no trabalho” e j) “o direito de se desconectar”.

Friedman (2014), por sua vez, traz a denominação “economia gig” ou “economia de bico” para definir as relações que emergem sob a égide das plataformas on-line. Ele as denomina de trabalho em “shows”. A palavra “show” foi relacionada a empregos flexíveis e informais (também chamados de “trabalho contingente”, “trabalho temporário” ou “precarizado”). Conforme Friedman:

Em vez de ser motivada pelas preferências dos trabalhadores, no entanto, a ascensão da economia de *gig* vem da motivação dos empregadores para reduzir custos, especialmente durante crises de negócios. Os trabalhadores que prestam serviços apresentam uma maior insegurança do que os que trabalham em empregos tradicionais e sofrem com a falta de acesso aos sistemas estabelecidos de seguro social (FRIEDMAN, 2014, p. 1)³⁶.

Abílio (2017) caracteriza a economia de bico como uma modalidade de trabalho de alta rotatividade e constante movimento dos trabalhadores entre a formalidade e a

³⁶ No original: “*Rather than being driven by worker preferences, however, the rise of the gig economy comes from employers’ drive to lower costs, especially during business downturns. Gig workers experience greater insecurity than workers in traditional jobs and suffer from lack of access to established systems of social insurance.*”.

informalidade. Permanentemente à disposição, uma multidão de “nano-empresários de si”³⁷ ou trabalhadores “*just in time*”³⁸ (DE STEFANO, 2016), (ABÍLIO, 2017, 2019) à espera pela oportunidade de laborar transitória e precariamente para sobreviver.

Na concepção de Alves (2018), a “*gig economy*” é a versão informacional da precariedade no mundo do trabalho. “O glamour das novas tecnologias digitais (e virtuais) disruptivas, oculta não apenas o vínculo de subalternidade estrutural entre o trabalho e o capital, mas a nova precariedade salarial em sua forma extrema” (ALVES, 2018, p. 89). Segundo o autor, em verdade o que ocorre é a fragmentação do trabalho em contratações eventuais sob a forma de pequenas tarefas e com a supressão da proteção trabalhista.

A designação “economia sob demanda”, segundo Todolli (2017), refere-se a um modelo de negócios em que as novas tecnologias de internet viabilizam a infraestrutura necessária para as empresas plataformas recrutarem com facilidade uma multidão de prestadores de serviço permanentemente à disposição no mercado virtual. O autor critica essa denominação ponderando que ela não serve como distinção em relação aos modelos de organização anteriores, pois antes, mesmo do advento das plataformas digitais de trabalho, a prestação de serviços já ocorria somente mediante a solicitação de um consumidor. E prossegue considerando que “prestação de serviços através de plataformas virtuais seria um termo mais descritivo e neutro de chamar esse novo modelo de negócio”.

O processo produtivo estruturado pelas empresas de alta tecnologia é denominado por alguns de “Indústria 4.0” e por outros como “economia digital”, termo cunhado por Tapscott (1995), para caracterizar a incorporação da internet, das tecnologias e dos dispositivos digitais nos processos de produção, na comercialização e distribuição de bens e serviços. Com isso se opera a transformação dos modelos de negócio, de atividades econômicas, numa estruturação a partir do meio digital. Este consiste na própria infraestrutura de concepção, de funcionamento e de realização da empresa e difere bastante do modelo anterior onde o meio digital era apenas um instrumento, um acessório para otimização; no modelo vigente ele consiste no próprio local de constituição da empresa.

³⁷ Termo utilizado por Ludmila Abílio (2017) para designar os trabalhadores da economia *gig*.

³⁸ Ser *just-int-time* significa que são transferidos ao trabalhador custos e riscos da atividade; que este está desprovido de direitos associados ao trabalho, enfrentando também a total ausência de garantias sobre sua carga de trabalho e sua remuneração. Nada está garantido. Ou seja, o trabalhador encontra-se à disposição da empresa, sem ter qualquer clareza ou controle sobre a forma como seu trabalho é disponibilizado e remunerado (DE STEFANO, 2016), (ABÍLIO, 2017, 2019).

A multiplicidade de conceitos doutrinários denota um esforço dos estudiosos em melhor compreender as relações de trabalho protagonizadas pelas plataformas. Srnicek adota para elas o seguinte conceito:

São infraestruturas digitais que permitem que dois ou mais grupos interajam. Desta maneira se posicionam como intermediárias que reúnem diferentes usuários: clientes, anunciantes, provedores de serviços, produtores, distribuidores, inclusive objetos físicos (SRNICEK, 2018, p. 45).

Adiante o autor acrescenta que, em termos técnicos as plataformas podem existir fora do campo digital, a exemplo de um mercado, mas no cenário econômico da atualidade, a enorme capacidade que possuem de coletar e processar dados no meio virtual confere às plataformas digitais posição de destaque.

Segundo Abílio (2019), as plataformas alcançaram notoriedade no globo por fomentarem novas possibilidades de organização do trabalho, constituindo elemento nuclear de seu funcionamento a possibilidade de “dispersar o trabalho sem perder o controle sobre ele” (ABÍLIO, 2019, p. 2), ao contrário: potencializando esse controle.

Paradoxalmente, as plataformas ao mesmo tempo em que dispersam o trabalho, centralizam uma multidão de trabalhadores, subordinando-os a uma mesma empresa. Em muitos casos, esse trabalhador que se insere na sistemática da plataforma passará a auto gerenciar e explorar o próprio labor, sem a contrapartida de nenhuma proteção contratual, fenômeno que estudaremos com mais detalhes adiante.

Kalil (2019) assinala que para o capital a maior vantagem das plataformas se comparadas às empresas com modelo de negócios tradicional diz respeito à coleta dos dados. Por atuarem como intermediárias entre os sujeitos usuários, tem maior facilidade na sua coleta e conseqüente processamento dos mesmos para elaboração de análises preditivas.

As incontáveis possibilidades de conexão entre pessoas arrecadam seus dados pessoais, avaliações, comentários, preferências, caminhos, indicações de amigos, dentre outras informações (CASILLI, 2019).

Os usuários, por seu turno, desconhecem as dimensões da geração de valor para essas plataformas a partir dos seus dados, que são por elas utilizados ou mesmo vendidos.

Kalil elenca quatro características principais dessas plataformas:

A primeira é que não são empresas de internet ou tecnologia, mas entes que conseguem operar de qualquer lugar em que aconteça a interação digital. A segunda é que produzem e são dependentes dos efeitos em rede, tendo em vista que quanto mais usuários a plataforma tiver, mais valiosa será para todos. Contudo, isso gera um ciclo vicioso no qual o aumento de usuários tende naturalmente à monopolização da atividade e ao aumento da quantidade de dados que consegue acessar. A terceira é

o uso do subsídio cruzado, no qual enquanto uma parte da empresa reduz o preço do serviço ou do bem chegando a oferecê-lo gratuitamente, a outra eleva os preços para compensar eventuais perdas. O objetivo da estrutura dos preços das plataformas é atrair um grande número de usuários para que se envolvam e acessem-nas frequentemente. A quarta é que as plataformas são projetadas para serem atraentes para os seus diversos usuários. Apesar de afirmarem ser um espaço vazio que deve ser preenchido pelos usuários, as plataformas tem políticas, sendo que as regras dos produtos e do desenvolvimento de serviços e as interações de mercado são definidas pelos proprietários da plataforma (KALIL, 2019, p.97).

Finalmente, Snircek (2018) e Kalil (2019) adotam o termo capitalismo de plataforma como caracterizador do movimento de preponderância das tecnologias digitais as quais permitem a atuação das plataformas na economia e nas relações de trabalho. Através desse modelo, tende-se a uma concentração da propriedade e altos investimentos na compra de outras empresas para garantir o controle sobre um mercado. Segundo Snircek, “as plataformas estão se tornando proprietárias da infraestrutura da sociedade, em que há fortes tendências à monopolização de setores econômicos” (SNIRCEK, 2018, p. 90-92).

Scholz (2017) igualmente considera o termo capitalismo de plataforma em contraposição à falsa promessa de colaboração e compartilhamento que escamoteia verdadeira intenção de lucro. Também nesse sentido, Kalil que traz a seguinte perspectiva em seu estudo acerca do capitalismo de plataforma:

Maneira pela qual desenvolvem as atividades econômicas que ocorrem por meio de plataformas digitais para viabilizar transações comerciais entre pessoas ou entre pessoas e empresas, pelos motivos que seguem: (i) coloca-se no centro do estudo a plataforma, infraestrutura essencial que permite a organização da produção e da prestação de serviços a partir da adoção de tecnologias da informação e comunicação; (ii) é relevante a análise desse fenômeno considerando-o como um produto do modo de produção predominante em nossa sociedade, devendo-se tratá-lo como elemento integrado – e não compartimentalizado – dos demais aspectos da vida socioeconômica; (iii) também é colocado o capitalismo em evidência, como força organizadora dominante na sociedade, com grande capacidade de adaptação (KALIL, 2019, p. 114).

Assim, com a ascensão das plataformas digitais, desenvolve-se todo um leque de atividades baseadas na gestão por “empresas-aplicativo”, iniciativas bem-sucedidas emergentes no mercado do século XXI como modelos de negócios inovadores, de estrutura enxuta e alto potencial lucrativo (ABÍLIO, 2017).

Antes de passar à próxima seção, sob a forma de síntese e visando obter um melhor entendimento acerca do papel das plataformas digitais na configuração das relações de trabalho na contemporaneidade, vale apontar o quadro conceitual formulado por Oliveira, Carelli e Grillo (2020) acerca dos significados que envolvem as plataformas digitais como um

gênero dentro do fenômeno da chamada economia digital, cuja arquitetura é engendrada totalmente dentro do meio digital e se baseia em 3 recursos tecnológicos: i) dados; ii) algoritmos e iii) inteligência artificial:

A ideia de plataforma ultrapassa o âmbito digital; ela advém de uma forma de organização empresarial que não é recente, mas se apresenta agora como modelo para todo tipo de empresa, ou seja, um modelo de negócio. Uma plataforma seria a infraestrutura ou ambiente que possibilita a interação entre dois ou mais grupos. Exemplo clássico de plataforma é uma feira (em inglês, *marketplace*), ou seja, o espaço, tempo, organização e estrutura sobre a qual os mercadores se apoiam para realizar negócios. O modelo atual mais completo desse formato é o *shopping center*. Esse modelo de negócios se expande em influência e utilização e passa a integrar o conceito geral de empresa (OLIVEIRA, CARELLI E GRILLO, 2020, p. 2613).

Citando Perulli (2016) os autores destacam o elemento empresa dentro desse contexto integraria uma trama de relações contratuais entre sujeitos, reproduzível em todos os setores, desde as relações que ligam o vértice da companhia e os credores, passando pelos acionistas e aquelas relações entre a gestão e os trabalhadores

Sobre as inovações tecnológicas e a influência nos modelos empresariais na era do capitalismo de plataforma:

O emprego da tecnologia não é um expediente novo nos modelos de gestão das empresas. No entanto, as inovações tecnológicas que contextualizam estas plataformas são bastante significativas, pois a tecnologia assume um papel de meio de organização e não apenas de ferramenta ou técnica acessória. O algoritmo – entendido como conjunto de procedimentos e instruções - viabiliza a gestão e operação com base de milhões de informações e dados, algo impossível para uma gestão humana. O armazenamento destes milhões de dados sobre usuários, trabalhadores, preços e demandas permite compreender bem mais a fundo a atividade econômica e seu mercado, viabilizando que a inteligência artificial possa apresentar ideias, planos e mudanças neste empreendimento (OLIVEIRA, CARELLI E GRILLO, 2020, p.2616).

Nesse passo, o crescimento da “economia digital” ou “capitalismo de plataforma”, denominação que nos parece a mais adequada, possibilita o desenvolvimento dos novos modelos de acumulação. Com esse modelo, as plataformas passam a atuar em escala global e abranger somas expressivas de capital, fomentando novos (e disruptivos) negócios. Portanto, “[...] a transformação das empresas em plataformas e das plataformas em grandes empresas é um processo em curso” (OLIVEIRA, CARELLI E GRILLO, 2020, p.2615).

Esse panorama que vem sendo desenhado em escala global, ao tempo em que cria novas formas de trabalho recupera modalidades antigas, tudo para viabilizar a continuidade dos mecanismos econômicos, políticos e ideológicos de dominação burguesa.

2.5.1 A organização do trabalho nas plataformas digitais e seus reflexos na subjetividade dos indivíduos

O incremento da atuação das plataformas virtuais de trabalho no cenário econômico da atualidade as posiciona em disputa de mercado com as tradicionais empresas de intermediação de mão de obra (ABÍLIO, 2017). Com a proposta de promover um novo arranjo para a gestão laboral, seu objetivo é permitir a conexão direta entre consumidores e prestadores do serviço. Neste sistema, uma das notas distintivas é que o trabalhador usa as suas próprias ferramentas de trabalho, contudo, ele não é o titular dos meios de produção os quais correspondem ao conjunto do sistema tecnológico da plataforma (CHAVES JÚNIOR, 2019).

Outro aspecto dessa nova esfera de organização do trabalho é que, através das novas tecnologias os trabalhadores têm as suas atividades intensificadas e passam a poder ser demandados em qualquer tempo e espaço. Segundo Kalil (2019 p. 117), “[...] o bem que melhor simboliza as mudanças em curso é o telefone celular. As pessoas passam grande parte dos seus dias com esses aparelhos e realizam diversas atividades por meio deles”. De fato, o uso dos smartphones cada vez mais tem ocupado um papel central na vida das pessoas. Segundo Aschoff (2015), o automóvel foi fundamental para compreender o século XX e o smartphone reformula a forma como se vive e trabalha nos dias atuais:

Os smartphones ampliam o local de trabalho no espaço e no tempo. Os e-mails podem ser respondidos no café da manhã, as especificações revisadas no trem para casa e as reuniões no dia seguinte verificadas antes das luzes se apagarem. A internet se torna o local de trabalho, com o escritório apenas um ponto no vasto mapa de possíveis espaços de trabalho (ASCHOFF, 2015, on-line).

Portanto, cada vez mais utilizados na vida contemporânea, os recursos tecnológicos assumem papel de destaque no mercado de trabalho, proporcionando ferramentas essenciais moldando perfis, além de criar novas tendências e exigências profissionais. Com isso, a expansão do trabalho digital vem ultrapassando as fronteiras entre o tempo de vida no trabalho e o tempo de vida fora dele (ANTUNES, 2019).

Analisando criticamente o tema, Antunes e Filgueiras (2020) dispõem que, na seara produtiva, a verdadeira inovação das Tecnologias de Informação e Comunicação reside na ampliação das possibilidades de otimizar a extração de lucros através de ferramentas eficientes no controle e intensificação da força de trabalho. Registrando com precisão cada

tarefa, a velocidade de sua execução e o local da prestação do serviço, o fazem em tempo real e num cenário de flexibilidade e desproteção trabalhista.

Festi (2020) assim descreve o fenômeno:

A plataformização ou uberização da vida e do trabalho se tornou o símbolo da precarização neoliberal do início de século 21. No entanto, uma descrição do atual mundo do trabalho nos remete às condições do século 19: baixos salários, inexistência de vínculo empregatício, informalidade, altas jornadas de trabalho (acima de 12 horas), quase nenhuma seguridade social etc. Mesmo assim, este novo mundo do trabalho é apresentado como jovem, cool, autônomo, livre de patrão. Flexibilidade é a palavra-chave desse modelo (FESTI, 2020, on-line).

O autor prossegue afirmando que a aparente promessa de liberdade para o trabalho e a livre disposição do próprio tempo terminam por revelar uma perseguida servidão, chamada por Antunes (2018) de “Privilégio da Servidão” em obra correlata. Isso fica patente à medida que o desenvolvimento tecnológico possibilita que algoritmos gerenciem minudentemente toda as atividades desempenhadas, monitorando cada comportamento do trabalhador.

Como se vê, no modelo de organização do trabalho na chamada era digital, o uso indiscriminado da tecnologia pode trazer desequilíbrios para a relação entre vida pessoal e trabalho. Certamente, o incremento da quantidade de meios de conexão disponíveis e o crescimento dos adeptos de “vidas sociais virtuais”, imputam ao ser humano um estado de permanente conexão ao resto do mundo (incluindo ao ambiente de trabalho) vinte e quatro horas por dia. Essa nova realidade torna-se prejudicial à medida que passa a servir à exploração e precarização dos trabalhadores.

Em tempos de aplicação massiva das tecnologias da informação no campo do trabalho, o sistema de produção adota um modelo que “deixa de ser o jogo de forças e engrenagens do relógio e passa a ser o computador e o tratamento digital dos sinais” (CARELLI, 2017, p. 139). O ser humano, por sua vez, deixa de ser considerado mera parte da engrenagem de um processo e passa a ser visto pelo todo, como “uma máquina inteligente”. No entanto:

O trabalho não se apresenta mais como uma coisa, mas sim como uma fonte de energia do homem, energia que é sua propriedade e que pode ser por ele alugada. Um novo tipo de sujeito surge: o “sujeito objetivo”, movido pelo cálculo, capaz de se adaptar em tempo real às variações do ambiente para atingir os objetivos que lhes são assinalados (CARELLI, 2017, p. 139).

Num esforço comparativo, no modo de produção taylorista/fordista o trabalhador estava subordinado às diretrizes de uma força que lhe era exterior, que o gerenciava, comandava e controlava as atividades. No modelo de organização produtiva pautado na tecnologia denominado por alguns de uberização³⁹ e por outros de uberismo (CARELLI, 2019) “[...] o foco está na sua programação pela apresentação de metas, regras e medida dos resultados do trabalho por meio de indicadores estatísticos” (CARELLI, 2017, p. 140). O autor explica que, o novo regime se constitui numa programação do trabalhador mediante comandos, conferindo ao mesmo uma certa autonomia sobre certos aspectos do seu trabalho, inclusive sendo possível apropriar-se da sua avaliação e analisar sua performance e se alcançou os objetivos propostos.

Carelli (2019) define como uberismo um modelo de organização empresarial pautado nos seguintes caracteres:

- a) Redução dos meios de produção;
- b) Controle de todo sistema produtivo fabril da sua atividade com definição precisa do produto resultado e sobretudo seu valor;
- c) Alta capacidade de processamento de informações, o que viabiliza o domínio e controle de todo o processo produtivo a distância;
- d) Adoção da ideologia do homem empresa, a qual incorpora como natural que os trabalhadores concorram todos contra todos, negando o caráter de classe desses assalariados.
- e) O contrato é substituído por termos de uso, que em geral tem sido validado por tribunais, não obstante seu caráter jurídico unilateral.

Desse modo, o desenvolvimento tecnológico torna possível uma gama de novas maneiras de gerenciamento do trabalho, as quais podem ser denominadas como gerenciamento algorítmico (ABÍLIO, 2019).

Nesse modelo de intermediação do trabalho pela via eletrônica a empresa que fornece o serviço e contrata o trabalho se esconde atrás de um sistema informático gerido por algoritmos⁴⁰; atribui ao consumidor do serviço a qualidade de tomador e denomina o

³⁹ Para ABÍLIO (2017), uberização é 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.

⁴⁰ Segundo Yuval Harari, “um algoritmo é um conjunto metódico de passos que pode ser usado na realização de cálculos, na resolução de problemas e na tomada de decisões. Não se trata de um cálculo específico, mas do método empregado quando se faz cálculos” Fonte: HARARI, Y. Sapiens: Uma breve História da humanidade. Londres: Harvill Secker, 2014. ISBN 978-006-231-609-7. São Paulo: L&PM Editores, 2015 ISBN-13: 978-85-254-3218-6.

trabalhador como microempresário autônomo isentando-se de qualquer responsabilidade trabalhista ou previdenciária (LEME, 2019).

Identifica-se, pois, nesse novo modelo de organização empresarial e de gerenciamento do trabalho baseado em números (CARELLI, 2017), um paradoxo. Ao trabalhador é possível o exercício de fragmentos de autonomia na execução da atividade sob a forma de partículas de liberdade operacional, tema que será desenvolvido mais adiante na seção 4, todavia uma liberdade mais significativa lhe é negada pela simples existência do algoritmo que fiscaliza e controla as atividades de maneira global. Assim, teoricamente, o motorista Uber pode escolher em que hora ativar e desativará o seu perfil na plataforma, mas não pode eleger o trajeto da corrida ou escolher qual o cliente irá atender ou mesmo estabelecer o preço do serviço prestado. Para Antunes, não há qualquer sentido de emancipação nesta forma de executar trabalho, ao contrário:

(..) a emancipação do trabalho não se confunde com tempo livre ou liberado, mas com uma nova “forma de trabalho” que se realize, em sua integralidade o livre desenvolvimento das individualidades, a emancipação do ser social (ANTUNES, 2015, p. 130).

Portanto, dentro do horizonte de que a expansão das liberdades deve constituir meio principal ao desenvolvimento dos indivíduos, pouco adianta falar na liberdade que um cidadão tem para fazer algo que, na prática, está privado de condições objetivas para realizar (SEN, 2000). Exemplificando, a mera autonomia para definir em que momento conectará com a plataforma para realizar o trabalho desacompanhada da possibilidade de eleger quais clientes atenderá, de que modo o fará ou estabelecer o preço dos seus serviços não configura um sentido de independência suficiente para que o motorista se torne proprietário do resultado do seu trabalho com reais perspectivas de crescimento ou de emancipação a partir dele.

Para Carelli (2017) e Supiot (2015), essa autonomia concedida ao trabalhador da plataforma constitui uma “autonomia na subordinação”, tema que desenvolveremos mais detidamente em seção específica. Com efeito, os trabalhadores das plataformas não se submetem a comandos diretos sob a forma de ordens, todavia são instados a reagir e se comportar em acordo às regras do programa. De acordo com de Carelli:

O algoritmo, cujos ingredientes podem ser modificados a cada momento pela sua reprogramação (“inputs”), garante que os resultados finais esperados (“outputs”) sejam alcançados, sem necessidade de dar ordens diretas àqueles que realizam o trabalho (CARELLI, 2017, p. 141).

Carelli acrescenta que, no modelo neoliberalista ou ultraliberalista, como prefere Supiot (2015), é característica dessa nova organização do trabalho que o sentimento de insegurança tome conta das pessoas, com o fito de que o controle seja exercido de maneira eficaz.

Assim, ameaçados a todo momento por uma concorrência em nível local e que se expande para além das fronteiras dos países, os trabalhadores se submetem aos ditames empresariais, cedendo à ideia de controle por “stick” (porrete) e “carrots” (premiação). Quem cumpre a programação é agraciado com bônus, quem não os obedece, sofre punição.

Sobre esse sentimento de insegurança, insculpido nos trabalhadores da era digital, servimo-nos do conceito de “precariedade subjetiva” (LINHART, 2014, p. 45). Essa ideia, segundo o autor, afeta os assalariados com empregos estáveis e mesmo o próprio trabalho incerto e corresponde a uma diversidade de sentimentos de incerteza, insegurança e instabilidade relacionados ao trabalho a saber:

- i) Dúvidas se conseguirão conservar o posto de trabalho;
- ii) Sentimento de não estar “em casa” no trabalho;
- iii) Sentimento de não poder se fiar em suas rotinas profissionais;
- iv) Sentimento de não dominar seu trabalho e precisar esforçar-se permanentemente para se adaptar e cumprir os objetivos fixados;
- v) Sentimento de não ter a quem recorrer em caso de problemas graves no trabalho, nem aos superiores hierárquicos (cada vez mais raros e cada vez menos disponíveis, nem aos colegas de trabalho;
- vi) Esgarçamento das relações com colegas de trabalho por conta da concorrência;
- vii) Sentimento de isolamento e abandono;
- viii) Perda de autoestima.

Em resumo, define como “precariedade subjetiva” um misto de sentimentos de insegurança, instabilidade, vulnerabilidade e impermanência que imprimem sofrimento aos trabalhadores e estão cada vez mais comuns e relacionados ao trabalho precário na modernidade (LINHART, 2014).

Conforme aponta Linhart (2014), na precariedade subjetiva o exercício do poder diretivo no contexto da organização do trabalho contemporânea muitas vezes conduz ao estresse e ao sofrimento experimentados pelos trabalhadores da atualidade. Esses sentimentos

não constituem excepcionalidades, progressivamente vêm representando uma realidade do trabalho subordinado hoje.

De igual forma, toda essa gama de incertezas e insegurança no trabalho parece também se encaixar à realidade íntima dos trabalhadores das plataformas digitais, que se tornam alvo de um controle permanente e eficaz das suas atividades, fiscalizando-se minuciosamente o cumprimento ou não dos objetivos e metas que lhes são impostos. “Há um grau de estresse e de exigência e de concorrência interna nunca antes imaginado para esse tipo de atividade” (DURÃES, 2019, on-line).

Na mesma esteira, Carelli (2017) e Supiot (2015), apontam que, na organização do trabalho no ultraliberalismo predomina a ideia de “mobilização total dos trabalhadores”, indo além da disponibilização dos seus corpos para o trabalho e atingindo os seus espíritos, que a ele se rendem. Sobre isto, Carelli afirma que:

A relação entre trabalhador e empresa passa por uma nova nomenclatura: é uma relação de aliança, em uma refeudalização das relações. O liame da aliança implica em um engajamento ainda maior da pessoa do trabalhador, pois ao invés de se fixar em obedecer mecanicamente a ordens dadas em tempo e lugar anteriormente fixados, devem os trabalhadores se mobilizar totalmente para a realização dos objetos que lhe são consignados e se submeter aos processos de avaliação de sua performance (CARELLI, 2017, p.141).

Por seu turno, Leme (2019, p. 76), reflete que, nos dias atuais, “[...] o uso das novas tecnologias de informação e comunicação potencializam a vigilância sobre as pessoas, aumentando, desta feita, a dominação e, via de consequência, o poder”. Posto isto, o telefone celular, a internet e os aplicativos que servem aos negócios das plataformas digitais constituem uma nova forma de arquitetura do panóptico de Foucault (1976), instrumentalizador do exercício de um biopoder⁴¹ sobre os indivíduos, através da disciplina dos movimentos mínimos de cada corpo. Segundo Leme (2019, p.76), “[...] a nova concepção de poder não se centra no controle do passado, mas no “controle psicopolítico do futuro” em que os reclusos se expõem voluntariamente e vigiam-se uns aos outros”. Além disso, consumidores se prestam ao papel regulador e fiscalizatório do trabalho (ABÍLIO, 2017).

⁴¹ Biopoder é um termo criado originalmente pelo filósofo francês Michel Foucault utilizado na obra História da Sexualidade, volume 1, parte 5, para se referir à prática dos estados modernos e sua regulação dos que a ele estão sujeitos por meio de uma “explosão de técnicas diversas e numerosas para obterem a sujeição dos corpos e o controle das populações”. Fonte: FOUCAULT, M. História da Sexualidade: a vontade do saber. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1976.

Continuando a refletir sobre as relações de trabalho que se instauram numa sociedade sob a égide do desenvolvimento tecnológico, a próxima seção abordará a transição da sociedade da disciplina para a atual sociedade do controle e os seus reflexos na liberdade dos trabalhadores.

2.6 DA DISCIPLINA AO CONTROLE: A ILUSÃO DA LIBERDADE NA ERA DIGITAL

Nesta sociedade de compulsão, todo mundo carrega em si um campo de trabalho. Este campo de trabalho é definido pelo fato de que somos simultaneamente prisioneiros e guardas, vítimas e agressores. Exploramos a nós mesmos. Isso significa que a exploração é possível mesmo sem dominação.
Byung-Chul Han

Para Foucault, os influxos da sociedade disciplinar ocorreram nos séculos VIII ao XIX, atingindo seu auge no século XX. Na leitura de Deleuze (1992), seu principal modo de operação, o encarceramento, significa o confinamento massivo dos indivíduos; o espaço fechado equivalia, portanto, ao *locus* ideal para a consolidação dos métodos disciplinares.

Foucault (1976) teria vislumbrado esse mecanismo de confinamento, transportando-o, por exemplo, para a visão da fábrica, cujo *modus operandi* consistia em centralizar o trabalho, organizá-lo no espaço e ordená-lo no tempo, tendo em vista a conjugação eficiente das forças produtivas para proporcionar resultados conjuntos superiores aos de uma escala individual.

A respeito da disciplina na indústria, Chaves Junior (2017) aponta que a sistemática taylorista organizava linearmente a produção, de maneira que o operário internalizava, de um lado, a percepção da vigilância constante e de outro, a sua responsabilidade ante à produção coletiva e à possibilidade de sua interrupção de maneira individual, o que constituía um perigo.

Deleuze (1992) afirma que Foucault anteviu o declínio dos sistemas disciplinares, os quais, lentamente, dariam lugar às novas forças emergentes no pós-Segunda Guerra Mundial. Nesse passo, as sociedades disciplinares estavam sendo deixadas para trás, cedendo lugar às sociedades de controle, que funcionam não mais por confinamento, mas em espaços abertos, mediante gestão contínua e não mais pontual, além de adotarem uma comunicação instantânea.

Em estudo comparativo sobre o tema, Chaves Junior dispõe que:

Na sociedade disciplinar (FOUCAULT), da fábrica, do capitalismo industrial, havia a necessidade do disciplinamento individual (inclusive no que toca a horário ou assiduidade) do trabalhador. Havia a 'linha' de produção. Na sociedade do controle (DELEUZE), do empreendimento de 'produção em rede', é necessário apenas o controle coletivo e estatístico dos trabalhadores, para ajustar o controle à demanda (CHAVES JUNIOR, 2017, p. 362).

Conforme já visto, com a crise estrutural deflagrada nos anos 70 e o declínio do taylorismo/fordismo, o sistema de acumulação passa a adotar o modelo de produção ohnista/toyotista, caracterizado por “[...] uma concepção mais reticular e horizontal, de forma a reduzir a capacidade relativa do trabalhador, individualmente considerado, de paralisar a produção” (CHAVES JUNIOR, 2017, p. 363).

Controle, portanto, seria uma nova maneira de dispor sobre o tempo e o espaço para a produção. Se a disciplina marcava o espaço por territorialização, o controle o faz através de desterritorialização. Não se trata mais de capturar apenas o que está “fora” entre corpo e a potência, uma vez que tudo está “dentro”.

Se a disciplina marcava o tempo pelo relógio, este já não tem significado para o controle. Depois do ápice da sociedade disciplinar e sua crise dos movimentos contestadores que clamavam por autonomia e liberdade, em 1968, ocorre uma mudança na concepção da variável tempo para fins de produção.

Percebe-se que o tempo cronológico é, na verdade, pouco produtivo, sendo mais interessante avaliar em que momento um determinado corpo pode ser mais produtivo. Nessa linha de raciocínio, a produção não ocorrerá mais em turnos pré-estabelecidos, ela acontecerá o tempo inteiro.

Ao dispor sobre as características da sociedade do controle, Chaves Junior (2017) aponta que os avanços tecnológicos consolidados no século XXI auxiliam o processo de “acumulação flexível do capital” (Harvey, 1992, p. 140). Isso se torna possível ante a superação dos limites territoriais de regulação, da flexibilização da aplicação das leis aos contratos de trabalho e da modificação da lógica do sistema de produção.

Inicialmente a criação da *World Wide Web*⁴² (CASTELLS, 2003) foi celebrada como instrumento para exercício de liberdade sem fronteiras e sem limitações aos usuários. Entretanto, esse logo entusiasmo deu lugar à percepção de que as possibilidades ilimitadas de liberdade e comunicação significavam na verdade a intensificação do monitoramento e

⁴² A partir do *software* Enquire, desenvolvido por Berners-Lee, foi produzida a *World Wide Web* (CASTELLS, 2003, p. 18), um sistema de hipertexto no qual informações poderiam ser acrescentadas pelos usuários e acessadas por computadores que estivessem conectados à rede.

controle sobre os indivíduos: Os agentes difusores de comunicação pouco a pouco assumiram o papel de panópticos digitais vigiando constantemente os indivíduos que interagem se comunicando e se expondo voluntariamente. “Participam, assim, ativamente, da construção do panóptico digital. A sociedade digital do controle faz uso intensivo da liberdade. Ela só é possível graças à autorrevelação e à auto exposição voluntárias” (HAN, 2018, p. 19).

Nesse itinerário para a consolidação do capitalismo tecnológico, o sistema de acumulação angaria a cooperação social dos indivíduos através da atuação das redes sociais e das plataformas digitais. Na seara laboral, esse campo de subjetividade dos trabalhadores se altera, uma vez que, meramente traduzidos por senhas, cifras e códigos.

Na coordenação da produção, as palavras de ordem não são mais necessárias; “[...] o poder empregatício descola-se da disciplina corporal e do tempo de trabalho para o controle da alma e do marketing” (CHAVES JUNIOR, 2017, p. 365). Sob essa nova ótica, já não existe necessidade de um sistema de produção baseado no confinamento do trabalhador, segundo ele:

Ao controle já não interessa o confinamento dentro da fábrica, dentro de uma jornada fixa, dentro de uma disciplina linear, de um vínculo jurídico estável, mas sim, o vínculo etéreo, pós-contratualista, pós-material, sonho de liberdade, mas que engendra agenciamentos compromissários, dívidas continuamente diferidas, endividamento recorrente, uma afetação apenas virtual. (CHAVES JUNIOR, 2017, p. 365)

Ao contrário do sistema pautado na disciplina em que o trabalhador é monitorado de forma mais individual, ao controle interessam dados estatísticos do conjunto ou coletivo. A liberdade individual é discursivamente reforçada e modula-se a disciplina. De outro lado, “[...] incrementa-se o controle coletivo e dissolvem-se os laços da solidariedade da categoria” (CHAVES JUNIOR, 2017, p. 365).

Com essa lógica de organização, instaura-se para Han (2018, p.23), a “[...] era da psicopolítica digital, que avança da vigilância passiva ao controle ativo, empurrando-nos assim para uma nova crise da liberdade, onde até a vontade própria é atingida”.

Em outras palavras, Han (2018) denominou como “psicopolítica” a governança da sociedade através da captura da psique humana, indo além da mera disciplina dos corpos (biopolítica). Portanto, a sociedade neoliberal do desempenho emprega mecanismos de poder que operam como estímulos à mente humana conduzindo os indivíduos aos objetivos do capital. Através desses processos psíquicos e mentais o indivíduo age sobre si mesmo e reproduz o conceito de dominação como se significasse liberdade; através disso, impele-se sempre à busca da melhoria da eficiência e do desempenho.

O filósofo explica que está em vigor uma sociedade baseada no culto ao desempenho e ao rendimento, onde a positividade é hipervalorizada e a relação de vínculo empregatício é rechaçada e vista como símbolo de acomodação. Ao empreendedor “chefe de si” é concedida a oportunidade e a liberdade para superar todos os seus limites e atingir o sucesso tanto pessoal quanto financeiro; por outro lado, a responsabilidade pela derrota e pelo fracasso é imputada ao próprio indivíduo que se auto explora. Sobre a nova forma de exploração dos indivíduos, reflete: “Esta é muito mais eficaz que a exploração por outros, pois é acompanhada de um sentimento de liberdade” (HAN, 2015, p. 17).

Uma vez elencadas as características da sociedade neoliberal, cujo sistema de governança se baseia no controle psicopolítico do indivíduo, cabe refletir sobre a sua influência nas relações laborais da atualidade as quais são atravessadas pelas inovações tecnológicas.

Dentro desse propósito, a pesquisa examinará a organização do trabalho na empresa Uber com o objetivo de auferir em que medida existe liberdade para os indivíduos submetidos a esses novos mecanismos de controle do trabalho.

3 A EMPRESA UBER, UM PARADIGMA DE PLATAFORMA SOB DEMANDA

Uber é eficiência mais elegância. É por isso que eu compro um Iphone em vez de um celular médio. É pela experiência.
Travis Kalanick

3.1 BREVE APRESENTAÇÃO DA SEÇÃO

Traçado o panorama histórico e teórico que contextualiza o tema de pesquisa, a partir desse momento pretende-se construir uma perspectiva crítica acerca do modelo de trabalho sob demanda via plataforma digital, analisando particularmente a empresa Uber, objeto principal deste estudo e da hipótese formulada.

Para uma melhor compreensão desta chave de análise, optou-se por dividi-la em seções: em primeiro lugar, resgata-se a trajetória de criação da empresa Uber desde as ideias dos fundadores à montagem da infraestrutura de funcionamento e sua expansão pelo globo. Em seguida aborda-se de forma sucinta o cenário do mercado de trabalho no Brasil na época de chegada da empresa Uber e, por fim examina-se em detalhes cada um dos termos e condições de serviço propostos aos motoristas da plataforma.

3.2 HISTÓRICO DE CRIAÇÃO E IMPLANTAÇÃO DO NEGÓCIO UBER E SUAS DIRETRIZES-BASE

O jornalista Brad Stone (2017) relata em sua obra os detalhes da trajetória de criação da Uber. A companhia nasceu a partir de uma ideia notável do empresário canadense Garret Camp, que se deparou com a fragilidade da indústria de táxis em São Francisco na Califórnia, cidade para a qual se mudara no ano de 2005. Ele observou que, durante décadas, houve uma expressiva limitação do número de licenças para táxi, cerca de 1500, montante insuficiente para atender à demanda existente. Assim, a infraestrutura de táxis local era conhecida pela sua péssima qualidade e todas as iniciativas estatais de ampliação do serviço eram repelidas pelos taxistas, os quais não desejavam a abertura de novas concorrências.

Dessa forma, aos poucos, Camp foi amadurecendo o projeto de fornecer um serviço de carros de aluguel sob demanda, com veículos cuja trajetória os passageiros pudessem acompanhar através de um mapa no celular. Em dado momento naquele mesmo ano, deu-se nome à ideia, chamando-a de “Uber”, uma palavra única que serviria para denotar “excelência”. Assim, no mês de agosto de 2008, foi registrado o domínio UberCab.

A história oficial da Uber, contudo, é narrada a partir de Paris, após o encontro dos executivos do ramo de tecnologia, Garret Camp e Travis Kalanick, que lá estiveram para uma conferência. Diante da dificuldade para conseguir um táxi na cidade, desenvolveram a ideia já acalentada por Camp, materializando-a no retorno a São Francisco. Nas palavras de Kalanick, “bolamos um jeito, bem simples e direto, do nosso ponto de vista da época, de apertar um botão e conseguir uma corrida” (STONE, 2017, p. 58-59).

Analisando seus números, ao navegarmos pelo site da Uber, verificamos que a empresa contabiliza 111 milhões de usuários no planeta e 5 milhões de motoristas. Completou em dezembro de 2018 o marco de 10 bilhões de viagens em todo o mundo, sendo 21 milhões realizadas num único dia, estando presente em 69 países e mais de 10 mil cidades. No Brasil atua em mais de 500 cidades e conta com 22 milhões de usuários e 1 milhão de motoristas. Paradoxalmente, seu número total de funcionários formais corresponde a apenas 27 mil ⁴³.

No mês de maio de 2020, ao apresentar seu relatório financeiro trimestral aos investidores, a Uber reportou um prejuízo de US\$ 2,9 bilhões no primeiro trimestre do ano, uma perda de US\$ 1,70 por ação contra US\$ 0,75 esperados pelo mercado. A receita total teve crescimento de 14% em relação ao trimestre do ano passado, atingindo US\$ 3,54 bilhões. Com efeito, a pandemia do Novo Coronavírus⁴⁴ reduziu em até 80% as viagens nas áreas mais afetadas e as medidas de distanciamento social impostas por grande parte do mundo afetaram ainda mais as operações no principal negócio da Uber. Em contrapartida, para passar pelo momento, a companhia apostou no Uber Eats, seu seguimento dedicado às entregas por aplicativo e viu um aumento de 52% nas reservas brutas para o segmento, registrando US\$ 4,6 bilhões, diante dos US\$ 3,07 bilhões alcançados no mesmo período do ano passado⁴⁵.

Como escopo, a empresa afirma em seu site na internet disponibilizar “uma plataforma tecnológica para que motoristas parceiros se conectem de forma fácil e descomplicada a usuários que buscam viagens acessíveis e confiáveis”⁴⁶ (UBER, 2020, online). Ela promete contribuir para uma melhor mobilidade nas grandes cidades e possibilitar aos motoristas, denominados “parceiros” oportunidades de ganho através da conexão com os usuários do serviço. Além disso, alega sua colaboração para a diminuição do número de

⁴³ Disponível em: <https://www.uber.com/pt-BR/newsroom/fatos-e-dados-sobre-uber/>. Acesso em: 13 maio 2020.

⁴⁴ A pandemia de COVID-19 é uma pandemia em curso de COVID-19, uma doença respiratória aguda causada pelo coronavírus da síndrome respiratória aguda grave 2 (SARS-CoV-2). A doença foi identificada pela primeira vez em Wuhan, na província de Hubei, República Popular da China, em 1 de dezembro de 2019, mas o primeiro caso foi reportado em 31 de dezembro do mesmo ano. Fonte: Organização Mundial da Saúde (OMS).

⁴⁵ Dados extraídos de reportagem da revista INFOMONEY. <https://www.infomoney.com.br/tudo-sobre/revista/>. Acesso em 7 maio 2020.

⁴⁶ Fonte: <https://www.uber.com/pt-BR/newsroom/fatos-e-dados-sobre-uber/>.

carros e congestionamentos e, conseqüentemente, a redução da emissão de poluentes e consumo de combustível.⁴⁷

A Uber nega ser uma empresa de transporte, intitulado-se como empresa de tecnologia que opera uma plataforma de mobilidade. Não se reconhece também como serviço de carona remunerada e afirma que o seu aplicativo conecta motoristas parceiros a usuários que desejam se movimentar pelas cidades. Alega não empregar nenhum motorista nem ser dona de nenhum carro, reafirmando a identidade como plataforma tecnológica que fornece opções de mobilidade.⁴⁸ Pretende-se ao longo desse estudo descortinar as implicações dessa narrativa.

3.3 O MERCADO DE TRABALHO NO BRASIL E A CHEGADA DA UBER

O mercado de trabalho constitui um espaço essencial às relações sociais. Segundo IVO [et al] (2020, p. 414), isto ocorre “[...] na medida em que a posição dos indivíduos na estrutura social vai ser fortemente determinada pelas relações que eles mantêm com esse mercado e (ou) posição que nele ocupam”. Nesse diapasão importa compreender o cenário das relações entre empregadores e trabalhadores que vem sendo delineado antes mesmo da chegada da empresa Uber ao Brasil.

A crise financeira de 2008, desencadeada pela bolha imobiliária nos Estados Unidos, cujas repercussões foram sentidas em todo o globo, afetou significativamente o Brasil. Diante do cenário de dificuldades, o governo engendrou tentativas no sentido de reestabelecer o equilíbrio no mercado, reduzindo a taxa de juros e a alíquota de impostos, com o fito de estimular a produção industrial e aumentar a circulação de dinheiro no mercado, mas não conseguiu deter a queda no PIB, nem a retração da economia.

As medidas adotadas dão continuidade ao discurso em voga desde os anos 90 quando já se falava em “modernizar” o país para fomentar mais competitividade perante o cenário internacional e gerar mais empregos. Em verdade põe-se em prática o discurso neoliberal que preconiza a privatização de empresas, o corte de gastos públicos e a flexibilização de direitos trabalhistas (KREIN, 2007).

⁴⁷ Informações disponíveis em: <https://www.uber.com/pt-BR/newsroom/fatos-e-dados-sobre-uber/>. Acesso em: 13 maio 2020.

⁴⁸ Idem.

Segundo o autor, a partir dos anos 90 no Brasil vigora um ataque sistemático aos direitos sociais. Quando o desemprego se torna um fenômeno em massa buscou-se uma resposta pela flexibilização de direitos trabalhistas, alterando progressivamente a legislação protetiva, sempre de modo desfavorável para o trabalhador.

É de se registrar que no ano de 2008 passa a vigorar a Lei Complementar 128 de 2008 a qual institui a figura do Microempreendedor Individual (MEI) como estímulo à legalização da situação dos trabalhadores por conta própria e sob a justificativa de promover o seu acesso a direitos antes não percebidos, o que repercutirá diretamente no trabalho dos motoristas da Uber uma década depois.

No campo político, as manifestações que tomaram as ruas em junho de 2013 em sua variada gama de reivindicações, na análise de Souza (2018, p. 30) explicitavam “[...] uma crise sistêmica e não somente uma crise política. A insatisfação da sociedade com o Estado (governo) adquiriu um grau insustentável, eclodindo no formato de protestos em torno de um Brasil moderno e atrasado ao mesmo tempo”. Protestava-se contra a ineficiência no campo da educação, da saúde, dos transportes, de igual forma, foram rechaçados os gastos com a copa, a violência policial, além do clamor crescente pelo fim da corrupção.

Toda essa conjuntura de crise foi se agravando e desnudando os ecos do campo econômico. Segundo a Pesquisa Industrial Anual Empresa (PIA Empresa) do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) do ano de 2018, a crise econômica dos anos de 2014, 2015 e 2016 levou a indústria brasileira ao menor número de empregados desde 2007. No fim de 2016, o setor empregava 7,7 milhões de pessoas – 1,3 milhão a menos que o pico atingido em 2013, quando mais de 9 milhões de pessoas trabalhavam nas indústrias do país. Para o gerente da pesquisa, Jurandir Oliveira, os resultados mostram uma queda substancial no emprego em 2016. A retração anual foi a terceira consecutiva no número de vagas e teve uma intensidade menor que a de 2015. Depois do pico atingido em 2013, o Brasil perdeu 2,55% das vagas em 2014, em relação a 2013; 7,46% em 2015/2014; e 4,92% em 2016/2015. Se comparado a 2013, 2016 soma uma queda de 14,3%. O recuo do emprego na indústria e na agricultura acaba repercutindo no exponencial crescimento do setor de serviços no Brasil e no exercício de atividades informais.⁴⁹ Ainda segundo o IBGE, os níveis de informalidade

⁴⁹ Reportagem da Agência Brasil. Disponível em: <https://agenciabrasil.ebc.com.br/economia/noticia/2020-11/ibge-informalidade-atinge-416-dos-trabalhadores-no-pais-em-2019#:~:text=Economia IBGE%3A%20informalidade%20atinge%2041%2C6%25%20dos.trabalhadores%20no%20pa%C3%ADs%20em%202019>. Acesso em: 08 jun. 2019.

cresceram e alcançaram o nível recorde de 41,1% da população ocupada em 2019, atingindo mais de 38 milhões de cidadãos⁵⁰.

Quanto à cidade de Salvador, objeto da pesquisa de campo, os dados da Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios (PNAD Contínua)⁵¹ revelaram que, na Bahia, entre os anos de 2012 e 2016, a taxa de desocupação das pessoas de 16 anos ou mais atingiu o seu maior patamar no ano de 2016, 15,6% – acima, portanto, das observadas para Brasil (11,3%) e Nordeste (13,4%).

Em 2016, a Bahia, juntamente com o estado do Amapá, exibiu o maior índice de desocupação entre as unidades da Federação. A capital baiana, por sua vez, apresentou uma taxa de desocupação acima da estadual e a segunda maior entre as capitais brasileiras naquele ano, de 16,3%. Além desses dados, a PNAD registra que, no intervalo entre os anos de 2012 a 2016 a população ocupada em território baiano recuou 1,7%. O crescimento em cada um dos anos até 2015, representando acréscimo de 5,8% nesse período, portanto, não foi suficiente para contrabalançar a severa redução ocorrida na passagem de 2015 a 2016, recuo de 7,0%.

Sabino e Abílio (2019) analisam, através dos dados fornecidos pelo IBGE e pela PNAD-Contínua em 2017, que o número de trabalhadores sem carteira assinada e por conta própria superou o montante dos com carteira assinada pela primeira vez na História. Nesse mesmo ano, salienta, foram aprovadas as leis de número 13.429/2017 e 13.467/2017, as quais trouxeram profundas mudanças na organização do trabalho, inclusive facilitando a contratação de autônomos.

Especificamente em relação aos motoristas da Uber, a Resolução 148 CGSN do Comitê Gestor do Simples Nacional de 08 de agosto de 2019 oportunizou o seu cadastro como Microempreendedor Individual (MEI) sob a nomenclatura ocupacional de “Motorista de Aplicativo Independente”, afastando-o da possibilidade ao reconhecimento do vínculo empregatício. Portanto, o Estado mais uma vez cancelava a legalização dos mecanismos de informalização, desregulação e desproteção ao trabalho.

Essa era a situação política e econômica do Brasil na época de implantação da Uber e nos anos que se seguiram: uma conjuntura de aplicação do receituário neoliberal,

⁵⁰ Reportagem da Agência Brasil. Disponível em: [https://agenciabrasil.ebc.com.br/economia/noticia/2020-11/ibge-informalidade-atinge-416-dos-trabalhadores-no-pais-em-2019#:~:text=Economia IBGE%3A%20informalidade%20atinge%2041%2C6%25%20dos,trabalhadores%20no%20pa%C3%ADs%20em%202019](https://agenciabrasil.ebc.com.br/economia/noticia/2020-11/ibge-informalidade-atinge-416-dos-trabalhadores-no-pais-em-2019#:~:text=Economia%20IBGE%3A%20informalidade%20atinge%2041%2C6%25%20dos,trabalhadores%20no%20pa%C3%ADs%20em%202019). Acesso em: 08 jun. 2019.

Segundo estudo da Organização Internacional do Trabalho (OIT). Mais de 61% da população empregada no mundo — 2 bilhões de pessoas — está na economia informal. Disponível em: https://www.ilo.org/brasilia/noticias/WCMS_627643/lang--pt/index.htm. Acesso em: 21 jun. 2021.

⁵¹ Disponível em: https://www.sei.ba.gov.br/index.php?option=com_content&view=article&id=2579:sei-analisadados-da-pnad-continua-sobre-indicadores-sociais-na-bahia&catid=10&Itemid=565. Acesso em: 25 fev. 2021.

marcada historicamente pela instabilidade no emprego e precariedade das relações de trabalho, baixos salários e desigualdade social, sofrendo ainda com os influxos da crise internacional.

No ano de 2014, a multinacional americana *UberTechnologies Inc* inicia suas operações no Brasil; primeiramente no Rio de Janeiro e, logo em seguida, em São Paulo e Belo Horizonte. Posteriormente passa a funcionar em cerca de 500 cidades no país, tendo inaugurado sua operação na cidade do Salvador no ano de 2016⁵².

Em 2020, a pandemia do Coronavírus ou COVID-19 gerou um clima de instabilidade no mercado nacional; na última semana do mês de julho de 2020, o Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) divulgou um estudo demonstrando um crescente aumento na taxa de desocupação, chegando a 13,1%, atingindo 12.428 milhões de pessoas desempregadas. No quarto trimestre de 2020⁵³ a taxa de desocupação caiu para 13,9% depois de atingir 14,6% no trimestre anterior. Mesmo assim a taxa média de desocupação para o ano de 2020 foi de 13,5%, a maior desde 2012 correspondendo a cerca de 13,4 milhões de pessoas à espera de um trabalho no país.

Diante do exposto, não é demais ressaltar que a abordagem acerca das plataformas digitais e no particular da empresa Uber perpassa necessariamente por um cenário mais amplo da precarização do mercado de trabalho brasileiro. Com efeito, o aumento do desemprego e da informalidade a prevalência de uma retórica acerca da necessidade de destruição das instituições que defendem os trabalhadores e da valorização do indivíduo empreendedor (CARDOSO, ARTUR, OLIVEIRA, 2020) contextualizam a expansão das atividades da empresa Uber no país e o crescente engajamento dos motoristas à sua engrenagem, ainda que sob condições de incerteza e desproteção social.

3.4 DOS TERMOS E CONDIÇÕES DE TRABALHO NA UBER

Procede-se nesse momento à análise dos termos e condições gerais dos serviços de intermediação digital através do modelo de trabalho proposto pela Uber aos motoristas parceiros. Em primeiro lugar, para ser um motorista parceiro, o candidato precisa ter carteira de habilitação com autorização para exercer atividade remunerada (EAR), fazer seu cadastro

⁵² Conforme reportagem do portal G1. Disponível em: <https://g1.globo.com/>. Acesso em: 07 abr. 2016.

⁵³ Dados da Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios Contínua (PNAD Contínua), divulgada em 26 de fevereiro de 2021 pelo IBGE. Disponível em <https://www.ibge.gov.br/explica/desemprego.php>. Acesso em: 01 mar. 2021.

no site da Uber e passar por uma averiguação de segurança. Precisa ainda disponibilizar um carro que se enquadre nos requisitos de cada categoria; tanto para a categoria X como para a categoria Comfort são necessárias 4 portas e 5 lugares, ar condicionado e idade mínima de fabricação, sendo 10 anos para a X e 8 anos para a Comfort. Não são aceitos carros com placa vermelha, picapes, vans e caminhonetes. A empresa disponibiliza ainda aluguel de carros através de rede conveniada para quem não possui um veículo próprio⁵⁴. É indispensável a concordância do motorista com os termos e condições gerais dos serviços de intermediação, elaborados pela Uber⁵⁵.

Todas as viagens contam com cobertura para acidentes pessoais de passageiros o chamado APP, de contratação obrigatória e exigida do motorista no momento do cadastro⁵⁶. Além disso, a empresa exige que motoristas parceiros apresentem prova do licenciamento do veículo, o que requer que eles estejam regulares com o seguro por Danos Pessoais por Veículos Automotores Terrestres (DPVAT)⁵⁷.

A prestação dos serviços transcorre da seguinte maneira: o motorista faz login no aplicativo com sua senha. Após esse procedimento é possível escolher com qual carro vai dirigir, caso exista mais de um carro cadastrado na plataforma.

Para o usuário chamar um carro, após o seu cadastro na plataforma, ele abre o aplicativo ou o navegador, indica o seu endereço de destino e solicita a viagem. Ao receber uma chamada de um usuário, a tela do aplicativo pisca e é emitido um som. Assim que o usuário entra no carro, o motorista parceiro inicia a viagem por meio do aplicativo. Ao chegar ao destino indicado, o motorista parceiro encerra a viagem no aplicativo e aparece a tela de avaliação do usuário⁵⁸.

O preço de cada viagem é determinado unilateralmente pela Uber; não há qualquer participação dos motoristas nessa parametrização. O valor é calculado a partir da soma do preço base vigente na cidade ao valor do quilômetro percorrido multiplicado pelo número de quilômetros completados na viagem, sendo esse montante somado ao valor do tempo multiplicado pelo tempo de deslocamento. O total devido ao trabalhador é calculado após o desconto da taxa da plataforma (taxa de serviço), variando conforme a categoria desse serviço (se Uber X ou Uber Black).

⁵⁴ Informação extraída do website da Uber. Disponível em: <https://www.uber.com>. Acesso em: 22 maio 2020.

⁵⁵ Idem.

⁵⁶ Idem.

⁵⁷ Idem.

⁵⁸ Idem.

Sobre o valor da corrida, a Uber explica que essa taxa varia porque a viagem nem sempre ocorre da maneira que é calculada pelo aplicativo, podendo haver alterações de tempo e de rota. Ela argumenta que a taxa serve para aprimorar a plataforma mediante investimentos tecnológicos, em segurança e em suporte ao usuário. Por fim, a empresa assegura que a taxa de serviço cobrada não influencia nos ganhos do motorista parceiro, que sempre receberá com base no tempo e distância percorridos⁵⁹. É possível ainda ao passageiro ofertar gorjetas ao motorista dentro do próprio aplicativo ou mesmo diretamente em espécie. A taxa de serviço não incide sobre as gorjetas⁶⁰. Para a empresa, a política de gorjetas parece significar um parâmetro a mais para auferir a excelência ao serviço.

Ainda sobre o valor das corridas, a Uber adota um mecanismo para controle de oferta e demanda por algoritmo chamado “preço dinâmico”. Ela alega que a tarifa dinâmica serve para equilibrar a oferta e a demanda na plataforma pois, de um lado incentiva os motoristas parceiros a estarem disponíveis em determinada região e, de outro, desestimula o aumento da demanda momentaneamente com a subida de preços. Desta forma, a empresa diz garantir que os usuários sempre contem com uma viagem quando precisarem ⁶¹.

É possível ocorrer revisão pela empresa dos valores cobrados ao usuário, se forem identificados problemas de trajeto, a exemplo de rotas ineficientes, descumprimento da rota sugerida pelo aplicativo, falha no encerramento de uma viagem ou mesmo erro técnico nos serviços da Uber ⁶².

Existem muitas queixas por parte dos motoristas com relação à ausência de transparência da plataforma no que toca à divulgação dos cálculos referentes à taxa dos serviços de transporte. Com efeito, a Uber adota a política de não fornecer seus resultados fiscais para análises de terceiros, sendo divulgado para o público apenas o resultado das contas feitas pela própria companhia. Diversos relatos em mídias sociais dão conta dessa reiterada recusa a liberar esses dados sobre aquilo que é cobrado de motoristas e passageiros para análise por uma parte neutra — ou ao menos publicar um extrato mais detalhado de seus ganhos.

Com relação aos custos para prestação dos serviços, todas as despesas com combustível, seguro e manutenção do carro, pacote de dados de internet, aluguel ou compra

⁵⁹ Informação extraída do website da Uber. Disponível em: <https://www.uber.com>. Acesso em: 22 maio 2020.

⁶⁰ Idem.

⁶¹ Idem.

⁶² Idem. Termo e condições gerais dos serviços de intermediação digital, cláusula 7.6, p. 6.

do veículo são suportados pelos motoristas, inclusive o pagamento dos impostos sobre seus rendimentos⁶³.

A Uber possui um Código de Conduta com diversas regras que devem ser observadas pelos motoristas sob pena de suspensão temporária do aplicativo ou mesmo desativação definitiva da conta. Essas normas dizem respeito à urbanidade no tratamento pessoal, detalhamento de diretrizes de segurança e comportamento ético e antidiscriminatório, visando a integridade, a eficiência e a boa convivência nas viagens realizadas pelo aplicativo⁶⁴.

O sistema avaliativo da empresa consiste em conferir uma nota aos motoristas e também aos usuários no final de cada viagem. Essa nota é atribuída em estrelas, numa escala que varia de 1 a 5, com base no comportamento durante o trajeto, respeito e cuidados com o carro. Existe uma nota mínima para cada cidade e, quanto maior for a nota do motorista, mais chances o trabalhador terá de acesso a programas de incentivo e aumento de ganhos a exemplo do Clube 6 Estrelas e do UberX Vip. As notas são calculadas com base nas últimas 500 viagens realizadas ou em todas caso o número de viagens seja inferior a 500. Toda vez que o motorista é avaliado com nota abaixo de 5 aparece uma etiqueta para o usuário explicitar o motivo dessa avaliação. Se um motorista parceiro tiver uma avaliação média baixa, ele receberá mensagens com dicas para melhorar sua avaliação. Caso a nota do motorista permaneça abaixo do patamar mínimo (4,6 ou 4,7 a depender da cidade), ele pode perder o seu acesso à plataforma, o mesmo se aplicando aos usuários⁶⁵. Aqui, cumpre explicitar que, numa escala de zero a 10 essa nota equivale a aproximadamente, 9,219 (nove vírgula duzentos e dezenove), portanto, um patamar bastante elevado de exigência de desempenho.

Os motoristas também possuem notas de avaliação internas, que não ficam visíveis para o usuário. A taxa de aceitação é medida de acordo com o número de corridas aceitas por ele enquanto estiver on-line. Funciona da seguinte forma: caso ele esteja disponível no aplicativo, mas não aceite corridas, fará com que os passageiros demorem mais para iniciar suas viagens. Essa recusa em aceitar corridas pode diminuir sua taxa de aceitação e causar sua expulsão da plataforma⁶⁶.

Outro indicador avaliativo considerado é a taxa de cancelamento, que é a quantidade de viagens que o motorista cancela antes de encontrar o passageiro no local de

⁶³ Idem. Termo e condições gerais dos serviços de intermediação digital. p. 7.

⁶⁴ Informação extraída do website da Uber. Disponível em: <https://www.uber.com>. Acesso em: 22 maio 2020.

⁶⁵ Idem.

⁶⁶ Idem.

embarque. Possuir uma taxa de cancelamento alta também pode ser um fator decisivo para a perda do acesso ao Uber. O mesmo vale para a taxa de cancelamento em aeroportos.

Finalmente, como justificativa de segurança, a plataforma realiza um minucioso monitoramento dos movimentos dos trabalhadores; através dos GPS dos aparelhos celulares. Através desse dispositivo, verifica a maneira como estão sendo conduzidas as viagens, a exemplo da execução de frenagens, acelerações bruscas e outros comportamentos dos motoristas durante um trajeto⁶⁷.

De todo o exposto, em sede de análise preliminar, já se pode perceber, segundo Leme (2019), que a liberdade do motorista desvanece ao clique do botão. Concordar com os termos e condições propostos pela plataforma significa anuir com a gravação de seus dados pessoais, de seus comportamentos em viagem, suas rotas e sua localização. Implica também a aceitação da imposição unilateral sobre os preços do serviço e respectivas taxas descontadas, decididos exclusiva e irremediavelmente pela Uber. Em linguagem popular: “é pegar ou largar”.

As próximas linhas descreverão como a Uber utiliza a propaganda de apelo emocional para difusão dos seus discursos de cooperação social, liberdade e autonomia para o trabalho e prosperidade e sucesso pelo empreendedorismo individual.

3.5 O MARKETING DA UBER E SEU DISCURSO ESTRATÉGICO: A CONQUISTA DA ENERGIA DE COOPERAÇÃO

Retomando as considerações já explicitadas, a Uber se autodenomina uma empresa do setor de tecnologia, atuando no ramo do transporte privado de passageiros. Afirma conectar motoristas a usuários que solicitem os serviços e proporcionar viagens seguras, confiáveis e de qualidade, com preços módicos. Para tanto, disponibiliza aos usuários um aplicativo de transporte que permite a busca por motoristas baseada na sua geolocalização oferecendo um serviço semelhante ao tradicional táxi, adotando como primeiro nome “Uber Cab”. Ocorre que, em São Francisco na Califórnia, onde tudo começou, o empreendimento foi considerado como uma empresa de táxi convencional que operava sem as devidas licenças, por isso, retiraram a palavra “cab” do nome original. Embora ainda exista uma crença popular de

⁶⁷ Informação extraída do website da Uber. Disponível em: <https://www.uber.com>. Acesso em: 22 maio 2020.

que esse serviço constitui uma espécie de "carona remunerada" a plataforma nega expressamente esta assertiva em sua página na internet⁶⁸.

Ao contrário do que muitos pensam, a concepção da empresa Uber não advém da economia do compartilhamento. Como já explicitado, originalmente, quando iniciou sua atividade no mercado, a empresa pretendia oferecer um serviço de transporte requintado e luxuoso. O serviço correspondia à oferta de carros de luxo com motorista particular por um aplicativo desenvolvido para telefone celular; os usuários desse aplicativo solicitavam um automóvel; e, prontamente, os motoristas das empresas de serviços de limusines atendiam a essa demanda (SLEE, 2017). Como se vê, desde o princípio os objetivos da Uber em nada se alinhavam aos princípios da economia colaborativa.

Posteriormente e sem prejuízo do serviço de limusine, a Uber passou a utilizar o discurso do consumo colaborativo, como artifício para obter mais sucesso no mercado. Assim, criou uma modalidade de serviços de compartilhamento de viagens em veículos comuns viabilizada pela sua plataforma de tecnologia, com uma narrativa que busca angariar a cooperação social dentro do mote de colaboração para o desenvolvimento de um “mundo melhor” (LEME, 2019, p. 86).

De outro lado, paradoxalmente, a empresa afirma que os motoristas engajados à plataforma prestam serviços de natureza autônoma e independente, assumindo a forma de “parceria”. Isto significa, na prática, que todos os riscos e custos inerentes ao labor desempenhado são transferidos ao trabalhador; este, em nome da suposta liberdade para execução do serviço, não conta com qualquer proteção de ordem social ou trabalhista, fato que conduz à pergunta sobre onde estaria, então, o proclamado espírito de cooperação social.

Como se vê, a estratégia geral da empresa para angariar a adesão e a confiança dos seus “parceiros” consiste na realização de vultosos investimentos em marketing de apelo emocional. Isto pode ser observado tanto na publicidade direta (via propaganda comercial explícita da marca, veiculada nas mídias sociais), quanto na publicidade indireta (merchandising, aparecimento sutil da marca, sem menção explícita, através dos agentes difusores como TV, rádio, teatro e cinema), (KOTLER, 2017, p. 69; apud LEME, 2019, p. 34). Nesse particular, Leme observa:

⁶⁸ Informação extraída da página oficial da Uber na internet: “A Uber não é um serviço de carona paga ou remunerada. A Uber é uma empresa de tecnologia que possibilita, por meio de seu aplicativo, que motoristas parceiros encontrem pessoas que precisam de viagens acessíveis e confiáveis. O usuário chama um motorista parceiro, que o leva para o destino que ele deseja”. Disponível em: <https://www.uber.com>. Acesso em: 22 maio 2020.

Não por acaso, a Uber contrata muitos profissionais de *marketing*. Segundo a relação de seus empregados à época da investigação ministerial, contida nos autos eletrônicos do Inquérito Civil n. 001417.2016.01.000/6, promovido pelo Ministério Público do Trabalho da 1ª Região, de um total de 105 empregados formalmente contratados pela Uber do Brasil Tecnologia em todo o país, 24 ocupam o posto de “gerentes de *marketing*”, ou seja, quase 25% da sua força de trabalho registrado é na área de *marketing*. (LEME, 2019, p. 34)

A autora explica que:

“Dentro de uma variedade de discursos politicamente corretos propostos pela empresa à guisa de missão institucional, estão a preservação ambiental, a redução no número de carros e emissão de gases poluentes (UberX e Uber POOL), o apoio ao movimento LGBT (Uber Proud), a não discriminação racial, a adoção de políticas de inclusão, entre outros” (LEME, 2019, p. 34).

Recentemente, por ocasião da pandemia da Covid 19, a empresa logo buscou demonstrar seu engajamento e lançou campanhas de ajuda⁶⁹ direcionadas à comunidade, com doação de viagens e refeições para profissionais de saúde e também entrega de cestas básicas para os mais carentes, veiculadas em seu site e na imprensa em geral. Todavia, os dirigentes de duas associações brasileiras do Rio de Janeiro de São Paulo reunidos num encontro virtual realizado pela comunidade DIGILABOUR da UNISINOS⁷⁰ no mês de junho de 2020 reclamaram da grande dificuldade de obter seu apoio para os motoristas no que toca a protocolos de prevenção e adoção de medidas de compensação financeira devido à grande retração no mercado de transporte privado nesse período. As mesmas impressões foram colhidas ao longo das entrevistas realizadas na nossa pesquisa empírica, com muitas queixas dos motoristas em relação à falta de apoio da Uber por ocasião da pandemia da Covid-19.

Outra máxima bastante divulgada corresponde à liberdade para trabalhar em horários de própria escolha, aliada a um suposto incremento nos ganhos, atingindo patamares superiores aos vigentes no mercado. Essas possibilidades destinam-se a despertar o interesse dos trabalhadores que, em busca de flexibilidade de horários, ocupação para o tempo ocioso e obtenção de renda extra, aderem à proposta atraente: Engajando-se sem grandes entraves burocráticos à plataforma de tecnologia na condição de prestadores de serviços autônomos, podem, em tese, ativar ou desativar seus perfis ao sistema no horário em que desejarem e

⁶⁹ Informação veiculada no website da Uber. Disponível em: <https://www.uber.com>. Acesso em: 22 maio 2020.

⁷⁰ Vídeo disponível em <https://youtu.be/Cf5Nzfc5LEs>. Acesso em: 15 jun. 2020.

conforme sua conveniência, alimentando a perspectiva de ganhos superiores aos do mercado em geral.

Uma visita à página oficial da Uber na internet possibilita, desde os primeiros cliques, a percepção do quanto um marketing estratégico e magnetizador está enraizado na engrenagem da oferta do serviço na plataforma. A todo instante e em cada frase de efeito, são demonstradas as vantagens de se trabalhar como parceiro.

Um dos grandes atrativos que a empresa utiliza para engajar motoristas corresponde à possibilidade de flexibilização de seus horários reforçando que isso lhes permitirá passar mais tempo com sua família, estudar ou ganhar mais, se assim desejar, através da seguinte mensagem:

Faça seus próprios horários

Ao realizar seu cadastro e se tornar um motorista parceiro da Uber, você poderá trabalhar na hora em que desejar. **Basta ligar o app para ficar disponível para novas viagens e desligá-lo quando desejar parar.** [...] sem dúvidas um ótimo motivo pelo qual dirigir com a Uber vale a pena, não é mesmo? (UBER, 2021, on-line, grifo da autora).

Em outra passagem, a plataforma explica ao motorista que ele poderá explorar os locais de maior demanda para ganhar mais:

Dirija onde quiser

Com a Uber, você pode dirigir na região da cidade que desejar e aceitar apenas as viagens que quiser. [...] ao se tornar um motorista parceiro, **você tem a liberdade de escolher como dirigir** (UBER, 2021, on-line, grifo da autora).

A empresa enfatiza também o quanto é vantajoso dirigir com o aplicativo, uma vez que toda viagem começa com um valor-base que aumenta de acordo com o tempo e a distância percorridos:

Ganhe mais de acordo com a demanda e a distância percorrida em suas viagens. [...] **Se a demanda por viagens aumentar, o valor também aumenta**, gerando mais ganhos para você (UBER, 2021, on-line, grifo da autora).

Em todo o site, a Uber procura demonstrar que se preocupa com a segurança e a integridade de seus motoristas parceiros, afirmando estar à disposição em qualquer situação de emergência. Além disso, busca tranquilizar os motoristas amadores em relação ao eventual desconhecimento de trajetos, o que será suprido pelo aplicativo especialmente desenvolvido para viabilizar a atividade:

[...] Dirija de forma tranquila através do app;
Pensando nisso, a Uber desenvolveu seu app de parceiro. Com ele, você controla as viagens e tem a opção de escolher o melhor caminho na tela do seu smartphone [...] (UBER, 2021, on-line).

Em outro tópico, a empresa explica o sistema de repasses semanais de ganhos com corridas e a facilidade de acompanhamento dos rendimentos pelo motorista:

De vez em quando, é difícil aguentar até o próximo mês para receber e arcar com seus compromissos, não é mesmo? [...]
Receba e acompanhe seus ganhos por semana [...]
No app de parceiro, você pode fazer tudo isso e acompanhar um resumo de suas viagens. Fácil e prático (UBER, 2021, on-line).

Para quem não é proprietário de veículo, a Uber facilita o aluguel por intermédio de parcerias com empresas do ramo com o seguinte anúncio:

Alugue veículos com desconto
Se você ficou interessado em dirigir com a Uber, mas não possui um veículo, não há problema (UBER, 2021, on-line).

Também é alvo de propaganda o “programa de vantagens” da Uber que oferece descontos em combustível, aquisição de celular, plano de telefonia também em serviços de manutenção do seu veículo:

Consiga descontos em combustível e manutenção [...].
Consiga descontos na compra de aparelhos celulares e na assinatura de planos telefonia móvel.
[...] por que dirigir com a Uber vale a pena (UBER, 2021, on-line).

Como se vê, o sítio da empresa constitui uma peça de propaganda bem elaborada, repleto de frases de efeito, interjeições, convites, provocações, sem economizar nos adjetivos a um “novo mundo” pleno de possibilidades de ganhos financeiros, relacionamentos e oportunidades, oferecido amplamente a quem se engajar. E a Uber prossegue estimulando a parceria com mensagens de incentivo, como por exemplo:

Ao participar de nossa comunidade, você terá a chance de conhecer pessoas incríveis, compartilhar experiências, conhecer melhor sua cidade e complementar seus ganhos na medida que desejar (UBER, 2021, on-line).

Em resumo, com o auxílio das estratégias de marketing alicerçadas num discurso motivacional e bem construído, a partir do ano de 2013, a Uber transformou significativa e irreversivelmente a estrutura do mercado mundial de transporte individual de passageiros. Com a expansão dos negócios e o lançamento do UberX, trouxe uma saída para o elevado nível de desemprego pós crise financeira de 2008⁷¹ (WESSEL, 2010), desencadeada pela bolha imobiliária nos EUA, e que assolava diversas partes do mundo.

Propondo aos motoristas “parceiros” a possibilidade de incrementar seus ganhos ao prestarem serviços sob sua própria conveniência, com liberdade para a execução das atividades e contando com uma tentadora flexibilidade de horários logo despertou o interesse de milhares.

Assentando-se na ideologia da liberdade para trabalhar, e no sucesso via empreendedorismo individual, além do pretense esforço de cooperação social, alcançou destaque no mercado e seguiu na conquista da confiança dos motoristas em número cada vez maior.

Portanto, essa, a retórica da empresa Uber alicerçada em poderosas estratégias de marketing parece adentrar a esfera emocional dos seus trabalhadores, apropriando-se, via de consequência, “dos seus afetos, criatividade, energia de trabalho, tempo e as redes que formam entre si” (LEME, 2019, p. 85). Para atingir seu intento não economiza nos jogos de palavras das campanhas publicitárias e ações de marketing e denominou o:

Empregado de “microempresário-parceiro, transporte clandestino de “UBER”, vínculo empregatício de “parceria”, empregador de “agente de conexão”, produtividade de “estrelas” e fraude de “mágica”. Capturou também fenômenos coletivos e transformou exploração em “cooperação social” (LEME, 2019, p.85).

Consolidado o discurso de que contribui para um “mundo melhor” e adota modernas práticas de trabalho, o marketing meticulosamente elaborado da Uber encarrega-se de difundi-lo amplamente. Conseqüentemente, além de “seduzir e ludibriar consumidores, clientes, trabalhadores e, inclusive o Governo e o Poder Judiciário” (LEME, 2019, p. 85), para que não se vislumbre qualquer fraude em seu *modus operandi*, a empresa consegue um crescente e expressivo engajamento dos motoristas amadores.

⁷¹ Conjuntura econômica global que se sentiu durante crise financeira internacional precipitada pela falência do tradicional banco de investimento estadunidense Lehman Brothers, fundado em 1850. Em efeito dominó, outras grandes instituições financeiras quebraram, no processo também conhecido como “crise dos *subprimes*”.

Em busca de liberdade e colocação no mercado de trabalho, o exército de motoristas corrobora um modelo de negócio considerado disruptivo⁷² (ABÍLIO, 2017); (SCHWAB, 2016); (SLEE, 2017) e acelera a ascensão da empresa no cenário global. Em maio de 2019 a Uber chegou a Wall Street com um valor de mercado inicial de 82,4 bilhões de dólares (cerca de 325,2 bilhões de reais).⁷³

Como se vê, o sucesso do discurso de liberdade, autonomia e cooperação social traz para a Uber ganhos em todas as partes do seu sistema produtivo. No entanto, a Uber:

É paga pelo cliente e pelo motorista. Ambos e a própria sociedade exercem trabalho gratuito à Uber. O cliente, porque desempenha parcela importante do poder diretivo, ao avaliar o serviço e o motorista; avaliação esta que resulta em advertências, suspensões e até extinção do contrato de trabalho por iniciativa unilateral da Uber, que impede que o trabalhador faça login no aplicativo. O motorista, pelo seu tempo à disposição e por atrair novos trabalhadores para ingressar no leilão de ofertas de serviços de transporte pelo menor preço. E a comunidade, por fazer pressão política para barrar qualquer esforço regulatório do Estado (LEME, 2019, p. 88).

Uma vez incorporado o discurso, torna-se mais fácil desvanecer os custos e os riscos de quem realmente sustenta e põe em movimento toda a engrenagem do negócio: o motorista. A seção a seguir abordará a influência do discurso sobre liberdade e sua incorporação à racionalidade dos trabalhadores analisando criticamente os valores liberdade e autonomia “de” e “para” o trabalho no capitalismo contemporâneo com recorte para o trabalho via plataformas digitais e, em especial, para a Uber.

⁷² Tecnologia disruptiva ou inovação disruptiva é um termo que descreve a inovação tecnológica, produto, ou serviço, com características "disruptivas", que provocam uma ruptura com os padrões, modelos ou tecnologias já estabelecidas no mercado. Fonte: (ABÍLIO, 2017); (SCHWAB, 2016); (SLEE, 2017).

⁷³ Reportagem publicada no El País de 09 de maio de 2019. Fonte: https://brasil.elpais.com/brasil/2019/05/09/economia/1557399108_045920.html.

4 ANÁLISE CRÍTICA DA LIBERDADE DE TRABALHO SOB A ÉGIDE NEOLIBERAL

Para os homens, a liberdade, na maioria dos casos, não é outra coisa senão a faculdade de escolherem a servidão que mais lhes convém.
Gustave Le Bon

4.1 APRESENTAÇÃO DA SEÇÃO

O objetivo desta seção é compreender as raízes da apropriação do discurso de liberdade pelas empresas-plataforma como estratégia de controle e exploração do trabalho e analisar especificamente como isto se insere nas relações laborais na Uber.

Esta seção está dividida em três partes: a primeira apontará as contradições resultantes da reestruturação produtiva do capital contrapondo o progresso tecnológico ao aumento da precariedade no trabalho e confrontará o incremento do desemprego com as promessas de liberdade para os trabalhadores, questionando a sua viabilidade. A segunda parte analisará a utilização do discurso sobre liberdade de trabalho como estratégia de dominação e exploração dos trabalhadores e fará uma abordagem conceitual e jurídica dos termos liberdade, autonomia, subordinação e dependência econômica transportando-a para a situação do trabalho nas plataformas digitais. Finalmente, a terceira e última parte tecerá considerações a respeito do papel do discurso sobre empreendedorismo como motivação para o trabalho na contemporaneidade e seu mecanismo de ocultação da precarização.

4.2 A REESTRUTURAÇÃO PRODUTIVA DO CAPITAL E AS DUALIDADES: AVANÇOS TECNOLÓGICOS X PRECARIZAÇÃO DO TRABALHO E DESEMPREGO X LIBERDADE

No final do século XX, a despeito dos significativos investimentos em tecnologia pelas grandes corporações e dos avanços obtidos nesse campo, houve uma aceleração da precarização do trabalho. Para entender esse paradoxo, retoma-se o panorama histórico que conduziu à crise estrutural do capital na década de 1970. O cenário desfavorável trouxe a necessidade da reestruturação produtiva do capital em escala global, em seu movimento de autopreservação e recuperação do padrão de acumulação.

O redesenho da estrutura produtiva incorpora alguns elementos do modelo japonês (ohnismo) e se expande em todo o mundo, com destaque para a descentralização

produtiva, que transfere para terceiros a responsabilidade pela execução de parte da produção e, conseqüentemente, pela aquisição de matéria-prima e dos meios necessários ao seu desenvolvimento.

A combinação de investimentos em tecnologia, produção mais enxuta e redução de estoques reduziu a participação humana no processo produtivo e de acumulação de capital nos países centrais. Assim:

A reestruturação produtiva do capital fomentou o desenvolvimento das forças produtivas; fragmentou o processo produtivo e a gestão da produção; promoveu o desmonte dos direitos trabalhistas e intensificou a exploração, mediante novas formas de organização do trabalho, que precarizam e tendem a ampliar, cada vez mais, o trabalho informal (TAVARES; LIMA, 2009, p. 171-172).

Essa reconfiguração de novas e antigas modalidades de trabalho é marcada pela precariedade e “proliferam, a partir de então, as distintas formas de “empresa enxuta”, empreendedorismo”, “cooperativismo”, “trabalho voluntário”, etc., dentre os mais diversos modos alternativos de trabalho precarizado” (ANTUNES, 2019, p. 233). As medidas de enxugamento do quadro de operários na indústria vieram acompanhadas da transferência de uma parte dos trabalhadores para o setor de serviços, sendo apenas uma parcela de maneira formalizada e com proteção aos seus direitos e outra parte de maneira desprotegida e insegura.

Outra consequência do movimento de precarização do trabalho foi afetar diretamente os mecanismos de organização coletiva e resistência dos trabalhadores (BOLTANSKI; CHIAPELLO, 2009). Multiplicaram-se as dificuldades para se organizarem junto aos seus pares, identificarem-se como pertencentes a uma categoria e buscarem a melhoria de suas condições de vida e trabalho. Some-se a isso a influência de uma racionalidade individualista que impulsiona à concorrência ilimitada como medida de sobrevivência.

Ademais, se por um lado as novas formas de organizar o trabalho no pós-fordismo fomentaram e ampliaram a informalidade nas relações, de outro aumentaram o grau de exigência sobre os trabalhadores em termos de responsabilidade, flexibilidade e polivalência. Instaurou-se, por conseguinte, um receio generalizado do desemprego, impondo à classe trabalhadora a aceitação de condições aviltantes de trabalho (TAVARES; LIMA, 2009).

Antunes analisa o fenômeno das transformações no sistema produtivo à luz do binômio promoção do desemprego/precarização do trabalho denominando-o “processualidade contraditória”, e explica que:

O mais brutal resultado dessas transformações é a expansão, sem precedentes na era moderna, do desemprego estrutural, que atinge o mundo em escala global. Pode-se dizer, de maneira sintética, que há uma processualidade contraditória que, de um lado, reduz o operariado industrial e fabril; de outro, aumenta o subproletariado, o trabalho precário e o assalariamento no setor de serviços. Incorpora o trabalho feminino e exclui os mais jovens e os mais velhos. Há, portanto, um processo de maior heterogeneização, fragmentação e complexificação da classe trabalhadora (ANTUNES, 2015, p. 62).

Num cenário mais recente, dentro desse movimento de remodelação da estrutura laboral, o crescente investimento nas tecnologias digitais de informação e comunicação (TICs) possibilita que as plataformas de trabalho emergiram como instrumentos aptos à liderança do novo cenário econômico, promovendo a infraestrutura necessária à organização produtiva e de prestação de serviços

Nesse panorama implementa-se a organização do trabalho “uberizado” pelas plataformas digitais⁷⁴, objeto particular desse estudo. Assentada de um lado em uma infraestrutura de ampla conectividade entre prestadores e consumidores num ambiente virtual e do outro na transferência para os trabalhadores de riscos e custos necessários ao exercício da atividade, promove a intensificação de jornadas e a piora as condições de trabalho. Além disso, o paradigma uberista de organização produtiva furta-se ao oferecimento de proteção social ao trabalho, traduzindo-se em precarização tanto em sentido material, quanto subjetivo sendo este último objeto de exame em seção específica.

Com efeito, apesar do clima otimista de avanços e inovações, as taxas de desemprego permanecem elevadas e cresce o número de trabalhadores informais ou autônomos num contexto de baixos salários e de relações de trabalho desprotegidas e precarizadas.

No debate acerca das causas do desemprego estrutural que assola o mundo moderno emergem teorias que apontam para o desenvolvimento tecnológico como responsável direto pelo fenômeno. Trata-se de uma visão determinista e que busca invisibilizar as manobras do capital ao criar soluções para as crises que ele próprio desencadeia. Na análise de Coggiola, a elevação do desemprego no final do século XX constitui:

Um processo social, não tecnológico. Vem estimulado pela necessidade capitalista de gerar reservas de desempregados, pressionar em direção do barateamento dos salários, aumentar a taxa de mais-valia e assim restabelecer uma taxa de benefício ascendente de longo prazo. A nova população flutuante, latente e estacionária de homens sem trabalho não é requisito da informática, mas do capital (COGGIOLA, 1996, p.86).

⁷⁴ Podendo ser denominado como “trabalho plataformizado” (ROSENBLAT; STARK, 2016).

Não se há de negar que o investimento em tecnologia possa resultar em incrementos de produtividade, maior competitividade e menor demanda por trabalho vivo qualificado necessário à produção. Entretanto, devem ser consideradas as escolhas sociais que podem ser feitas a partir desse cenário de modo a fomentar mais emprego, mais renda, menos tempo de trabalho, mais lazer ou, em sentido contrário, semear precariedade, desemprego, exploração e invisibilidade do trabalho.

Portanto, o desemprego como resultado da reestruturação produtiva do capital pós década de 1970, longe de ser consequência inevitável do progresso tecnológico, evidencia outra grande contradição da atual fase do capitalismo em que o valor liberdade é amplamente defendido. Como cogitar a existência de liberdade em uma sociedade marcada pela ausência de condições mínimas para uma sobrevivência digna? Como podem ser livres homens e mulheres alijados da oportunidade de trabalhar e produzir em nome do seu sustento e de sua família?

Sobre o tema, Tavares e Lima (2009, p.172), apontam que “nunca a noção de liberdade atribuiu tanta responsabilidade aos trabalhadores”. Com efeito, é imperioso problematizar a questão dos limites (ou obstáculos) ao exercício da liberdade sob a égide das ideias políticas neoliberais e da hegemonia do capital financeiro e de ideias e políticas neoliberais, esclarecendo que as prerrogativas de criar o próprio trabalho ou mesmo trabalhar para o capital fora dos domínios da empresa, como mecanismos de superação do desemprego, não constituem pleno exercício do livre agir.

As autoras assinalam a evidente confusão entre a liberdade do capital e a liberdade do mercado, explicando que, a despeito de o capital poder eleger os países e camadas sociais que lhe aprouver explorar, o mesmo não sucede com a liberdade de escolha econômica; ela não é privilégio dos mais ricos nem dos empobrecidos. Aqueles não podem dispor de sua riqueza ao seu único alvedrio: podem tão somente impor à maioria da população obstáculos de acesso aos seus recursos. No caso dos trabalhadores, o exercício de sua liberdade não se coaduna com a situação de desemprego ante o imperativo biológico da necessidade de sobrevivência. Resta-lhes somente o recurso da venda de sua força de trabalho limitando a sua esfera de liberdade à escolha do “para quem”.

4.3 A LIBERDADE DE TRABALHO COMO RETÓRICA PARA DOMINAÇÃO

O modelo produtivo que ora se desenha no globo, ao tempo em que se abre para o surgimento de novas formas de gestão e exploração do trabalho, recupera também modalidades antigas. Quanto ao escopo do capital, esse permanece o mesmo: reduzir custos e aumentar a acumulação, sempre visando a continuidade dos mecanismos econômicos, políticos e ideológicos de supremacia burguesa. Dentro dessa lógica, a retórica da liberdade e autonomia de trabalho vem sendo utilizada ao longo do tempo para legitimar a dominação e a exploração dos trabalhadores, incrementando a extração da mais-valia.

Desde os primórdios, as relações de produção no sistema capitalista estiveram pautadas na relação de oferta da força de trabalho ao detentor dos meios de produção que os organiza e dirige, em troca de salário, mas com renúncia ao direito sobre os resultados do próprio trabalho (MARX, 2017).

Com a superação da modalidade servil do trabalho característica do sistema feudal, os camponeses foram separados dos meios de produção dando início ao período de acumulação primitiva. Marx (2013) aponta que o período da acumulação primitiva antecede a acumulação capitalista, constituindo o ponto de partida do modo de produção capitalista, cuja ascensão dá ensejo a novas relações políticas, econômicas, sociais e de trabalho decorrentes da apropriação burguesa dos meios de produção. Assim sendo, os instrumentos de trabalho são transformados em propriedade privada, possibilitando aos donos desses meios a liberdade para explorarem o trabalho de outrem cuja única propriedade constitui a própria força de trabalho.

Nesta relação de troca entre “proprietários”, o valor liberdade aparece à medida que a força de trabalho e não mais o trabalhador em sua integralidade constitui a mercadoria, abandonando-se, portanto, os vínculos servis e de escravidão anteriores. Então, nesse momento, o espectro de liberdade reside na possibilidade de escolher para quem e quando será vendida a força de trabalho. Em termos de discurso, os valores liberdade, igualdade e propriedade se conjugam, sendo teoricamente passíveis de materialização sob a forma de contrato.

Offe comenta o binômio liberdade *de* trabalho e *para* o trabalho e como ambas servem aos propósitos de exploração pelo capital:

Um mercado de trabalho livre existe quando e somente quando os trabalhadores (seguindo a conhecida frase de Marx) são livres no duplo sentido, ou seja, “como pessoas livres, podem dispor de sua força de trabalho como mercadoria própria” e

são desprovidos de tudo o mais necessário à realização de sua força de trabalho”. Um mercado de trabalho pressupõe a ausência de propriedade em dois sentidos: o trabalhador não pode estar vinculado a um proprietário como um material componente da produção, nem pode controlar a propriedade e, portanto, suas próprias chances de garantir uma existência fora do mercado de trabalho. O trabalhador não pode ser propriedade de alguém nem possuir propriedade (OFFE, 1989, p. 72).

Dentro desse sistema, o alcance dessa liberdade de trabalho logo se mostrou apenas formal, diminuto, uma vez que os trabalhadores, sob o imperativo biológico da sobrevivência, veem-se impelidos a venderem a sua força de trabalho sujeitando-se, sem maiores escolhas, às condições impostas pelos empregadores.

Para além do discurso capitalista de ampla liberdade de trabalho e eleição do quando, onde e para quem laborar, imperam “relações sociais, políticas e econômicas que tecem fios invisíveis que limitam tais possibilidades, alocando, em regra, o trabalhador, sempre na condição de dependente para com o proprietário [...] até porque a pobreza vicia a liberdade” (OLIVEIRA, 2017, p. 125).

Se por um lado o trabalhador não detém qualquer propriedade e não possui meios para acessá-la, por outro lado necessita garantir a sua subsistência (reprodução social). É certo que já não está sob o jugo de relações servis, de escravidão ou de coação corporativa; o trabalhador já não “é” o meio de produção, está formalmente “livre” para exercer sua atividade em troca de assalariamento, mas depende do proprietário para contratá-lo eis que não detém a titularidade dos meios de trabalho e não pode ficar desempregado. A sua necessidade revela-se assim superior ao poder da vontade pela ausência de alternativas além do ilícito (roubo) ou imoral (ócio); mesmo para empreender necessita deter algum capital inicial.

Desta forma, o contrato de trabalho se formaliza sob a existência de uma liberdade em sentido formal (de vender a força de trabalho) e uma vontade viciada pelo estado de dependência em relação ao proprietário e premida pela necessidade de subsistência (OLIVEIRA, 2017).

Sob outro viés, o discurso do ideário liberal defende a prevalência da autonomia privada nas relações de trabalho, taxando a sua regulação como uma intromissão indevida do Estado, visto como um opressor que impede as pessoas e empresas de usufruírem de sua plena capacidade. Entretanto, segundo Bayón Chacon (1955, p. 28), essa autonomia da vontade

como corolário da liberdade “[...] nada valeu para os trabalhadores, foi um excelente meio para o desenvolvimento dos interesses capitalistas”⁷⁵.

Em obra correlata, Harvey (2016) elenca como uma das dezessete contradições do capitalismo o fato de que a retórica política de busca por liberdade e autonomia ao longo da sua História sempre caminhou de mãos dadas com a ideia de dominação; essa unidade antagônica entre ambas por vezes tem sido justificada como “medida necessária para a promoção de uma justa causa”. Desta forma, aduz:

Qualquer luta por liberdade e autonomia deve estar preparada para enfrentar desde o início quem se prepara para dominar. Também deve reconhecer que o preço para manter as liberdades é a eterna vigilância contra o retorno de formas antigas ou novas de dominação (HARVEY, 2016, p. 189).

Destarte, refletindo que a liberdade no capitalismo serve como ideologia de dominação destinada ao fortalecimento do capital, Harvey (2016, p.196) afirma que “[...] esses dois termos antagônicos se situam nos extremos de uma contradição que adota formas sutis, cheia de nuances, para não dizer disfarces (a dominação pode se mascarar de consentimento, ou se estabelecer por persuasão e manipulação ideológica) ”.

Em sua perspectiva, o mesmo autor considera que nos dias atuais, as liberdades estão ostensivamente condicionadas à negação da realidade social, ele explicita que a estreita relação entre a autonomia e a liberdade (ou a ausência delas) e o capital não deveria causar espécie: “[...] a extração de excedentes produzidos pelo trabalho pressupõe a dominação e a relativa falta de liberdade dos trabalhadores sob o domínio do capital” (HARVEY, 2016, p. 189).

Harvey aponta ainda que o capital, para se servir do trabalho assalariado e bloquear o seu acesso aos meios de produção, utilizou-se, muitas vezes, de mecanismos de violência e coerção. De igual forma, sempre em busca de oportunidades lucrativas, preconizou a quebra de barreiras físicas, sociais e políticas. Essas liberdades do capital foram, reiteradamente, alvo de contestação, por implicarem na restrição da liberdade dos indivíduos. Assim, os trabalhadores travaram, ao longo do tempo, contínuas lutas em nome da proteção de sua liberdade e do combate à exploração. As forças adversárias, por seu turno, justificavam tudo na necessidade de promoção do progresso e do bem comum.

⁷⁵ *No original: “no valió para nada a los trabajadores, fué un medio excelente para el desarrollo de los intereses capitalistas”.* Fonte: Bayón Chacon (1955, p. 28).

No que toca à liberdade de mercado, Polanyi (2000), ao reconstruir o processo da expansão da economia na Grã-Bretanha do século XIX, mostrou como o Estado, a serviço dos capitalistas, mobilizou-se para criar as condições de submissão da sociedade ao mercado, dando origem a um novo sistema social que chamou de “A Grande Transformação”.

Nesse sistema, todos os indivíduos tornaram-se "átomos" (POLANYI, 2000, p.10) dispensáveis, de uma engrenagem que era de fato uma máquina à qual o homem estava condenado a servir e deixá-la solta, sem maiores impedimentos e regulações, como pregavam os liberais, era convertê-la em um moedor de carne ou um "moinho satânico", destruindo todas as relações sociais. Nesse sentido:

Se a legislação fabril e as leis sociais eram exigidas para proteger o homem industrial das implicações da ficção da mercadoria em relação à força de trabalho, se leis para a terra e tarifas agrárias eram criadas pela necessidade de proteger os recursos naturais e a cultura do campo contra as implicações da ficção de mercadoria em relação a eles, era também verdade que se faziam necessários bancos centrais e a gestão do sistema monetário para manter as manufaturas e outras empresas produtivas a salvo do perigo que envolvia a ficção da mercadoria aplicada ao dinheiro. Por mais paradoxal que pareça, não eram apenas os seres humanos e os recursos naturais que tinham que ser protegidos contra os efeitos devastadores de um mercado auto regulável, mas também a produção capitalista. (POLANYI, 2000, p. 163).

O mesmo autor explicita que os ditos mercados naturais são produtos de intervenção estatal. Na verdade, o Estado funcionou como instrumento da nacionalização do mercado e criador do mercado interno. Para ele, o *laissez-faire* nada tinha de natural. Portanto:

Teoricamente, o *laissez-faire* ou a liberdade de contrato implicava a liberdade dos trabalhadores de recusar-se a trabalhar, individual ou coletivamente, se assim decidissem; implicava também a liberdade dos homens de negócios de ajustar os preços de venda independentemente da vontade dos consumidores. Na prática, porém, tal liberdade entrava em conflito com a instituição de um mercado auto regulável e, em tal conflito concedia-se precedência, invariavelmente, ao mercado auto regulável. Em outras palavras, se as necessidades do mercado auto regulável provavam ser incompatíveis com as exigências do *laissez faire*, o liberal econômico voltava-se contra o *laissez-faire* e preferia como qualquer antiliberal – os métodos assim chamados coletivistas de regulamentação e restrição. A lei dos sindicatos profissionais e a legislação antitruste surgiram em consequência dessa atitude. Não se poderia oferecer prova mais conclusiva da inevitabilidade dos métodos antiliberal ou "coletivista", sob as condições da moderna sociedade industrial, do que o fato de que até mesmo os próprios liberais econômicos usavam regularmente tais métodos em áreas de importância decisiva da organização industrial (POLANYI, 2000, p. 180-181).

Destarte, segundo o autor, a ideia de que suspender os mecanismos de intervenção estatal levaria naturalmente à emergência das suas condições próprias de auto regulação não

se sustenta. Ao revés, a introdução dos mercados livres não põe fim às exigências de controle, regulação e intervenção: amplia seus domínios. Com efeito, ‘faz-se necessário todo um aparato de poderes, órgãos e instrumentos para garantir o *laissez faire*’ (POLANYI, 2000, p. 172). Paradoxalmente, a própria garantia do valor de liberdade demanda o intervencionismo.

Por conseguinte, a "liberdade" dos liberalistas foi construída de maneira forçada e não natural, através da intervenção estatal: uma liberdade geneticamente contraditória, porque imposta com base em um projeto político-econômico de alguns e não de toda a sociedade.

Nos dias atuais, essa mesma lógica de uso da liberdade para servir à dominação e exploração do trabalhador mantém-se e integra à racionalidade contemporânea do capital.

Segundo Harvey (2016), em tempos de significativos avanços tecnológicos, poder-se-ia auferir enormes benefícios sociais através da inteligência artificial e da automação como instrumentos para libertação dos indivíduos ao invés de aprisioná-los em trabalhos sem sentido, mas isso não ocorre:

O paradoxo é que hoje a automação e a inteligência artificial nos dão meios abundantes de atingir o sonho marxista da liberdade para além do campo da necessidade, mas ao mesmo tempo as leis da economia política do capital afastam essa liberdade para casa vez mais longe do nosso alcance (HARVEY, 2016, p. 193).

É o que acontece com as corporações cujos investimentos em tecnologia possibilitaram a ascensão das plataformas digitais de trabalho. Para atender aos seus interesses econômicos as plataformas utilizam sob vários argumentos um discurso em prol da liberdade dos trabalhadores. Resta saber a qual liberdade se referem e desejam a todo custo defender.

Em um primeiro prisma, surge a utilização do termo “plataforma” como se significasse algo novo, fluido, extra físico, imaterial e não sujeito à regulação estatal “comum”. Segundo Carelli (2021, on-line) a partir da Declaração de Independência do Ciberespaço⁷⁶, externalizou-se o pensamento dominante em todo o Vale do Silício: “Code is Law”, isto é o código, o algoritmo institui a lei, libertando assim as plataformas, tidas como entes “supra ou extranacionais e supra ou extra estatais” de iniciativas ou regulações por “políticos e políticas que impedem a liberdade e a inovação.” Com essa bandeira elas adentram as economias de diversos países, ocupam mercados e resistem às suas legislações

⁷⁶ A Declaração de Independência do Ciberespaço foi uma carta escrita por John Perry Barlow quando ele estava no Fórum Econômico Mundial em Davos. Ela foi escrita como resposta a aprovação da Lei de telecomunicações de 1996 nos Estados Unidos, mostrando a indignação sobre a tentativa do governo de regulamentar a internet. A declaração foi parcialmente baseada na Declaração de Independência dos Estados Unidos. (Fonte: <http://www.dhnet.org.br/ciber/textos/barlow.htm>).

protetivas, trabalhistas, tributárias, tachando-as de inadequadas à disciplina do ciberespaço. Carelli aponta para a falácia desse discurso aduzindo que:

“[...] nenhuma atividade humana é realizada no ciberespaço, e sim por meio dele, em pontas sempre conectadas a um ponto físico no mundo real. É ali que as transações são efetivamente realizadas e completadas. As atividades econômicas das plataformas têm efeito no mundo real e não em um espaço fictício” (CARELLI, 2021, on-line).

O autor reconhece também que:

A Uber, por exemplo, não seria nada se não alugasse a infraestrutura física da Amazon para montar sua base de dados, a partir da qual coordena as operações no mundo físico em várias cidades do mundo, apoiando-se inclusive em aluguel de espaços em shoppings centers e aeroportos para seus clientes. O serviço prestado pela Uber não está em um espaço cibernético imaterial, mas sim é realizado diuturnamente nas cidades ao redor do mundo, e para isso realiza todo tipo de atividade necessária: desde lobbies, passando por defesas jurídicas e chegando a atendimento ao público e controle de trabalhadores. A pretensão dos seus clientes não é a utilização de um serviço cibernético, mas sim se locomover ou que comida chegue à sua porta (CARELLI, 2021, on-line).

Ainda quanto à defesa da liberdade pelas plataformas digitais, o mesmo autor cita Fabre-Magnan (2018) e explica que a liberdade só pode ser encontrada em uma sociedade organizada sob a forma de regras construídas para o coletivo. Desta forma, exercer a liberdade não significa fazer o que se quer, outrossim fazer o que é permitido, ou ainda, não ser impedido de fazer o que se tem autorização para fazer. “Um mundo mais livre não é um mundo sem leis, mas, ao contrário, aquele com normas que protejam adequadamente as liberdades” (CARELLI, 2021, on-line).

Dessa forma, quando as plataformas digitais constroem e propagam seu discurso “libertário”, intentam em verdade se sobrepor à lei: explorar a prestação de trabalho precário, barato, flexível, disponível sem a tributação correspondente.

Sobre os liames laborais, os novos vínculos que advém da economia digital são representados, inclusive, pela “liberdade” de não formalizar um contrato de trabalho, como é o caso dos trabalhadores *on demand* em plataformas de entregas e dos motoristas que utilizam aplicativos como a Uber, atuando supostamente como trabalhadores autônomos.

Em verdade, por detrás da ideologia de liberdade e responsabilidade individual pelo sucesso ou fracasso do empreendimento próprio, as relações laborais “modernas” vem sendo objeto de intensa precarização. Sob o manto da liberdade de contratação e prestação de

trabalho amplamente defendidas pelos sujeitos liberais, retira-se dessas relações a proteção que a Constituição brasileira garante aos trabalhadores.

Como se vê, a retórica da liberdade e autonomia de trabalho tem sido permanentemente utilizada para legitimar a dominação, a exploração e a desproteção dos trabalhadores pelo capital. “A condição de miserabilidade criada pelos patrões é funcional aos seus propósitos, pois trabalhadores com fome são mais facilmente explorados” (TAVARES; LIMA, 2009, p. 175).

A seguir, para descortinar o discurso liberal que cunha como “livre” o trabalho assalariado e compreender como isto alcança as relações de trabalho da economia digital, propõe-se o exame das acepções jurídicas dos termos liberdade, autonomia, subordinação e dependência, relacionando-os ao trabalho nas plataformas digitais.

4.3.1 Acepções de liberdade, autonomia, subordinação e dependência no trabalho em plataformas digitais

Neste momento traz-se para o campo jurídico a reflexão sobre a liberdade de trabalho presente no discurso das plataformas digitais. Isto se justifica porque, ao analisar as condições de trabalho dos motoristas da Uber, verifica-se, a partir do caso concreto, que o sucesso econômico das plataformas digitais de trabalho e notadamente as plataformas que exploram o transporte privado de passageiros viabiliza-se a partir de uma clara zona de desregulação. Com efeito, a retórica de liberdade e autonomia de trabalho nos modernos ciclos produtivos oculta, em verdade, uma perspicaz estratégia de busca ao maior engajamento, comprometimento e produtividade dos trabalhadores, dificultando-lhes a percepção de que estão sendo (mais) explorados e (totalmente) desprotegidos legislativamente, como ocorre aos motoristas da Uber e demais empresas que atuam no mercado privado de transporte de passageiros.

Portanto, regular essas “novas-velhas” formas de oferecer serviços e de explorar trabalho constitui um dos grandes desafios para o Direito do Trabalho no século XXI como garantidor da proteção constitucional destinada a quem trabalha (OLIVEIRA; ASSIS; COSTA, 2019).

4.3.1.1 Visão jurídica

Inicialmente e para uma melhor compreensão, recorre-se à doutrina jurídica para conceituar os institutos da liberdade, autonomia, subordinação e dependência nas relações de trabalho em geral, para em seguida proceder à análise da sua aplicação ao labor nas plataformas digitais.

4.3.1.2 Liberdade

No âmbito do Direito, a liberdade se manifesta no direito que a pessoa tem de escolher sua profissão, de laborar, de receber por este trabalho e de deixar o trabalho caso seja sua vontade.

Pela Constituição Federal, a "liberdade de trabalho" ou a "liberdade de exercício de qualquer trabalho, ofício ou profissão" é direito declarado no artigo 5º, XIII; Significa a liberdade do ser humano para desempenhar qualquer atividade profissional, uma vez atendidas as qualificações profissionais que a lei estabelecer.

A Constituição Federal de 1988 erige, pois, o trabalho à condição de atributo essencial à vida digna do indivíduo. Com efeito, já no preâmbulo compromete-se em garantir os direitos sociais, dentre os quais está o direito ao trabalho, inscrito no artigo 6º. Adiante, no artigo 170 insculpe como base da ordem econômica o valor social do trabalho humano, funda a ordem social no primado do trabalho (artigo 193) e estatui como fundamento do Estado Democrático de Direito o valor social do trabalho (artigo 1º, IV). Ainda no artigo 5º, XIII, garante a liberdade para exercício de qualquer trabalho, ofício ou profissão como direito fundamental.

Para Figueiredo (2020), em nome da promoção da justiça social, o ordenamento jurídico-constitucional brasileiro se propõe a assegurar para os indivíduos, não só um trabalho, mas também sua dignidade. Portanto, a concepção de direito ao trabalho não se pode desvincular do princípio da dignidade humana (artigo 1º, III). Por consequência, o valor dignidade constitui um pressuposto à liberdade de trabalho.

Belmonte (2013, p. 119), define como liberdade de trabalho o direito de escolha de trabalho, ofício e profissão, de “eleger a atividade ocupacional que mais lhe aprouver, desfrutando do seu rendimento econômico e satisfação espiritual”. No âmbito da relação de emprego, o autor ressalta que, no Estado Democrático de Direito, a proteção e o exercício das

liberdades adquire nova dimensão pela “necessidade de garantir a autonomia do trabalhador sujeito a um poder privado” (BELMONTE, 2013, p. 48-49).

Portanto, para salvaguarda da liberdade constitucional de trabalho é primordial o diálogo entre trabalhador e empregador, assim como o combate a arbitrariedades e o respeito às opiniões, convicções e diferenças. Por conseguinte, ainda que inserido na relação de trabalho e subordinado juridicamente ao empregador, o empregado é livre para expressar suas opiniões políticas, manifestar suas crenças, filiar-se a um sindicato. “Ao exercício dessas prerrogativas se correlaciona, inclusive, a eficácia de direitos fundamentais dentro dos contratos de trabalho, ressalvadas, contudo, a proporcionalidade e a razoabilidade com que se dá o exercício de tais liberdades” (BELMONTE, 2013, p. 48-52).

4.3.1.3 *Autonomia*

Semanticamente, autonomia significa a capacidade de autogovernar-se, de dirigir-se por suas próprias leis ou vontade própria⁷⁷. No âmbito jurídico, o instituto da autonomia comporta mais de um sentido, significando principalmente liberdade para se governar e gerir a si próprio.

Para o direito do trabalho, autônomo é "aquele que exerce, habitualmente e por conta própria, atividade profissional remunerada, explorando, assim, em proveito próprio, sua força de trabalho" (DELGADO, 1994, p. 259). Oliveira (2019) por seu turno, enfoca na questão do investimento de propriedade e na criação, organização e gestão da atividade econômica.

A atividade do trabalhador autônomo é marcada pela independência, pela ausência de subordinação a quem presta os serviços; por poder escolher com quem trabalha, como trabalha, por qual valor e em que tempo executará as tarefas, apropriando-se dos frutos do seu trabalho. Em contrapartida, os custos e riscos do negócio ficam ao seu encargo.

Palermo, citado por Vilhena, qualifica o trabalho autônomo sob a suposição da individualidade, que no seu pensar se desdobra pelos seguintes fundamentos:

- i) *liberdade de organização e de execução do próprio trabalho*, ou seja, o trabalhador autônomo pode utilizar-se de substitutos ou ainda de auxiliares;
- ii) *liberdade de disposição do resultado do próprio trabalho*, sobre a livre base do contrato de troca, vale dizer: não aliena a sua atividade, na medida em que ele labora por conta própria, podendo se assim estiver acordado, alienar o próprio resultado trabalho, ao contrário do trabalho subordinado em que o prestador exerce uma atividade para outrem, alienando a força de trabalho, ou seja, pondo à disposição de

⁷⁷ Extraído de <https://michaelis.uol.com.br/moderno-portugues/busca/portugues-brasileiro/autonomia/> Acesso em 29 de janeiro de 2021.

outra pessoa a sua atividade sem assumir os riscos tendo assim que se sujeitar às sanções que o credor entenda que devam ser aplicadas, sempre que venha violar os deveres impostos pela relação laboral submetendo-se, portanto, ao poder de direção empresarial, inclusive no aspecto disciplinar;

iii) *autonomia do prestador da obra no duplo sentido*: liberdade de vínculo de subordinação técnica, na medida em que a prestação de trabalho é fruto de uma manifestação da capacidade profissional ou artística individual e econômica, considerando que o trabalhador assume o risco do próprio trabalho, sofrendo eventualmente seus riscos (PALERMO, s.d. apud VILHENA, 2005, p. 531-534).

Através desses fundamentos, pode-se afirmar que o trabalhador autônomo não se encontra sujeito a um dever de obediência, não recebendo ordens do beneficiário da atividade, o qual se limita, a dar indicações sobre o resultado a ser obtido.

A autonomia se contrapõe ainda à ideia de dependência econômica; ela advém da titularidade sobre uma organização produtiva, ainda que de pequenas proporções. Dessa propriedade erigem as condições do poder de mando e direção por si próprio ou a sua delegação para gerentes e capatazes (OLIVEIRA; MENDES; CHAVES JUNIOR, 2017).

Exemplificando, Cardoso, Artur e Oliveira dividem o trabalho autônomo em duas categorias:

[...] trabalho autônomo de profissionais que vendem serviços especializados; e trabalho autônomo de micro e pequenos empreendedores que organizam um pequeno empreendimento, cuja centralidade é basicamente o trabalho do criador na gestão e controle desta atividade. São exemplos desses segmentos um electricista e pequeno comerciante ambulante, respectivamente (CARDOSO; ARTUR; OLIVEIRA, 2020, p. 21).

A legislação previdenciária brasileira no Art. 12, V, h da Lei n. 8212/91, Lei Orgânica da Seguridade Social denomina como “trabalho por conta própria” o trabalho autônomo (BRASIL, 1991). Regulamentando este inciso V, o décimo quinto parágrafo do artigo 9º do Decreto 3.048/99 traz um rol não taxativo de trabalhadores autônomos incluindo o “condutor autônomo de veículo rodoviário”. Ainda sobre o assunto, Cardoso, Artur e Oliveira (2020) explicitam que a aparente redundância da lei em considerar como autônomo o condutor autônomo é pertinente, uma vez que constitui pressuposto legal à caracterização da verdadeira autonomia a ausência de subordinação e dependência na prestação dos serviços. Para concluir, os autores destacam que o reconhecimento da natureza de um trabalho como autônomo para a legislação trabalhista brasileira é residual; somente se aplica quando a

realidade fática (à luz do princípio da primazia da realidade⁷⁸) demonstrar a inexistência de subordinação e dependência na prestação do trabalho.

4.3.1.4 Subordinação

O conceito clássico de subordinação jurídica consolida-se sob o modelo de estruturação produtiva pautado na grande indústria. Através desse regime o labor ocorria no interior das fábricas e sob as ordens diretas do empregador ou seu preposto que vigiava e punia o trabalho. Ante um rígido padrão hierárquico e disciplinar e de escolhas praticamente nulas, a subordinação foi identificada por Porto, inicialmente como:

[...]a submissão do trabalhador a ordens patronais precisas, vinculantes, “capilares”, penetrantes, sobre o modo de desenvolver a sua prestação, e a controles contínuos sobre o seu respeito, além da aplicação de sanções disciplinares em caso de descumprimento (PORTO, 2008, p. 48).

Segundo a autora, para além da referência industrial que pautou o trabalho fordista e serviu de base à proteção legislativa inicial, o conceito de subordinação precisou se alargar. O advento de outras modalidades de trabalho subordinado, sobretudo a partir do modelo produtivo flexível, rompeu com os padrões da subordinação jurídica clássica e também necessitava de tutela jurídica, sob pena de violação do princípio da isonomia.

Deste modo, numa visão ampliativa, três dimensões para a subordinação são apontadas enquanto “contra face do poder empregatício: direção do trabalho, organização da empresa e punição do empregado” (PORTO, 2008, p. 48). Não é demais frisar que essas dimensões não precisam aparecer simultaneamente para que se caracterize o poder empresarial. Nesse sentido:

De fato, uma das dimensões pode não estar concretamente presente, ou, ao menos, não na mesma intensidade do que as demais, sem prejuízo da presença do poder e da correlata subordinação. A direção do trabalho, por exemplo, pode se manifestar de diversas formas, desde a emanção de ordens diretas e pessoais até a expedição de diretrizes ou de regras gerais, através de regulamentos escritos, circulares, ordens de serviço. Essa direção pode ainda ser uma consequência da própria organização da empresa: se a atividade do trabalhador é integrada à atividade empresarial, no momento em que o empregador organiza essa última, ele está organizando, por via reflexa, a própria atividade obreira (PORTO, 2008, p. 51).

⁷⁸ “O princípio da primazia da realidade significa que, em caso de discordância entre o que ocorre na prática e o que emerge de documentos ou acordos, deve-se dar preferência ao primeiro, isto é, ao que sucede no terreno dos fatos” (PLÁ RODRIGUEZ, 2015, p. 339).

Levando em consideração essa necessidade de ampliação do conceito de subordinação para além do padrão de referência do modelo taylorista/fordista de produção e visando aplicá-lo na perspectiva da prestação do trabalho nas plataformas *on demand*, destacam-se as construções teóricas a seguir:

A subordinação jurídica objetiva, segundo Delgado (2011), expressa-se pelo engajamento do empregado nos fins e objetivos do empreendimento de outrem. Dessa forma, foca-se no reconhecimento da atividade do empregado em relação à atividade econômica do empregador, desde que esta se coadune com os fins precípuos do empreendimento, isto é, desde que trabalhador seja integrado aos objetivos empresariais, ao processo produtivo dominado por outrem e à sua cultura organizacional.

Delgado (2011) conceitua a subordinação estrutural pela inserção do trabalhador na dinâmica do tomador dos seus serviços, independentemente de lhes serem dadas ordens, mas assimilando as práticas da sua estrutura organizativa e funcional. Em outras palavras, nessa dinâmica não é imprescindível que o trabalhador esteja alinhado aos objetivos e finalidades empresariais ou receba seus comandos, basta que se integre à prática operacional do tomador de serviços.

Em sua interpretação ampliada do conceito de subordinação e em caráter complementar à definição clássica, Porto assim conceitua a subordinação integrativa:

A subordinação, em sua dimensão integrativa, faz-se presente quando a prestação de trabalho integra as atividades exercidas pelo empregador e o trabalhador não possui uma organização empresarial própria, não assume riscos de ganhos ou de perdas e não é proprietário dos frutos do seu trabalho, que pertencem, originariamente, à organização produtiva alheia para a qual presta a sua atividade. (PORTO, 2008, p. 321).

Dentro dessa visão, a subordinação se perfaz quando, não sendo detentor do seu próprio empreendimento, nem possuindo os meios necessários ao implemento da produção, sob o imperativo da sobrevivência, ao trabalhador só resta vender sua força de trabalho, integrando-se em negócio alheio juntamente com os demais fatores de produção.

Já a teoria da subordinação potencial, segundo Gaspar (2016), auxilia na análise dessas situações de trabalho por conta alheia em que trabalhadores não possuidores dos meios de produção alienam sua força de trabalho e se integram à lógica produtiva alheia. Uma vez inseridos na estrutura econômico-produtiva, sujeitam-se de maneira potencial à direção do empregador, ainda que não lhes sejam habitualmente emitidas ordens, nem sejam alvo de controle e fiscalização explícita da sua prestação:

Assim, a subordinação jurídica precisa acompanhar a elasticidade e a potencialidade do poder diretivo, poder este que, como visto, pode ser exercido de um grau mínimo a um grau máximo.[...]Nesse sentido, pode-se afirmar que há subordinação potencial quando o trabalhador, sem possuir o controle dos fatores de produção e, portanto, o domínio da atividade econômica, presta serviços por conta alheia, ficando sujeito, potencialmente, à direção do tomador dos serviços, recebendo ou não ordens diretas desse, em razão de sua inserção na dinâmica organizacional do tomador (GASPAR, 2016, p. 199).

Em conclusão, o autor observa que apesar das mudanças na gestão produtiva, o critério da subordinação jurídica permanece como requisito à caracterização da relação empregatícia, ainda que sofra alterações quanto à intensidade e ao modo de aparecimento do poder diretivo exercido pelo empregador, sendo os “espaços de autonomia” bastante valorizados ultimamente.

Outra teoria, baseada na subordinação jurídica estrutural-reticular, busca abarcar os novos modos de organização empresarial que se estruturam de maneira horizontal e através de redes, os quais emergiram a partir da evolução e aprimoramento das tecnologias de informação e comunicação, as TICs. Os parâmetros de empresa enxuta, fundados na externalização dos processos de produção, dificultam o mapeamento da atuação e a delimitação das responsabilidades desses empregadores e trazem a necessidade de novos olhares para verificação da sua responsabilidade trabalhista em face dos processos de controle e disciplina onde as ordens e comandos não são emitidos de maneira direta ou aparente. No entanto, a subordinação jurídica pode:

Se formar na retina dos múltiplos agentes econômicos coordenados pela unidade central, de modo silencioso e aparentemente incolor e até indolor. A subordinação jurídica pode ser então "reticular", também nesse sentido e através de instrumentos jurídicos de associação empresária, onde nenhuma atividade econômica especializada é desenvolvida pelo suposto empregador, que se envolve na produção de um determinado resultado pactuado com a unidade central. Suposto, não porque em verdade não o seja, mas por não ser o único empregador (MENDES; CHAVES JUNIOR, 2007, p. 205).

Desta forma, os autores propõem a ressignificação ou plurissignificação do conceito de subordinação jurídica para que não seja vista apenas como consectário do poder de mando do empregador, gerente ou capataz, característica do modo fordista de produção e que hoje se apresenta sob novas formas a exemplo do trabalho nas plataformas digitais.

4.3.1.5 Dependência econômica

A emergência, na atualidade, de relações de trabalho cuja tipicidade não encontra guarida no conceito clássico de subordinação cria uma zona cinzenta integrada pelo trabalho dependente e não classicamente subordinado. Nesse horizonte, a dependência econômica, critério antes desprezado pelo seu teor de caráter “extrajurídico” volta a ocupar destaque nos debates doutrinários dentro e fora do país (OLIVEIRA 2019, p. 175). Segundo Romita, esse contexto de reconfiguração do trabalho através de novos modos de organização e exploração “propicia a revalorização da dependência econômica como critério legitimador da aplicação das leis a quem contrata serviços remunerados por conta de outrem, ainda que não juridicamente subordinado” (ROMITA, 2004, p. 1287).

O critério da dependência econômica busca enxergar o trabalho assalariado para além da estrutura fordista de gestão hierárquica baseada na emissão de ordens. Pauta-se, portanto, na organização e estruturação dos serviços pelo proprietário do negócio a quem cabe “[...] estabelecer os rumos da atividade econômica, fixar a dimensão territorial de atuação, definir os preços dos bens e serviços que comercializa e, principalmente, ser juridicamente o proprietário do resultado do trabalho dos seus empregados”. (CARDOSO; ARTUR e OLIVEIRA, 2020).

No capitalismo vigente, dependente é o trabalho que, ao produzir excedentes a partir dos quais se constitui a riqueza social, o seu produtor é expropriado desse excedente enquanto outrem o acumula. “Por fios invisíveis, estabelece-se uma dependência estrutural de um para com o outro” (OLIVEIRA, 2019, p. 171), seja pela ausência de propriedade por parte do trabalhador, seja pela sua necessidade de sobreviver ou ainda por não possuir meios para trabalhar em ofício diverso.

Com efeito, a “alienidade” do trabalhador, isto é, a circunstância de laborar para outrem e ter seu fruto de trabalho explorado, demanda a proteção do direito laboral, na medida em que as partes contratantes integram uma relação econômica estruturalmente desigual. Dessa forma:

A justificação histórica e ontológica da criação de uma tutela legal para as relações de trabalho é a condição essencialmente alienada/dependente do trabalhador assalariado para com o Capital. Em razão da apropriação do Capital sobre o resultado do seu trabalho, por receber valor (bastante) inferior ao que produz, por, principalmente, estar previamente ligado pelos fios invisíveis do desposseimento e reforçado pelo temor do desemprego, o trabalhador depende estruturalmente da venda de sua força de trabalho e, portanto, é impelido a alienar-se para sobreviver” (OLIVEIRA; MENDES; CHAVES JUNIOR, 2017, p. 175)

Em outros termos, o sujeito assalariado, não sendo detentor do meio de produção, é premido, por necessidade da própria sobrevivência, a vender a sua força de trabalho (equiparada a uma mercadoria) a um proprietário que se apropriará do resultado desse trabalho. A sua esfera de liberdade fica restrita, portanto, à escolha de para quem venderá o seu trabalho, no entanto:

A liberdade de trabalho dos não proprietários num regime capitalista cria um estado estrutural de dependência do assalariado em face do capital, a despeito das garantias jurídico formais. A liberdade de trabalho assalariado subjaz à necessidade imperiosa de sobrevivência, explicada pela perda anterior da titularidade dos meios de trabalho e reforçada pelo receio de prosseguir nas fileiras dos desempregados” (OLIVEIRA, 2019, p. 131).

Nessa ordem de ideias, uma real liberdade de trabalho corresponderia à liberdade de acesso aos meios de produção; não somente uma demanda imperativa da subsistência que compele o trabalhador, por questão de necessidade e subjugando a sua vontade, a trabalhar. É de se observar que, a maioria das funções, na atual divisão social do trabalho, não são desejadas, mas aceitas por razões de necessidade e realizadas sem desejo, de modo insofrito e desprezível. Em outras palavras, a separação entre meios de produção e trabalhador acarreta também em alienação/estranhamento e subalternidade do trabalhador frente à mercadoria. Nas palavras de Oliveira (2019, p.172), “despossuído, coagido e expropriado são termos delimitadores do conceito de trabalhador assalariado”. Segundo o autor, na relação de trabalho por assalariamento, a condição de não proprietário ou de proprietário apenas de si próprio imprime a esse sujeito, como fundamento de sobrevivência, a sujeição de seu trabalho em favor de outrem.

Esse estado de sujeição que o impele a atuar à guisa do interesse alheio equivale à dependência. Ao pertencer à estrutura da empresa, fazer parte dela, subordina-se. A feição econômica, por seu turno, encontra justificativa na apropriação do resultado desse trabalho e dos seus frutos pelo detentor dos meios de produção.

4.3.2. Análise dos institutos à luz do trabalho nas plataformas digitais de transporte e entrega

No estudo das relações laborais sob a égide das plataformas digitais, Chaves Junior (2017), tem sustentando a ocorrência de uma incompreensão doutrinária quanto à existência de três níveis para a liberdade de trabalho: liberdade constitucional de trabalho, liberalidade operacional de execução de trabalho e a autêntica autonomia de trabalho.

Ao tratar da excessiva dependência que tem o direito do trabalho brasileiro em relação ao conceito de subordinação jurídica, conferindo-lhe centralidade, Chaves Junior (2017, p. 360-362) aponta que isso trouxe em determinado momento histórico, uma concepção autoritária à relação de emprego e uma conseqüente “[...] desconexão entre a situação de empregado e a condição de cidadão titular de direitos fundamentais”.

Uma vez superado esse entendimento cujo ápice na jurisprudência ocorreu nas décadas de 80 e 90, o autor refere a compreensão de que o trabalhador não perde a condição de cidadão pelo fato de ingressar numa relação formal de trabalho, devendo ser protegido em razão da sua posição de vulnerabilidade contratual, conservando-se destarte, todas as suas garantias constitucionais.

Deste modo, a liberdade constitucional de trabalho compreende um feixe de atributos garantidos pela Carta Magna, essenciais a todos os que laboram, indo além do conceito de trabalho não forçado. Esse conjunto equivale a um espectro mais amplo da liberdade de trabalho e engloba desde a possibilidade de escolher para quem laborar, quanto os direitos à resistência, à privacidade e até mesmo à livre deliberação ou gestão, por parte do empregado, sobre seu tempo no trabalho, sendo o que se observa no modo de atuação dos trabalhadores em plataformas digitais *on demand*.

Não se diga, portanto, que o estado de subordinação ao empregador mitiga a liberdade constitucional de trabalho, pois tais garantias devem prevalecer sob a vigência do contrato. Por outro lado, o fato de o trabalhador gozar de certa liberdade no bojo do exercício da atividade, a exemplo da possibilidade de escolher os momentos de ativação e desativação na plataforma, por si só não elimina a condição do trabalho subordinado. O mesmo ocorre no trabalho em domicílio, por exemplo, previsto no artigo 6º da Consolidação das Leis do Trabalho (CLT), onde a inviolabilidade da residência é garantida pelo artigo 5º, XI da Constituição Federal, mas o empregado não abandona a condição de subordinado por conta disso.

A liberdade operacional de execução do trabalho decorre da liberdade constitucional de trabalhar; consiste na concessão de certas prerrogativas de auto-gestão do trabalho, a exemplo dos trabalhadores nas plataformas digitais de transporte e entrega, que podem eleger o momento em que se ativarão e desativarão no sistema (*login e logout*), assim como decidir a duração do seu tempo conectados à plataforma e, conseqüentemente, da jornada de trabalho.

Em outras palavras, a liberdade operacional pode estar embutida na própria essência do ato de trabalhar sem significar inexistência de subordinação. O que caracteriza a essência do trabalhar está além do mero cumprimento de ordens, diz respeito ao emprego das capacidades, da inventividade, da comunicação, da atenção, do empenho para lidar com o outro e consigo mesmo de modo a não somente cumprir o quanto determinado, podendo ir além, sem que se elimine o elemento subordinação. Não é demais ressaltar que a própria CLT em seu artigo 62 contempla o trabalho não sujeito a controle de jornada.

O terceiro nível de liberdade de trabalho, segundo Chaves Junior (2017), corresponde à autêntica autonomia para desempenhar e exercer uma atividade sendo considerado autônomo aquele que não depende do negócio alheio, nem se subordina às regras do negócio estabelecido por outrem.

Nas plataformas de transporte individual ou de entrega vigora um discurso de autonomia traduzido em autogestão do tempo de trabalho (OLIVEIRA; ASSIS; COSTA, 2019), à medida que é possível para o trabalhador fixar o horário de início e fim do seu labor, eleger seus dias de trabalho e seus intervalos e até mesmo seus períodos de férias. Esta autonomia ou liberdade operacional para fazer escolhas sobre o tempo de trabalho infunde nos trabalhadores a ideia de que não tem patrão, não estando sujeitos a ordens. Entretanto, esta possibilidade de gerir o tempo de trabalho corresponde a apenas um aspecto do trabalho autônomo.

Embora o trabalhador possa gozar de liberdade para escolher quando ativar ou não o aplicativo e por quanto tempo permanecerá ligado, não conta com as demais prerrogativas de auto-gestão e o autogoverno que caracterizam o trabalho autônomo. Com efeito, continua a depender da infraestrutura do empreendimento alheio para exercer sua atividade (isto é, do aplicativo tecnológico e dos dados por ele processados) e, conseqüentemente, prover a sua subsistência. Além disso, no caso dos motoristas e dos entregadores, não lhes é franqueado escolher clientes, trajetos ou estabelecer preços para as corridas, atribuições características do trabalho autenticamente autônomo. Em relação à precificação das corridas, as plataformas, além da apropriação do resultado econômico do trabalho alheio, operacionalizam um verdadeiro dirigismo econômico da atividade controlando de maneira indireta as jornadas ao atribuir preços baixos às viagens para que os trabalhadores necessitem trabalhar mais horas (CARDOSO; ARTUR; OLIVEIRA, 2020).

Citado por Lazzarato e Negri (2001), Bologna (1994), em seu estudo sobre o trabalho autônomo na Itália, ao apresentar suas considerações sobre a organização do trabalho

pós fordista explicita que ao contrário do conceituado como autonomia, ocorreu o que ele chama “autonomização do próprio trabalho”, com rupturas na continuidade temporal, espacial e remuneratória em sua natureza, mas com continuidade no que diz respeito ao exercício do controle sobre a vida dos trabalhadores: Portanto:

A jornada de trabalho porosa, não no sentido de sua diminuição quantitativa, mas no sentido de que os trabalhadores autônomos trabalham sempre. De fato, o trabalhador autônomo dentro da sua jornada de trabalho não tem mais possibilidade de separar espaços de não trabalho (...)

O coração desta nova relação não é mais a forma salário, mas a forma renda (...)

Ao controle contínuo e direto dos “tempos” e dos ritmos do trabalho substitui-se o controle descontínuo organizado das encomendas dos vendedores e do produto.

Se a continuidade da disciplina da fábrica exercitava-se sobre uma parte definida contratualmente da vida, hoje o controle indireto se exercita sobre a totalidade da vida do trabalhador autônomo. Numa época de retomada da iniciativa capitalista, a “liberdade” do “trabalhador da maldição da fábrica” assumiu essa forma (LAZZARATO; NEGRI, 2001, p. 94).

Não é demais explicitar que esse novo movimento de autonomização do trabalho não tem relação com a autêntica autonomia para o trabalho descrita nos parágrafos anteriores. Para esses autores, a caracterização dessa nova “autonomia” perpassa pelos seguintes elementos:

[...] uma grande capacidade de cooperação, de gestão, de inovação organizativa e comercial e possui, portanto, capacidade “empreendedora”.

(...) existe somente sobre a forma de redes e de fluxos. A sua espacialidade é o território e a metrópole. A sua temporalidade coincide com o tempo de vida.

- A nova qualidade do trabalho autônomo nos obriga a uma ampliação da análise desde o plano da fenomenologia do trabalho até o da comunidade do trabalho. É impossível defini-lo como atividade cooperativa para a dimensão coletiva e da vida (LAZZARATO; NEGRI, 2001, p. 94).

Com isso, o trabalho autônomo pós-fordista funciona como possibilidade de apreensão das capacidades laborativas “relacionais”, “comunicativas” e “organizacionais” dos trabalhadores e à intensificação da sua exploração.

Portanto, a retórica da autonomia de trabalho nos modernos ciclos produtivos oculta em verdade uma estratégia de busca ao maior engajamento, comprometimento e produtividade dos trabalhadores, dificultando-lhes a percepção de que estão sendo (mais) explorados e desprotegidos legislativamente.

No que toca à existência de subordinação no trabalho em plataformas digitais viu-se que as mudanças na gestão produtiva a partir da década de 70 e os seus reflexos para as relações de trabalho contemporâneas trouxeram a necessidade de expansão do conceito clássico de subordinação jurídica. Considerada pela doutrina e jurisprudência como principal

critério para caracterização do vínculo empregatício, “A noção de subordinação jurídica é construção teórica jurídica que tentar dar concretude à expressão do texto da CLT que qualifica empregado como aquele trabalhador assalariado que labora “sob dependência”⁷⁹ (CARDOSO; ARTUR; OLIVEIRA, 2020).

Com o propósito de abarcar as formas de trabalho distintas do padrão hierárquico e disciplinar do modelo taylorista/fordista, as teorias ampliativas da subordinação jurídica intentam instrumentalizar o Direito do Trabalho para a disciplina e a tutela dos trabalhadores das plataformas digitais incluindo-os na sua esfera de proteção.

Retomando as ideias de Chaves Junior (2017), o trabalho assalariado comporta o pleno exercício das prerrogativas de liberdade constitucional de trabalho (direito de resistência, direito de livre crença, direito à privacidade e liberdade operacional de trabalho) não podendo estas serem objeto de supressão por conta do estado de subordinação dos trabalhadores. Conforme já explicitado, esta ideia é um resquício autoritário já superado doutrinária e jurisprudencialmente.

Em sentido inverso, o fato de os trabalhadores em plataformas gozarem de certa liberdade operacional para autogestão do seu tempo de trabalho, isto é, possuírem a prerrogativa de escolher o tempo e a duração do seu trabalho, por si só não tem o condão de afastar a subordinação ao tomador dos serviços.

Nas plataformas digitais, e em particular no caso Uber, a liberdade operacional de que gozam os motoristas para elegerem qual o momento da sua ativação e desativação no sistema do aplicativo, isto é, escolherem quando e quanto trabalhar não se coaduna à definição clássica de subordinação, fundada na disciplina e na hierarquia. Apesar da tentativa de utilização desse discurso para caracterizar como autônomo o trabalho via plataforma, a retórica não prospera. Com efeito, essa nova modalidade de organização do trabalho que se vale das TICs (tecnologias de informação e comunicação) adota práticas de gamificação⁸⁰ e ludificação baseadas em estímulos por meio de prêmios, bônus e ranqueamento dos serviços através de notas. Estas táticas, além de exercerem o controle algorítmico de toda a atividade, geram uma ilusória sensação de autonomia e flexibilidade para os trabalhadores (OLIVEIRA, 2019; OLIVEIRA, 2020).

⁷⁹ O texto da CLT é o seguinte: “Considera-se empregado toda pessoa física que prestar serviços de natureza não eventual a empregador, sob a dependência deste e mediante salário”.

⁸⁰ Uso de técnicas características de videogames em situações do mundo real, aplicadas em variados campos de atividade, tais como a educação, saúde, política e desporto, com o objetivo de resolver problemas práticos ou consciencializar ou motivar um público específico para um determinado assunto; ludificação. Disponível em: <https://www.infopedia.pt/dicionarios/lingua-portuguesa/gamificacao>. Acesso em: 02 mar. 2021.

Enfatizando o a existência do controle algorítmico e adotando o conceito de subordinação estrutural, Reis e Corassa (2017) acenam para a aplicação desse critério às relações de trabalho governadas por estruturas telemáticas e informatizadas, bem como as operacionalizadas por meio de algoritmos, como é o caso da empresa Uber, assim:

A tradição doutrinária e legislativa trabalhista acenou para uma mais larga e abrangente noção de subordinação, compreendida também mediante experiências telemáticas e informatizadas de comando do trabalho humano, no qual desponta a aplicação de algoritmos para controle em massa de trabalhadores” (REIS; CORASSA, 2017, p. 159).

Soma-se a esses fatos a existência de um poder disciplinar evidente, à medida que a plataforma pode, de maneira unilateral, imputar advertências, suspender ou até mesmo bloquear motoristas por descumprimento de diretrizes que estabelece sob a forma de regras essenciais à prestação do serviço. Como se vê, a suposta esfera de liberdade franqueada ao motorista é deveras reduzida.

Segundo Oliveira (2020), no trabalho em plataformas digitais a dependência econômica se configura à medida que a organização da atividade está pautada na função de controle exercida pelo algoritmo e as plataformas avocam, com exclusividade, a prerrogativa de estabelecer o preço dos serviços, sem qualquer ingerência por parte dos motoristas.

A precificação dos serviços realizada pelo algoritmo da Uber ocorre através do cruzamento de dados acerca da oferta e da demanda por corridas podendo majorar ou diminuir valores e direcionar motoristas para locais de maior procura, com isso:

Cria uma “lei de mercado virtual” claramente dirigida a lhe favorecer com o chamado “preço dinâmico”. A mudança unilateral da política de preços das tarifas e da retenção da parte da Uber é indicativa de uma forte direção dos serviços e por outro lado de uma situação de vulnerabilidade por parte do motorista que não tem as condições econômicas ou jurídicas de resistir e de exigir equivalência das prestações contratuais (OLIVEIRA, 2020, p. 51).

Como se percebe, a concessão ao trabalhador de partículas de liberdade ou fragmentos de autonomia de cunho operacional podendo eleger o seu tempo de trabalho não suprime o controle e a direção da atividade do motorista, que fica à mercê da flutuação dos preços (quase sempre baixos) e da imprevisibilidade sobre a renda impelindo-o a trabalhar mais.

Nesse ponto cabe um adendo sobre o método da Uber de direção econômica do trabalho dos motoristas que corresponde ao assalariamento “por peça”, onde se enfatiza a

liberdade de jornada do trabalhador uma vez que os seus rendimentos se vinculam à sua efetiva produtividade.

Segundo Marx (2013), o salário pago por peça é o que mais se coaduna com a lógica capitalista. Esta relação salarial *à peça* com a multidão de motoristas por si contribui para um efetivo controle da qualidade e intensidade do trabalho tornando-se desnecessários instrumentos de vigilância e disciplina desses trabalhadores. Remunerado por peça, o indivíduo motivado pelo interesse pessoal de aumentar seus ganhos tende, por decisão própria, a intensificar seu trabalho e prolonga sua jornada, realidade que podemos observar através dos relatos colhidos na pesquisa empírica.

Na sua análise do salário por peça, Marx (2013) apontava que essa modalidade de remuneração imbuí no trabalhador o comportamento individualista e o sentimento de liberdade, autonomia e independência a ponto de se ver como seu próprio patrão exacerbando a motivação para concorrência com seus pares. Tudo isso atende aos interesses dos capitalistas que exploram seu trabalho, uma vez que a liberdade ofertada por um lado desperta no trabalhador sentimentos de independência e autocontrole e de outro exagera a concorrência entre eles.

Ademais, o estudo de Marx demonstra que a grande vantagem do salário por peça consiste na possibilidade de o capitalista deixar de remunerar o tempo de inatividade do trabalhador por ocasião da ausência de demanda, sendo exatamente o que ocorre com os motoristas da Uber para quem é transferido todo o custo dos seus “tempos mortos”, isto é, quando não está realizando uma corrida.

Não há, pois, que se falar num papel de mera intermediação de interesses entre consumidores e prestadores. Ao precificar o trabalho alheio, essas empresas consolidam o dirigismo econômico da atividade sujeitando os trabalhadores a uma dependência também econômica.

Desse modo, o motorista depende economicamente da plataforma pois se autônomo fosse, poderia ele mesmo fixar o valor do seu serviço, o que não ocorre. Portanto, o fato de fixar unilateralmente o preço constitui clara expressão de assalariamento, outrossim, de trabalho sob dependência.

Por fim, sob o prisma organizacional, o trabalhador fica completamente adstrito à engrenagem tecnológica da plataforma, da qual depende para se integrar à atividade, pois não há outro meio de acessar o mercado por ela monopolizado. Portanto, para se engajar à dinâmica produtiva é imperativo aceitar e cumprir os padrões estabelecidos pela plataforma.

Fica claro que as plataformas criaram as figuras de trabalhadores autônomos sem autonomia e independentes sem terem seu próprio negócio. E devemos constatar que isso não é somente nas plataformas: cresce de maneira generalizada na nossa sociedade o número de autônomos somente no nome, com o fim de fuga da regulação em geral. São falsos empreendedores que não formam negócio por não terem clientela e por isso não tem qualquer chance de prosperar. O verbo empreender afasta-se de sua acepção verdadeira de realização de atividade econômica própria para se tornar sinônimo de trabalhar sem direitos em negócio alheio” (CARELLI, 2020, p. 77).

Do exposto depreende-se o quanto se distancia da realidade de milhões de trabalhadores no Brasil e no mundo o discurso de autonomia, liberdade e sucesso via empreendedorismo promovido por algumas plataformas digitais, inclusive a Uber, cujos objetivos mal ocultados residem exclusivamente num antigo e precípuo mote capitalista: a promoção da exploração do trabalho e a apropriação dos seus excedentes.

No dia 19 de fevereiro de 2021, uma decisão histórica da Suprema Corte do Reino Unido⁸¹ confirmou, à unanimidade as decisões de três instâncias inferiores no sentido de reconhecer os motoristas da Uber como “*workers*”, e não como trabalhadores autônomos conforme tese da empresa. Como fundamento, a decisão adotou 5 elementos: 1. A Uber é quem determina o preço do serviço; 2. O estabelecimento unilateral dos termos do contrato de prestação de serviço pela empresa; 3. O monitoramento do trabalhador pela Uber através do programa do aplicativo; 4. O controle e avaliação da Uber sobre a prestação dos serviços via sistema de notas (estrelas); 5. A restrição da comunicação entre passageiros e motoristas ficando adstrita apenas à duração da corrida.

Segundo Carelli (2021, on-line), a importância dessa decisão reside na retomada do escopo do direito trabalhista; ela “recompõe o sistema abalado por ficções que tentam dissimular algo que todos conseguem ver na realidade: a necessidade desesperada dos trabalhadores em plataforma de proteção estatal do direito do trabalho.”

Para dar continuidade à discussão, o item seguinte abordará o empreendedorismo desde a concepção até a sua ressignificação na atualidade, analisando o potencial desse discurso para nortear as subjetividades dos indivíduos, notadamente os motoristas da Uber, protagonistas deste estudo.

⁸¹Disponível em: <https://www.supremecourt.uk/cases/docs/uksc-2019-0029-judgment.pdf>. Acesso em 25 de fevereiro de 2021.

4.4 O DISCURSO EMPREENDEDOR COMO MOTIVAÇÃO PARA O TRABALHO CONTEMPORÂNEO: DISFARCE À PRECARIZAÇÃO E O EXEMPLO DA UBER

Com o advento da razão neoliberal estrutura-se uma sociedade pautada no paradigma empresarial e na lógica concorrencial em todas as esferas: desde o Estado, às organizações e até os indivíduos. Nesse sistema, o mercado funciona como agente de subjetivação, inculcando nos indivíduos a ideia de que são empresas de si mesmos. Ressignifica-se, assim, o conceito de empreendedorismo vivenciado durante a vigência do primeiro espírito do capitalismo, datado do final do século XIX, caracterizado por “[...] um ethos aventureiro onde se valorizava a figura do empreendedor a partir do empreendimento de pequenos capitalistas” (CRUZ JUNIOR, 2019, p. 65).

Na atualidade, a economia moderna classifica o empreendedorismo como relevante fator de produção, possibilitando a construção de relações de mercado sustentáveis e duradouras. O espírito empreendedor é difundido como um motor para o desenvolvimento econômico e para a geração de empregos, produtividade e inovação. Os fatos, todavia, apontam que muitas vezes essa ideia não passa de mero discurso.

Schumpeter (1982), principal teórico clássico do empreendedorismo, traz uma visão do fenômeno no início do século XX, considerando empreendedor o indivíduo capaz de converter uma ideia em inovação assim contribuindo para o desenvolvimento econômico de uma organização. Nessa esteira, para Schumpeter, o desenvolvimento econômico ocorre a partir da criação de novos recursos produtivos ou pela combinação diferenciada dos recursos já existentes. Em sua teoria do desenvolvimento, o autor diferencia o “capitalista” do *entrepreneur* (traduzido como empresário), contudo:

Qualquer que seja o tipo, alguém só é um empreendedor quando efetivamente levar a cabo novas combinações, e perde esse caráter assim que tiver montado o seu negócio, quando dedicar-se a dirigi-lo, como outras pessoas dirigem seus negócios” (SCHUMPETER, 1982, p. 56).

Schumpeter denomina “ato empreendedor” o processo de introdução de uma inovação no sistema econômico pelo “empresário empreendedor”, visando a obtenção de lucro. A razão, segundo o autor, para que a economia saia de um estado de equilíbrio e entre em um processo de expansão é o surgimento de alguma inovação que altere consideravelmente as condições prévias de equilíbrio. Alguns exemplos de inovações que alteram o estado de equilíbrio são: (i) a introdução de um novo bem no mercado tal como a

descoberta de um novo método de produção ou de comercialização de mercadorias; (ii) a descoberta de novas fontes de matérias-primas, (iii) a alteração da estrutura de mercado vigente como a quebra de monopólios.

O terceiro espírito do capitalismo, Boltanski e Chiapello (2009), emergente a partir da década de 70 até os dias atuais e conserva a ideia schumpeteriana de inovação. O potencial de inovar é mantido, portanto, como característica principal do sujeito empreendedor remodelando-se os demais aspectos da sua definição, conforme:

Outros elementos do empreendedor schumpeteriano foram remodelados, como veremos na seção a seguir, mas a principal transformação da figura original se deu na sua massificação. Não foi o caso de mexer nos atributos originários do empreendedor, mas de conferi-los enquanto valores de toda uma sociedade. Isso não implica dizer que todos se tornaram empreendedores, mas que todo indivíduo passou a ser visto como um empreendedor em potencial (CRUZ JUNIOR, 2019, p. 67).

Pautados no paradigma empreendedor, a lógica empresarial e o modelo concorrencial neoliberalista criaram uma “nova ética social”, isto é, “uma nova governamentalidade” (CRUZ JUNIOR, 2019, p. 68), onde o indivíduo assume o papel de empresário de si mesmo e passa a agir sobre si, concorrendo com os demais, influenciando-lhes ao mesmo comportamento voraz pelos lucros crendo em si como detentor de um capital humano que precisa constantemente de qualificação. Na atual conjuntura de desemprego estrutural, externalização produtiva, implementação de políticas neoliberais e flexiprecarização⁸² (DRUCK; FRANCO, 2011) das relações de trabalho, ideias trabalhadas na seção 4.1, ao conceito clássico de empreendedorismo vem sendo atribuídos novos significados políticos, novos sentidos e atribuições.

Antunes (2009), considera o termo empreendedorismo como mecanismo para o escamoteamento de novas modalidades de exploração do trabalho, enquanto:

As novas figuras do mercado de trabalho, os novos fenômenos do empreendedorismo, cada vez mais se configuram em formas ocultas de trabalho assalariado, subordinado, precarizado, instável, trabalho “autônomo” de última geração, que mascara a dura realidade da redução do ciclo produtivo. Na verdade, trata-se de uma nova marginalização social e não de um novo empresariado (ANTUNES, 2009, p. 233).

Nesse mesmo sentido, Braga e Antunes (2009) analisam o papel da liberdade de trabalho dentro do atual fenômeno do empreendedorismo; os autores o descrevem como um

⁸² Termo utilizado para conceituar as transformações do trabalho inscritas no marco da globalização neoliberal e da reestruturação produtiva nas últimas décadas podem ser sintetizadas nos processos de flexibilização, desregulamentação e precarização social (DRUCK; FRANCO, 2011).

mecanismo de ocultação do trabalho assalariado, subordinado e precarizado. Em suma, o referencial do empreendedorismo é utilizado como propulsor para maior exploração e intensificação do trabalho. Em sua visão, esse panorama de precarização pode ser observado dentro das variadas situações de flexibilização das relações laborais, que na verdade ocultam prejuízo salarial, sobre jornada, transferência de riscos e ausência de proteção ao trabalho. Frisam ainda que não há ampliação do campo de liberdade de atuação para os que trabalham, quem ganha maior liberdade é a empresa, entretanto:

A flexibilização pode ser entendida como liberdade da empresa para desempregar trabalhadores, sem penalidades, quando a produção e as vendas diminuem; liberdade, sempre para a empresa, para reduzir o horário de trabalho ou de recorrer a mais horas de trabalho; possibilidade de pagar salários reais mais baixos do que a paridade de trabalho exige; possibilidade de subdividir a jornada de trabalho em dia e semana segundo a conveniência das empresas, mudando os horários e as características do trabalho (por turno, por escala, em tempo parcial, horário flexível etc.); dentre tantas outras formas de precarização da força de trabalho (BRAGA; ANTUNES, 2009, p. 234).

Ao trazer essa análise para a realidade dos trabalhadores nas plataformas digitais, Abílio (2019) afirma:

Da figura do empresário-agente inovador schumpeteriano, que rompe com padrões da produção, sendo portador não só de criatividade, ousadia, ideias e disposição para assumir riscos, mas também de capital para tal ação (Schumpeter, 1985), o empreendedorismo 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, 2019, p. 4).

É o que ocorre com a empresa Uber quando utiliza a retórica da liberdade de trabalho para enquadrar seus motoristas na qualidade de usuários da plataforma tecnológica e intitulam-nos como “parceiros” do negócio, como se gozassem de plena autonomia para prestar os serviços de transporte ao próprio alvedrio e estivessem em condições de igualdade em relação aos proprietários do aplicativo. Em verdade esses indivíduos, acreditando-se livres, acabam subordinados ao “gerenciamento algorítmico do seu trabalho⁸³” (ABÍLIO, 2019, p. 2).

⁸³ “[...] trata-se da possibilidade tecnológica de um mapeamento pleno do processo de trabalho, do processamento de dados em enorme escala e do gerenciamento combinado e simultâneo de múltiplas informações” (ABÍLIO, 2019, p. 2).

A partir desse contexto de novas formas para o gerenciamento, vigilância e controle do trabalho, o termo empreendedorismo, cuja semântica reside na possibilidade de conceber, coordenar e realizar negócios inéditos ou promover inovações em atividades já existentes, ainda que sob riscos, em empresas e companhias não passa de mera retórica para alicerçar a exploração de mão de obra (ABÍLIO, 2019) e sua consequente subsunção ao capital.

Segundo a autora, é necessário desconstruir a ideia de que os trabalhadores uberizados são empreendedores, eis que não são donos de capital e seu labor não se caracteriza por qualquer inovação. Também não possuem acesso aos meios de produção e dependem da plataforma para vender sua força de trabalho. Para esses trabalhadores, em verdade o que se opera é a transferência dos riscos e custos inerentes à atividade, sem qualquer contrapartida de proteção aos seus direitos sociais. Conforme Abílio:

Fundamentalmente, trata-se de um embaralhamento entre a figura do trabalhador e a do empresário. Essa indistinção opera de forma poderosa, por exemplo, no discurso da empresa Uber, que convoca o motorista a ser “seu próprio chefe”. O empreendedorismo torna-se genericamente sinônimo de assumir riscos da própria atividade. Opera aí um importante deslocamento do desemprego enquanto questão social para uma atribuição ao indivíduo da responsabilização por sua sobrevivência em um contexto de incerteza e precariedade. No que concerne à uberização, vê-se que tal discurso empreendedor é veículo para o obscurecimento das relações entre capital e trabalho, na medida em que trabalhadores aparecem como “chefes de si mesmos”, ou seja, desaparece a relação de subordinação, aparece uma multidão de empreendedores de si próprios (ABÍLIO, 2019, p. 4).

Acerca da mistura de papéis, Teodoro traz uma perspectiva crítica acerca da apropriação da subjetividade dos trabalhadores que os levam ao desenvolvimento do que conceitua como “Síndrome do Patrão”, remetendo ao fenômeno da “Síndrome de Estocolmo”⁸⁴ nas relações de emprego, a fim de demonstrar-se a “identificação do trabalhador como seu patrão, em detrimento do sentimento de pertencimento à classe” (TEODORO, 2017, p. 8-15). Na concepção da autora, essa apropriação da subjetividade pode ocorrer através propagação da ideologia “*school of life*” (escola da vida), ideia de que se deve trabalhar com a atividade que se ama, a qual muitos trabalhadores acabam interiorizando para fugir da ideia de subalternidade culturalmente atribuída à figura do empregado. Aliado a isso, a todo tempo o pensamento neoliberal hegemônico promove um discurso de desconstrução do trabalho assalariado e do conceito de emprego tachando-o de anacrônico e ultrapassado.

⁸⁴ Síndrome atribuída ao estado psíquico da vítima que após certo período de intimidação acaba se apaixonando pelo seu algoz, (TEODORO, 2017).

Dessa forma, empresas e Estado vem repetidamente propagando a ideologia do empreendedorismo como subterfúgio à negação de vínculos empregatícios e apropriando a subjetividade dos trabalhadores para desprovê-los de segurança, garantias e direitos associados ao trabalho.

É emblemático o diálogo que inicia a película *Você Não Estava Aqui*⁸⁵ exibida no Brasil no ano de 2020 entre Ricky Turner, um trabalhador que perdeu a credulidade no sistema, e Gavin Maloney, um difusor da lógica neoliberal do “empreendedor de si” preposto de uma plataforma de entregas. Ricky diz querer trabalhar sozinho agora – “ser meu próprio chefe” – e que não aceita o seguro-desemprego, sinal de fraqueza, por isso diz; “Prefiro morrer de fome. ” Gavin gosta do que ouve, chama o ex-operário de guerreiro e passa a “fazer uns esclarecimentos”:

Aqui você não é contratado, você embarca. Você não trabalha para nós, trabalha conosco. Não dirige para nós, presta serviço. Não temos contrato de emprego. Não há metas a cumprir, você alcança o Padrão de Entrega. Não há salário, há honorários. Você não bate ponto, fica à disposição. ” E finaliza: “Você é senhor do seu destino. Isso separa os perdedores dos guerreiros⁸⁶ (VOCÊ NÃO ESTAVA AQUI, 2019, Tradução livre).

Como se vê, a propagação da lógica empreendedora nas últimas décadas vem modificando material e subjetivamente os sentidos do trabalho que é, cada vez mais romantizado em significado e trivializado em importância. O verbo empreender ocupa as manchetes e propagandas para justificar a flexibilização de direitos e a usurpação de proteções duramente conquistadas pela luta operária ao longo da História.

⁸⁵ Título Original *Sorry We Missed You* (SORRY..., 2019). *Você Não Estava Aqui*. Direção: Ken Loach; Produtor: Pascal Caucheteux; Inglaterra, França e Bélgica: Vitrine Filmes, 2020. Netflix.

⁸⁶ No original: *Here you are not hired, you embark. You don't work for us, you work with us. It does not drive for us, it provides service. We have no employment contract. There are no goals to meet, you reach the Delivery Standard. There is no salary, there are fees. You don't miss a beat, you are at your disposal. "And he concludes:" You are the master of your destiny. This separates the losers from the warriors.* *Você Não Estava Aqui*. Direção: Ken Loach; Produtor: Pascal Caucheteux; Inglaterra, França e Bélgica: Vitrine Filmes, 2020. Netflix.

5 RESULTADOS DA PESQUISA DE CAMPO

5.1 PROCEDIMENTOS METODOLÓGICOS

Conforme explicitado na introdução desse estudo e como fruto da opção metodológica pela pesquisa qualitativa, foram realizadas entrevistas com 12 motoristas da Uber atuantes na cidade de Salvador. A elaboração do roteiro de perguntas partiu da predefinição de 12 categorias de análise cuja descrição, fundamentação teórica e critérios de análise serão explicitados ao longo desta seção.

Tendo em vista a imposição das medidas sanitárias de isolamento social decorrentes da pandemia da Covid -19 durante o ano de 2020 e para prevenção do risco de contaminação tanto da pesquisadora quanto dos entrevistados, procurou-se uma alternativa que viabilizasse o desenvolvimento de todas etapas do trabalho de campo (pesquisa de pessoas, estabelecimento de comunicações iniciais e posterior realização das entrevistas) e consequente aplicação do conjunto de perguntas sem a necessidade de estar na presença física dos trabalhadores.

Primeiramente, entre os meses de outubro e novembro, realizou-se uma busca junto às redes sociais *Facebook*, *Instagram*, *Youtube* e *Whatsapp* visando manter um contato inicial com motoristas da Uber, escolhidos de forma aleatória. De outro lado, solicitou-se indicações de motoristas em diversos grupos de *Whatsapp* e, no início do mês de novembro, já havia uma lista com mais de 60 nomes como ponto de partida. De posse dos contatos, foram feitas duas entrevistas prévias com voluntários, apenas em caráter de pré-teste. Após esta etapa e feitos alguns ajustes, procedeu-se as 12 entrevistas⁸⁷ que subsidiaram a presente análise.

Como procedimento padrão, inicialmente era enviada uma mensagem para o motorista ou a motorista explicando sobre o escopo da pesquisa, assegurando-lhes o anonimato das respostas e explicando sobre a gravação e posterior transcrição do depoimento. Além disso, anexava-se o Termo de Consentimento Livre e Esclarecido e, caso houvesse anuência era marcada a data para aplicação das perguntas via aplicativo *WhatsApp*. É de se ressaltar que muitos motoristas listados sequer retornaram o primeiro contato, outros declinaram do convite alegando falta de disponibilidade para responder perguntas (principalmente de tempo por conta das corridas) e alguns não concordaram com os termos

⁸⁷ Atran, Medin e Ross (2005) recomendam, no mínimo, 10 informantes para uma investigação qualitativa.

propostos. Quando isso ocorria excluía-se o contato passando para o seguinte da lista. Ao final das 12 entrevistas realizadas dentro da sistemática adotada a lista ainda continha oito trabalhadores, mas reputou-se desnecessário entrevistá-los por entender que já se havia chegado ao ponto de saturação⁸⁸ nas respostas.

Os roteiros de questões foram aplicados via aplicativo *WhatsApp* no período de 25 de novembro de 2020 a 09 de dezembro de 2020. As entrevistas foram integralmente gravadas após a anuência dos participantes e sua duração variou entre uma e duas horas, resultando em aproximadamente 20 horas de gravação. Normalmente as conversas aconteceram em dias de semana (terça a quinta-feira) quase sempre no período noturno, a partir das 21:30h, a pedido dos trabalhadores por não disporem de tempo livre durante o dia em função da demanda por corridas. Todos os entrevistados concordaram com o inteiro teor do Termo de Consentimento Livre e Esclarecido enviado.

De acordo com a seção que aborda a metodologia adotada nesta pesquisa, optou-se pela utilização do método de análise categorial de Bardin (2011) para analisar os depoimentos colhidos nas entrevistas. Deste modo, foram cumpridas as etapas da seguinte forma. Em um primeiro momento, antes de partir para a análise dos dados propriamente dita e sua respectiva codificação, em sede de pré-análise, procedeu-se a uma leitura panorâmica das transcrições dos depoimentos; em seguida foram separados os trechos das falas conforme o tema abordado, elegendo cada categoria com base na exaustividade, representatividade, homogeneidade e pertinência com que se apresentaram nas respostas.

No passo seguinte, em caráter complementar, foram elaboradas nuvens de palavras com o conteúdo de cada depoimento, a fim de obter uma visualização gráfica das palavras que apareceram com mais frequência nos discursos, relacionando a sua ocorrência às categorias pré-definidas. É de se ressaltar que na representação baseada em nuvem cada palavra ganha um tamanho proporcional ao número de vezes em que aparece no texto. Assim, tendo como base o método heurístico de análise foi possível refletir sobre os motivos pelos quais determinada palavra se repetiu tantas vezes no texto, o que auxiliou no aprimoramento das perguntas formuladas para as entrevistas, na consolidação das categorias de análise (sobretudo para não omitir nenhum dos temas relacionados às palavras mais frequentes) e na compreensão das respostas correspondentes. As nuvens de palavras elaboradas a partir de cada depoimento constam dos apêndices a este texto.

⁸⁸ Saturação é um termo criado por Glaser e Strauss (1967) para se referirem a um momento no trabalho de campo em que a coleta de novos dados não traria mais esclarecimentos para o objeto estudado.

No passo seguinte, sempre em consonância com as perguntas que norteiam este estudo - Em que medida existe liberdade e autonomia no trabalho dos motoristas da Uber? Quais as suas percepções a este respeito? Foram elaborados os quadros de análise dos depoimentos. Para tanto, separou-se os assuntos em categorias e subcategorias, sempre delineando a respectiva unidade de registro (tema) e a unidade de contexto (resposta), conforme preceitua Bardin (2011). Estes 12 quadros construídos a partir das entrevistas seguem consignados no item apêndice.

As categorias definidas a partir do conteúdo dos depoimentos colhidos nas entrevistas do pré-teste, das entrevistas definitivas e das respectivas representações por nuvens de palavras foram: 1) Jornada Laboral; 2) Rendimentos; 3) Sistema de Controle da Atividade; 4) Comunicação; 5) Segurança; 6) Liberdade de Trabalho; 7) Propaganda; 8) Satisfação; 9) Empreendedorismo; 10) Direitos Trabalhistas; 11) Permanência na Uber e 12) Perspectivas Futuras.

Como desdobramento para os temas abordados nas respostas foram formuladas as seguintes subcategorias: 1) Jornadas em função de metas e ganhos por metas; 2) Ganhos e despesas com o exercício da atividade; 3) Avaliação e punição; 4) Comunicação com a empresa, com outros motoristas e com associação/sindicato; 5) Riscos no exercício da atividade; 6) Liberdade no trabalho do motorista; 7) Correspondência do discurso com a realidade; 8) Vantagens e desvantagens de trabalhar na Uber; 9) Significado do termo empreendedorismo para o entrevistado; 10) Como o motorista vê a relação de trabalho; 11) Vínculo com a empresa e 12) Forma ideal de trabalho.

5.2 ANÁLISE DO CONTEÚDO DAS ENTREVISTAS

Nas seções anteriores apresentou-se um panorama do problema de pesquisa bem como o contexto de construção da hipótese e da pergunta que norteia a investigação. Neste momento, aprofunda-se a discussão adotando como perspectiva a união entre teoria e prática. Por conseguinte, numa primeira perspectiva e objetivando melhor compreender quem são os sujeitos da pesquisa, busca-se traçar um perfil médio dos motoristas da Uber que figuraram nesta investigação.

5.2.1 Perfil do sujeito da pesquisa

A amostra colhida foi composta de nove homens e três mulheres dentre os quais quatro se autodeclararam brancos, seis pardos e dois negros. Quanto à faixa etária, dois entrevistados são jovens com menos de 30 anos, cinco estão na faixa dos 30 a 50 anos e cinco tem mais de 50 anos (três deles abaixo de 60 anos, um tem 60 anos e o mais velho 67 anos). O quesito escolaridade variou: três entrevistados possuem nível fundamental, dois tem nível médio completo, um com nível médio incompleto, um cursando nível superior, um com nível técnico cursando superior, um com nível superior incompleto, dois com nível técnico e superior incompleto e um com nível superior completo. Sobre o tempo de trabalho na Uber, quatro entrevistados laboram há menos de dois anos na plataforma, sete entrevistados trabalham na Uber pelo período de dois a quatro anos e um entrevistado trabalha há mais de quatro anos na Uber.

Quanto ao trabalho para outras plataformas ou outros tipos de trabalho, cinco entrevistados afirmaram dirigir exclusivamente para a Uber, quatro cumulam o trabalho de motorista com outro trabalho autônomo ainda que eventual, um é aposentado e os demais dirigem para a Uber e outras plataformas como a 99 Pop. Nenhum dos entrevistados referiu estar empregado com carteira assinada.

Quanto à jornada de trabalho, sete entrevistados disseram trabalhar mais de oito horas por dia e nove deles afirmaram laborar mais de 44 horas semanais. Todos confirmaram estabelecer um valor como meta diária de ganho; apenas uma entrevistada referiu trabalhar somente 25 horas por semana e seis motoristas disseram trabalhar 12 horas por dia. Todos os entrevistados afirmaram laborar pelo menos em um dia do final de semana, sendo a preferência o dia de sábado. Apenas dois motoristas gozam de intervalo para o almoço e apenas três conseguem tirar algum período de férias.

Apesar do tamanho reduzido da amostra na presente pesquisa, verificou-se a existência de muitos pontos em comum quanto ao perfil do motorista “parceiro” encontrado em outras duas pesquisas (MORAES; OLIVEIRA; ACCORSI, 2019), (OLIVEIRA; ASSIS; COSTA, 2019): majoritariamente do sexo masculino, com idades variáveis em regra de 25 até 60 anos, na maioria com nível escolar entre médio a superior e trabalham como motoristas da Uber há mais de um ano. Quanto à jornada, a maioria extrapola as oito horas diárias e as 44 horas semanais estabelecidas pela CLT e exerce a atividade de transporte particular de passageiros como atividade única ou principal para obtenção de renda.

Feita a análise inicial e traçado um perfil médio do motorista Uber, a próxima seção apresenta os sujeitos desta pesquisa, descrevendo a trajetória profissional de cada um desses 12 motoristas enfatizando as circunstâncias que os levaram a optar por trabalhar com a plataforma.

5.2.2 Trajetórias profissionais dos entrevistados

Nessa seção procedeu-se à descrição das trajetórias profissionais dos sujeitos da pesquisa, a partir da seleção e destaque dos trechos mais relevantes dos depoimentos. O objetivo nesse momento é compreender qual o cenário de suas vidas na época da adesão ao sistema da Uber e investigar as suas motivações para desenvolver a atividade de transporte de passageiros através da plataforma: escolha ou necessidade? Ressalta-se que para preservar o anonimato das respostas e cumprir o disposto no Termo de Consentimento Livre e Esclarecido foram atribuídos nomes fictícios para cada entrevistado.

Lucas

Lucas foi o primeiro entrevistado. Jovem de classe média, com apenas 24 anos e uma conversa descontraída, atualmente estuda Administração em uma universidade privada da capital. Está dirigindo para a Uber há dois anos. Afirmou que é surfista profissional e que já foi um atleta patrocinado. Apesar da pouca idade, a Uber não é seu primeiro trabalho; além do surf, trabalhou como gerente de vendas em uma empresa de higienização e estagiou no departamento de polícia técnica da Bahia. Nunca teve a Carteira de Trabalho assinada, nem recolheu para a previdência. Afirmo que seu trabalho é autônomo e concilia o trabalho de motorista com a venda de artigos de surf. Optou por trabalhar na Uber pela flexibilidade de horários que lhe possibilita conjugar trabalho com estudo. Completa sua fala dizendo que, felizmente “não precisa” trabalhar com jornadas muito longas como muitos dos seus colegas, levando à suposição de que possui uma situação econômica mais privilegiada em comparação com outros motoristas. O entrevistado afirma:

Comecei a rodar na Uber quando me saí da outra empresa, tava muito apertado emprego e faculdade, e como na plataforma Uber disponibiliza um horário que você tem, você roda no horário que está disponível tem essa flexibilização, aí eu decidi rodar na Uber (Lucas, 24 anos).

Pedro

Pedro iniciou a entrevista com uma ressalva: somente estaria trabalhando com a Uber até o dia 01 de dezembro de 2020, uma vez que, depois de um ano e sete meses dirigindo na plataforma, tinha sido chamado de volta pela empresa em que trabalhava anteriormente e decidiu retornar. Com 28 anos de idade e o ensino médio completo, Pedro já trabalhou como assistente administrativo celetista em uma empresa de assistência técnica e também como vendedor e estoquista em uma loja, também pelo regime da CLT. Atualmente não está recolhendo para a previdência social. Disse que, além da Uber, trabalha como autônomo com marketing digital e criação de design gráfico, fazendo a criação gráfica logomarcas, banners, *flyers* entre outros.

O entrevistado afirmou que decidiu começar a trabalhar como motorista porque teve a “necessidade de crescimento” já que na empresa onde trabalhava não tinha como “crescer nas hierarquias”, então decidiu “ir para o ramo do aplicativo” justamente para auferir “liberdade financeira”. Ao que parece, não alcançou seu objetivo dirigindo para a Uber, tanto que à época da entrevista relatou que estava prestes a retornar para o regime celetista de trabalho. Pedro anuncia:

[...] optei pelo aplicativo pela necessidade de crescimento já que na empresa não tinha como crescer nas hierarquias, então decidi ir para o ramo do aplicativo justamente pra ter essa liberdade financeira né, crescer com outro projetos. Entrei em um acordo com a empresa [...] (Pedro, 28 anos).

Leila

Leila é uma mulher de 41 anos, com curso superior incompleto em jornalismo e contabilidade. Está dirigindo para a Uber e para a 99 Pop há dois anos. Trabalhou como secretária executiva em um órgão ligado à prefeitura de Salvador, onde tinha carteira assinada e recolhia previdência; atualmente não está recolhendo INSS. Hoje se vê como trabalhadora autônoma, parceira da Uber em caráter provisório, o que faz questão de frisar, até conseguir outro emprego pela CLT. Afirma ter começado a dirigir para a Uber porque ficou desempregada, tendo sido encorajada por outra motorista mulher que conheceu ao contratar uma corrida. Sobre o ingresso na Uber, Leila relata que:

Então, primeiramente eu fiquei desempregada, em uma eventualidade chamei o aplicativo, e quando chegou eu vi que era uma mulher fiquei surpreendida porque nunca tinha visto mulher rodando o aplicativo, daí então a gente ficou trocando

informações, e eu vi ali uma possibilidade de eu estar fazendo a mesma coisa que ela, aí daí em diante ela me deu muito apoio, essa motorista que eu conheci [...] (Leila, 41 anos).

Fernanda

Aos 47 anos de idade, assim como muitas mulheres brasileiras, Fernanda tem uma trajetória profissional diversificada: como afirma Abílio (2014, p.86), “no contexto do desemprego e das inseguranças que hoje permeiam o mercado de trabalho, as mulheres das famílias de baixa renda assumem o sustento familiar no papel de “viradoras”⁸⁹, desempenhando as mais diversas ocupações temporárias, informais e domiciliares”.

Fernanda diz que se enxerga profissionalmente como enfermeira do trabalho, apesar do nível superior incompleto (explica que o curso de enfermagem está trancado porque engravidou e após a gravidez não conseguiu retomar os estudos). A despeito disso, prefere atualmente de denominar “motorista de aplicativo”.

A entrevistada conta que, quando fez o curso técnico de enfermagem, matriculou-se logo em seguida no curso de enfermeira do trabalho e prestou serviços nessa área em grandes empresas de transporte em Salvador. Em paralelo, fez vários cursos de cabeleireira, e chegou a frequentar um curso de terapia capilar em São Paulo. Afirma que sempre trabalhou como autônoma, que também gosta de mexer com artesanato, que já fez muito já vendeu bastante. Depois de ter se separado do marido começou a trabalhar como “motorista de aplicativo” e isso já dura um ano e meio. Às vezes, além de dirigir e para acrescentar à sua renda, trabalha com artesanato de acessórios infantis, sandálias havaianas customizadas e alguns bordados, mas isso requer tempo e por conta da pandemia no ano de 2020 não pôde mais fazer: “ficou puxado”, mas garante que, sempre que possível, exerce atividades extras buscando bicos para completar sua renda.

A entrevistada nunca teve carteira assinada; sempre trabalhou como autônoma; cadastrou-se como MEI e em algumas empresas em que prestou serviços como enfermeira do trabalho disse que recebia “a mais” emitindo nota fiscal em relação ao que receberia se trabalhasse com carteira assinada, por isso aceitou a proposta. No momento não está conseguindo proceder ao recolhimento de previdência.

⁸⁹ Citando a socióloga Vera Telles, Abílio (2017) aponta o fenômeno da viração como “constitutivo da vida e da sobrevivência dos trabalhadores de baixa qualificação e rendimento. O “viver por um fio” das periferias brasileiras significa um constante agarrar-se às oportunidades, que em termos técnicos se traduz na alta rotatividade do mercado de trabalho brasileiro, no trânsito permanente entre trabalho formal e informal.

A entrevistada decidiu começar a dirigir na Uber porque tinha acabado de se separar, estava sem outras alternativas, nas suas palavras, “como dinheiro não cai do céu”, começou a fazer algumas *quentinhas fitness* para entregas, mas teve dúvidas se daria certo, motivo pelo qual acabou “optando pelo aplicativo”. “Tem hora que você começa e não consegue parar mais, como um vício”, afirma.

André

O quinto motorista entrevistado tem 42 anos. Formado em direito, contou que antes de ingressar na Uber estava trabalhando há seis anos de carteira assinada em uma empresa privada exercendo a função de motorista. Quando foi desligado, iniciou o processo para entrar na faculdade relatando: “[...] passei a ter a minha própria autonomia no caso, a profissão né, entrei como motorista, como Uber. E de carro próprio, comprei meu carro e passei essa atividade à frente né [...]”. Com dificuldades para exercer a advocacia, ainda não pôde fazer o exame da Ordem dos Advogados do Brasil (OAB). Endividado com a compra do veículo, André disse que atualmente trabalha em função de uma meta: quitar o carro financiado; por conta disso, não consegue fazer nenhum recolhimento previdenciário. André explica:

Sim, antes eu tava recolhendo mesmo na empresa, hoje não, eu tou como MEI, mas devido a pandemia devido às quedas, a Uber me bloqueou por um tempo porque o assunto da Uber vai fazer um ano né e de novembro pra cá, que foi quando eu fui demitido da empresa privada, em janeiro eu passei a ter o carro e passei de início a locar, que loquei ainda à LOCALIZA o carro, passei por algumas dificuldades foi quando a pandemia surgiu, resolvi que o investimento que eu estava tendo, de pagar o aluguel pra comprar o carro, financiar, financiei o carro, só que com o MEI eu tou em atraso em algumas coisas, mas é através do MEI que eu tou tentando me regularizar e sobre o INSS nada ainda eu to fazendo, um erro (André, 42 anos).

Mara

Dotada de grande potencial comunicativo e muita disponibilidade para conversar, a entrevista com Mara durou mais de duas horas. Com 53 anos, ensino fundamental e uma larga experiência como motorista, ela conta que vem trabalhando para Uber há quatro anos, mas já prestava serviços de transporte particular mesmo antes de ingressar na plataforma. Refere que tem experiência com comércio (já foi dona de bar e lanchonete, transportou materiais escolares e trabalhou por 12 anos numa lotérica pelo regime da CLT).

Durante a entrevista, Mara contou que tinha sido recentemente bloqueada pela Uber e que estava questionando judicialmente a sua exclusão da plataforma por considerá-la injusta. Assim, apesar de no momento de aplicação do roteiro de perguntas a trabalhadora não estar com seu perfil ativo na plataforma da Uber, optou-se por mantê-la na amostra de entrevistados, justamente pela peculiaridade da aplicação da sua punição. Mara foi a única dos entrevistados a sofrer um bloqueio que resultou numa exclusão definitiva da plataforma.

Assim, à época da entrevista Mara continuava dirigindo para a 99 Pop e fazia entregas de mercadorias como prestadora de serviços ao Mercado Livre através da empresa Bahia Logística (Jardlog). Antes da pandemia afirmou que trabalhava muitas horas por dia pela Uber, mas depois de vários meses de isolamento social “as coisas ficaram difíceis”, “os preços das corridas caíram muito” e resolveu trabalhar com entregas de encomendas do Mercado Livre onde afirmou ganhar menos do que antes auferia com a Uber, mas “é mais certo”, “[...] eu deixei de dedicar as horas pra Uber e optei pelas entregas, por causa da pandemia, porque antes eu ganhava mais com a Uber do que com as entregas”. Disse que efetua recolhimento para o INSS como autônoma (MEI) e que já possui tempo de contribuição suficiente para se aposentar.

Roberto Carlos

Roberto Carlos, 51 anos, nível superior incompleto em contabilidade, iniciou a entrevista dizendo a sua trajetória profissional foi bastante variada e que sempre se adaptou bem à várias formas de emprego tendo experiência na área de segurança patrimonial, gerência de loja de departamento, hotelaria, contabilidade tendo laborado como garçom e *maitre*. Dirigindo para a Uber há 4 anos, inicialmente achava que ia ser um trabalho provisório enquanto não arrumasse outro emprego, (nunca deixou de procurar emprego na sua área). Trabalhou com carteira assinada por 14 anos e oito meses e nunca recolheu para a previdência social como autônomo, apesar de afirmar que “está errado” e pretende começar a recolher como MEI em janeiro de 2021. O entrevistado narra que:

Quando eu me vi sendo posto pra fora da empresa né, aquela coisa meio que injustamente, você vê um pouco a sua casa cair, tava com um emprego bom, com um emprego que exercia em cargo de chefia, viajava bastante, era responsável por uma área do nordeste, de outros estados na área de telecomunicações, e de repente você se vê com algum valor na mão porque eu já tinha seis anos de trabalho, e você pensa logo, ó você vai receber o dinheiro mas você lembra que você tem família e se você começa a gastar esse dinheiro e não repõe nada lá, esse dinheiro uma hora vai

acabar então você pensa em investir em alguma coisa e fazer alguma coisa, então a gente já sabia da plataforma, às vezes eu viajava pra alguns estados do Brasil pra fazer o meu trabalho, já utilizava a plataforma, e deu aquela luz e disse o seguinte eu posso vender o carro que eu tenho que é um pouco mais velho, vou comprar outro carro e vou botar na plataforma pra dirigir o Uber pelo menos por um tempo e não gastar todo o dinheiro que a gente recebe, daqui a pouco ficar sem dinheiro, então vou investir nisso porque é uma coisa palpável, é uma coisa que é rápida, uma coisa que está ao meu alcance e bem rápido, então eu fiz né eu me inscrevi na plataforma [...]

[...] confesso que achei que seria um tempo, um período, eu não deixei de procurar trabalho na minha área mas o desemprego assolou no Brasil todo as vagas sumiram realmente, tentei até em outras vagas que já atuei e as portas realmente não se abriam[...] (Roberto Carlos, 51 anos).

Ricardo

Com a profissão técnica de operador de monitoramento e segurança eletrônica, Ricardo, 41 anos, narra que durante 14 anos foi empregado de uma grande empresa de telefonia e quando foi despedido no ano de 2016 só conseguiu empregos com salários desvantajosos. Por essa razão, optou por começar a dirigir na Uber, tendo sido atraído pelas vantagens remuneratórias oferecidas pela plataforma quando iniciou as operações no país. O entrevistado afirma que recolhe para o INSS na qualidade de Microempreendedor Individual (MEI) e esclarece:

Entrei na Uber, na verdade porque eu perdi o emprego na Vivo e tive a opção de ir pra uma outra empresa porém com um salário menor do que eu recebia, e eu não achei interessante, aí foi quando eu fiz a inscrição eu tinha comprado um carro zero na época, e resolvi iniciar, a Uber tava chegando aqui em Salvador, no início eu comecei e eu vi que a remuneração era bem vantajosa, acabei ingressando (Ricardo, 41 anos).

Everaldo

Aos 67 anos de idade, o senhor Everaldo parece esbanjar disposição e entusiasmo para trabalhar. Com nível médio de escolaridade e aposentado há dois anos, refere que dirige na plataforma porque “o dinheiro da aposentadoria não dá pra pagar as contas, aí tenho que trabalhar, tou rodando a Uber pra poder concluir os pagamentos, né, ajudar nos pagamentos”. Com uma vasta trajetória profissional, passou por diversas carreiras e empresas. Em um tom bem-humorado, afirma que é mais fácil dizer o que não fez do que o que já fez, porque já fez “de tudo”: trabalhou com vendas de cosméticos, foi gerente de transportadora, trabalhou como caixa de banco, trabalhou no Tribunal de Justiça, foi corretor de imóveis e seu último

emprego antes de entrar na Uber foi como supervisor na Petrobrás. Explica que ingressou na plataforma por ser muito difícil para uma pessoa de sua idade ter oportunidade no mercado de trabalho e declara:

Veja bem, Erica, como eu te falei eu trabalhava na refinaria da Petrobrás, aí foi desativado em 2016 nesse processo de Lava-jato, foi desativado, a empresa que eu trabalhava conseqüentemente teve que fazer um distrato porque tinha um contrato ainda à vencer, e aí nós saímos da Petrobrás, eu ainda fique no escritório da empresa uns 6 meses mais ou menos, mas daí era muito dispendioso pra empresa né, estar me custeando sem eu estar exercendo a função lá, era pra fazer um serviço burocrático e isso não compensava pra empresa, e isso eu entendi a situação, e como é difícil, na minha idade pra botar um currículo, principalmente aqui na Bahia, pra mim arrumar um emprego foi muito difícil, a não ser que a pessoa me conhece como o dono da empresa, o diretor da empresa, que me conhecia que me chamou pra Petrobrás, e fui por indicação pra trabalhar lá de serviço de supervisor, porque na minha idade colocar no currículo é impraticável, nem pensar, não conseguia achar emprego e aí pronto a Uber foi uma alternativa que eu encontrei né, que não precisava de currículo não tinha patrão não tinha nada, eu faço o meu horário então pronto, a opção minha foi essa, foi falta de opção mesmo, não tinha outro trabalho pra fazer, [...], então a minha alternativa foi essa, foi o mais viável que pra mim (Everaldo, 67 anos).

Rui

Laborando há quatro anos e meio como motorista Uber, Rui, 60 anos, é o trabalhador com maior tempo na plataforma dentre os 12 entrevistados. Refere que atuou no ramo de vendas de perecíveis, depois foi para o atacado (caminhão), dirigiu van escolar e voltou a ser representante de vendas, mas “não deu certo”. Estava pensando em comprar um taxi, quando surgiu a oportunidade da Uber. Estava difícil encontrar outra oportunidade por conta da sua idade, disse que ainda tem esperança de conseguir trabalhar como motorista terceirizado junto Tribunal de Justiça da Bahia. Refere que só contribuiu para a previdência social quando estava trabalhando de carteira assinada. Não está recolhendo INSS atualmente. Diz que não exerce nenhuma outra atividade além de dirigir para a Uber, onde pretende permanecer por tempo indeterminado, e complementa:

Pois é eu comecei trabalhando em frigorífico com certa idade trabalhei na Sadia 7 anos, trabalhei na Perdigão, trabalhei na Seara, trabalhei na Batavo, aí comecei a trabalhar no frigorífico com o meu pai, distribuidora de frango, aí a idade foi indo, comecei a me empolgar a trabalhar pras pessoas nunca eu deixei de trabalhar, mas o que aconteceu, a idade vem pegando, aí as portas começou a fechar, comecei a mexer com caminhão, comecei a mexer com van escolar, como eu tenho 60 anos as portas não estão mais abertas para mim, estou tentando tudo que é jeito trabalhar em outra empresa, mas nunca consigo, inclusive tou até tentando até ver se eu consigo uma vaga no tribunal, mas pra trabalhar como motorista, mas é terceirizado, mas não consegui ainda, tou tentando pra ver se alguém possa me ajudar a arrumar mas como motorista, mas comecei a trabalharem na Uber, gostei, e graças a Deus tou lá até

hoje, e nunca tive um problema assim sério lá, graças a Deus nunca tive problema nenhum mas tou indo lá até o dia que eles quiserem (Rui, 60 anos).

João

Assim como Rui, João, 55 anos, nível fundamental afirma que com o passar dos anos passou a enfrentar dificuldades para arranjar emprego, por conta da idade. Começou a laborar na área de receptivo em hotelaria, depois foi para segurança e depois trabalhou com portaria social em condomínio, sempre pela CLT. Antes de migrar para o trabalho como motorista parceiro dirigiu um ano e meio como taxista. Inicialmente engajou-se em outras plataformas detentoras de aplicativo de transporte, mas hoje dirige somente para a Uber. João explica:

Na época que eu resolvi dirigir táxi e aplicativo foi falta de opção mesmo, de emprego né, devido à idade, pessoal começou a esquivar-se de contratar pessoas acima de 50 anos, então eu resolvi dirigir táxi, e depois comecei a migrar pra aplicativo como Taxi Car e Movimentum, aí pra mim, eu dirigi outros aplicativos, mas eu achei um pouco mais seguro dirigir o Uber (João, 55 anos).

Mário

Aos 33 anos de idade, Mário refere ter tentado se estabelecer profissionalmente como atleta, mas, por conta das dificuldades do meio esportivo, fez um curso técnico em eletromecânica tendo estagiado na própria escola; depois fez curso técnico em manutenção industrial, porém não conseguiu emprego na área por conta do cenário de corrupção do país, citando a Operação Lava Jato. Atualmente cursa Ciências Contábeis na UFBA e dirige para a Uber há oito meses, embora reconheça ter ficado parado por três meses durante a pandemia da Covid 19. Mário está cadastrado como MEI e recolhe para a previdência social desde então, relata que:

A princípio eu tinha mentalidade de ir pelos esportes, e me dediquei muito à isso, mas é uma área complexa em conseguir engajamento, depois eu fiz curso técnico em eletromecânica e tive o estágio na própria escola, depois disso fiz o curso de manutenção industrial e nesse período que eu concluí tava com operação Lava-jato, foi difícil me engajar no setor industrial uma vez que tava muito precária a situação do Brasil nesse setor, e atualmente estou cursando pela UFBA Ciências Contábeis e a entrada no aplicativo tem 8 meses, desses 8 meses 3 meses eu fiquei parado por causa do Covid.

Sem sombra de dúvida as vantagens, uma principal pra mim, é a questão que eu crio o meu horário de trabalho, isso me dá uma liberdade dá pra conciliar com várias outras coisas [...] (Mário, 33 anos).

A partir dos relatos das trajetórias profissionais desses motoristas é possível perceber que, a despeito dos diferentes caminhos pessoais e profissionais de cada um dos trabalhadores, existem alguns elementos comuns aos discursos: de um lado, o desemprego, a situação econômica do país, a dificuldade de oportunidades no mercado formal, a falta de outras opções viáveis de trabalho, e do outro, a facilidade de ingresso na plataforma Uber, as expectativas quanto à possibilidade de não ter patrão, a liberdade de horários e o incremento na renda. Ao que parece, quando confrontados os eixos de escolha versus necessidade, o segundo prevalece. Com efeito, em quase todos os depoimentos, o entrevistado relata que perdeu o emprego ou que não estava conseguindo um emprego e assim, diante da falta de outras opções viáveis para o sustento próprio e de sua família, acabou optando pelo ingresso na Uber, cuja praticidade do cadastro com reduzida burocracia e rapidez de acesso facilitaram o seu engajamento à plataforma.

Em síntese, dos 12 entrevistados, nove já trabalharam sob o regime celetista e referiram ter ingressado na Uber depois de perderem o emprego. Os outros três depoentes disseram que nunca tiveram a carteira de trabalho assinada em toda a trajetória profissional. Sobre as dificuldades para encontrar oportunidades no mercado de trabalho, três entrevistados culpavam a situação política e econômica do Brasil e três motoristas disseram que a idade mais avançada os impossibilitou de encontrar emprego.

Nesse contexto, vale recordar o exposto na seção três sobre o agravamento da situação de desemprego no Brasil a partir do ano de 2015. Em relação à cidade de Salvador, a PNAD Contínua apontou que o ano de 2016 marcou o pico da taxa de desocupação das pessoas de 16 anos ou mais, chegando a 15,6% e superando os percentuais do Brasil (11,3%) e do Nordeste (13,4%); é nesse cenário que a plataforma abre suas operações na capital baiana e passa a ser vista como uma oportunidade de sobrevivência para muitos trabalhadores sem outras perspectivas no mercado naquele momento.

5.3 A LIBERDADE E A AUTONOMIA DOS MOTORISTAS DA UBER: PERCEPÇÕES À LUZ DO COTIDIANO DE TRABALHO

Uma vez apontados os principais momentos das trajetórias profissionais dos sujeitos da pesquisa, passa-se à análise do teor dos seus depoimentos a partir da divisão em categorias e subcategorias já enunciadas e dispostas a seguir:

Jornada de trabalho e estabelecimento de ganhos por metas

Perguntados sobre sua jornada de trabalho, os motoristas respondem que todos eles atrelam sua jornada ao estabelecimento de metas financeiras e estipulam valores a receber por dia ou por semana de trabalho. Dessa maneira, os trabalhadores explicam que as metas norteiam a quantidade de horas por dia ou por semana que irão despender e também se irão conseguir gozar de algum intervalo intrajornada ou tirar folgas. Um dos entrevistados menciona:

Então, no meu caso isso varia muito a depender do meu dia, normalmente eu busco todos os dias estar ligando o aplicativo, mas nem todos os dias da semana eu consigo, mas hoje eu já liguei o aplicativo pelo turno vespertino até o noturno, eu não fico analisando muito quantas horas eu fiquei, eu tenho uma meta de ganho semanal, aí em um dia eu posso puxar muito, no outro dia não puxar, outro dia eu posso ficar em casa, desde que eu cumpra a minha meta, que seria no caso 1.000 reais por semana, mas depende muito, porque você tem que entender o fluxo e deslocamento da cidade, é preciso entender os fluxos das semanas de dinheiro que tá maior na cidade e isso oscila muito pelo menos eu vejo sempre assim (Mário, 33 anos).

Os trabalhadores contam que o estabelecimento das metas depende de variáveis como o valor das corridas (que são fixados e constantemente modificados de forma unilateral pela plataforma) e da própria demanda do mercado privado de transporte, seja em função do dia do mês (os motoristas afirmam que nos finais de semana e nos primeiros dias do mês e nos últimos há mais demanda por serem dias de pagamento), do horário de movimento nas cidades (horários de *rush*) e do período do ano (em épocas de férias e finais de ano há aumento de circulação na cidade e incremento do turismo). Sobre as metas estabelecidas, os motoristas relatam que:

No mês, as quatro semanas, duas eu consigo facilmente, aquela semana de final de mês/início de mês e aquela semana de quinzena, eu acredito que seja pelo fato do dinheiro estar correndo mais na cidade, nas outras duas semanas, essas semanas que não são nem de final de mês nem de quinzena, aí requer que você dê uma atenção de estar sempre no fluxo de deslocamento, ou seja, 6 horas da manhã tem gente se deslocando pro trabalho, 10:30 pra 11 horas tem gente se deslocando pra almoçar, umas 16:30 até um pouco mais tarde tem gente se deslocando pra casa pra academia, enfim, nessas duas semanas que não é de final de mês e de quinzena, por vez eu tenho que trabalhar todos os dias, pra bater a meta, isso também oscila do mês, porque o mês agora de dezembro, janeiro e fevereiro não sei, mas como Salvador é uma cidade turística tem movimentos maiores e por fim o 13º, mas por causa do Covid eu não sei como é que vai ser...

[...]eu hoje tento bater a meta de 300 reais de dia, nesse valor, com 12 horas, às vezes você consegue às vezes não, às vezes no final de semana você tem mais

chance de ultrapassar esse valor de meta, dia de sexta, dia de sábado é o dia que você tem mais vantagem e a glória de conseguir isso, de segunda a quinta feira você já fica na meta, tentando bater até o máximo dentro das 12 horas possível, então os ganhos são assim, mas nem sempre são lucrativos os dias mas é, essa é a meta que eu tenho que fazer (André, 42 anos).

[...] hoje tenho que trabalhar mais pra fazer mais dinheiro, porque caiu demais a renda, o preço diminuiu bastante. Antes da pandemia já estava assim também, e depois da pandemia piorou (João, 55 anos).

Bom, depende muito dos dias do mês, no início do mês normalmente o movimento é bem maior, pois eles estão recebendo os seus salários, pagando cartão, então eles preferem usar o aplicativo então dá sim pra bater essa meta, chegar nessa meta tranquilamente, passada essa data, esse período dos 15 primeiros dias do mês no caso o movimento da uma diminuída brusca pelo menos nos dias de semana, só mesmo com movimento aos finais de semana então eu dou ênfase a fazer os finais de semana iniciando na sexta feira, então eu trabalho um pouco mais na madrugada durante o sábado, sexta e sábado, chegando em torno de 2 horas da manhã 3 horas da manhã finalizando o meu expediente, normalmente com meta batida então isso varia muito de acordo com o dia dos meses (Pedro, 28 anos).

Sobre a quantidade de horas trabalhadas, a maioria dos motoristas afirma trabalhar mais de 8 horas por dia e mais de 44 horas semanais em função das metas que estabeleceu. Reportam ainda que a empresa por vezes os incentiva a trabalhar mais horas, aceitar mais corridas com chamadas promocionais e bônus, confirmando o controle exercido por meio do algoritmo e o uso de estratégias de gamificação. Nesse sentido, os entrevistados anunciam que:

Em dias úteis em torno de 12 horas, finais de semana chega em torno de 16 horas (Pedro, 28 anos).

As vezes acontece de eles darem incentivo para bater algumas metas, algumas vezes a gente segue pra bater esses incentivos, a depender do valor a ser pago [...] (Leila, 41 anos).

Normalmente por eu tentar sempre bater a meta, sempre trabalho as 12 horas todos os dias, sendo que eu sempre folgo às terças feiras, porque é um dia que eu enxerguei, da semana né é o dia que menos tem atividade em rua tem uma rodagem pouquíssima de Uber para solicitação do serviço né, então, é o dia que eu sempre tiro pra folgar (André, 42 anos).

[...] a plataforma ela costuma colocar promoções, vantajosas por exemplo faça três séries de viagem e ganha x, quem não quer né ganhar mais, você vai ganhar o preço da corrida, e ainda vai ganhar x a mais por essa corrida, como ela te escraviza, ela te escraviza pelos horários que essas promoções são desenroladas, ou seja, quando os horários que os motoristas geralmente estão indo pra casa descansar, e ela coloca justamente as promoções pra encher os olhos do cara, ele ficar ligado na grana e dizer não vou fazer vou correr, vou fazer mais dinheiro porque durante o período normal, você não tem essas promoções, mas quando chega no período onde na verdade você deveria estar indo pra casa descansar né, e até mesmo os outros, que trabalham a noite estão começando mas o que trabalha de dia precisa descansar, e aí o que acontece eles colocam essas promoções pra te prender na plataforma, e

isso eu vejo como uma forma de te escravizar, porque é uma vantagem, e quem não gosta de vantagem, acaba termina o cara esquecendo da família, esquecendo das outras coisas e acaba o cara ficando ali no volante muito mais tempo do que deveria. Sim, sim, eles não chegam a perguntar porque você não está logado mas eles colocam justamente dirija agora e você ganha x em três séries de corridas, dirija no domingo e ganhe x, essas coisas eles tem essa forma midiática de propaganda pra colocar o cara na ativa eles fazem muito isso, isso chega lá nas notificações constantemente pra nós (Roberto Carlos, 51 anos).

Analisando o conjunto das respostas percebe-se que, apesar de quase a unanimidade dos motoristas se afirmar satisfeita com a suposta liberdade para estabelecerem seus horários de trabalho e as metas para os seus ganhos, somente dois entrevistados usufruem de horário para almoçar e três dos entrevistados afirmam conseguir tirar férias sem comprometer as metas; outros três dizem que gozar férias em tese é possível, desde que haja planejamento e organização por parte do motorista, mas eles próprios se dizem incapazes de atingir tal organização neste momento. Veja-se alguns relatos abaixo:

Tem um lado bom porque você se torna seu próprio patrão, você que determina o seu horário, você determina o horário que você quer começar que você quer terminar, você que determina o quanto você quer ganhar, se você quer ganhar menos, se você quer ganhar mais, ou até se você não quer trabalhar naquele dia.

[...]

Não consigo, pras metas financeiras que eu estabeleci, se eu tirar uma semana, se eu tirar um final de semana, você não consegue, dia de segunda- feira, é um dia crucial pra gente, que é o melhor dia pra se trabalhar, sexta feira, sábado, quem gosta hoje ainda e permanece rodando aos domingos, entendeu, são os melhores dias, mas se eu parar por uma semana, cai um pouco, se eu parar por 15 dias cai bastante, mas é você ter a consciência de que isso vai acontecer, ou se você se programar, trabalhar mais naquele mês porque no outro mês você vai precisar tirar férias, porque você vai precisar de uma semana pra estudar ou ir pra um médico, tem na consciência aí. Vai de acordo com a necessidade (Leila, 41 anos).

Por incrível que pareça, sobre esse assunto de não ter dia certo, nem horário, você acaba se programando em outras coisas, podendo ajudar até em outros demais assuntos, na minha casa no caso, então acho legal, pra minha vida às vezes fica meia torta, você acaba perdendo momentos né de estar com família, especialmente aos finais de semana né como eu venho dizendo eu tou trabalhando direto né, feriados, domingos, sobre pra vida eu acho um pouco complicado, mas o meu objetivo hoje é bater uma meta, a meta é quitar o carro.

[...]

Isso (tirar férias) ainda não é possível, sobre a saúde peço sempre a Deus, não é possível no momento, eu ter esse benefício, porque pagando parcelas de carro, então, sim a vida tá sendo assim, corrida, trabalho, um dia que eu tiro pra folgar é pra resolver problemas pessoais, pagamento essas coisas, e outro normalmente é pra tomar uma cerveja social, e voltar pra casa pra dormir, essa tá sendo a minha rotina, por esse tempo, não tá tendo esse lazer assim, 100%, legal né, não tenho como no momento até a meta ter essa parte cumprida (André, 42 anos).

Como se vê, confirma-se através dos depoimentos que os motoristas da Uber, apesar de se perceberem como livres e com autonomia para estabelecerem seu próprio ritmo

de prestação dos serviços, em verdade trabalham em jornadas superiores às previstas na CLT, não usufruem de intervalo para refeições, não gozam férias e alguns não tiram folgas regularmente, laborando em um regime intenso, desgastante e sem garantias. Os depoimentos atestam que os trabalhadores percebem como livre o exercício da atividade ainda que trabalhem mais do que os empregados.

Rendimentos, Ganhos e despesas com o exercício da atividade

Sobre os rendimentos auferidos a partir da prestação dos serviços de transporte privado de passageiros, perguntou-se aos motoristas se eles aprovam as taxas descontadas pela Uber, se entendem o seu cálculo, se acham que há transparência por parte da empresa neste sentido e se gostariam de poder negociar o valor dos serviços diretamente com os passageiros.

Dentre os doze entrevistados, nenhum deles concorda com as taxas praticadas pela Uber. Os motoristas reclamam do elevado percentual descontado afirmando que ele não é mais fixo como no início das operações da Uber e pode chegar a 50% do valor da corrida e afirmam nos depoimentos:

Exato, exato, eu acho que às vezes eles são muito abusivos na questão desses descontos que eles fazem, é tem um cálculo lá que caso você entre lá ver o que é o preço quilômetro vezes tempo, que dá um cálculo lá, antigamente eles descontavam 25% hoje, não tem esse desconto fixo né depende da viagem (Lucas, 24 anos).

Então, eu acho injusto, tem determinadas corridas que não vale a pena a gente fazer, entendeu, percorrermos muitos quilômetros, chega lá a corrida é um valor muito baixo a Uber tira a taxa dela, e a gente acaba ficando sem nada porque vai descontar gasolina que percorreu aquele percurso, quando vê o valor que a gente ganhou na corrida é 2,3,4,5 reais [...] (Leila, 41 anos).

No começo da plataforma aqui em Salvador, eu acho que talvez no Brasil também, nós tínhamos os preços calculados as taxas elas eram discriminadas viagem por viagem, ela discriminava o valor do quilômetro, o valor do tempo cobrado, pra compor o preço da viagem, e este ano do nada a Uber ela resolveu não mais mostrar pra gente essa composição dos valores, e as pessoas estão reclamando muito porque tipo assim uma viagem, que você sabe mais ou menos né porque a gente tem essa base, dependendo da quilometragem, você sabe o quanto ela iria custar, hoje custa bem menos mas eles não dão informações, então essa composição que era discriminada e a gente tinha acesso, acabou e isso é uma coisa muito ruim porque a gente se sente lesado, não tem como não se sentir lesado quando ela não tem essa transparência no valor da viagem pra gente (Roberto Carlos, 51 anos).

Não, muito injusto, no início a Uber chegou cobrando 15%, hoje depois passou pra 25%, depois passou pra 30, hoje tem dias que a viagem chega a cobrar até 50%. Nunca consegui entender esses cálculos não, hoje em dia dizem que o cálculo da Uber é feito de quilômetro percorrido por viagem, então fica meio complicado, é meio confuso, apesar de eles tentarem, mas eu sinceramente nunca consegui

entender, na verdade hoje em dia tá ainda mais complicado ainda de entender porque por exemplo você faz um viagem fica 33 reais, você vai ver fica pra você 17, 16, 16 e pouco então realmente não dá pra entender. Já tem outras viagens que dá 22, e você fica com 21 e pouco, desconta centavos, então é muito complicado de entender (Ricardo, 41 anos).

Outra reclamação dos entrevistados corresponde ao fato de a empresa proceder ao desconto da taxa desconsiderando que os custos da prestação do serviço são repassados para os motoristas: combustível, manutenção do carro, seguro, limpeza, pacote de dados no celular, além do tempo de espera por uma corrida, que sequer é remunerado. Em relação aos valores de corrida estipulados pela plataforma os trabalhadores são unânimes em afirmar que muitas vezes são irrisórios e não compensam, sobretudo nesse período de pandemia. Somente dois motoristas disseram compreender os cálculos das taxas e quatro reputam que há transparência nesses cálculos. Observem os quatro relatos abaixo:

No cálculo há transparência, mas eu não acho justo o percentual que é cobrado para o motorista, porque a gente tem um desgaste físico muito grande, fora toda uma manutenção de carro também que pra mim é prioridade questão mesmo de segurança (Fernanda, 47 anos).

Eu não acho justo o que a Uber cobra da gente, poderia cobrar menos, não tinha problema não, mas eu não acho justo não. Pra falar a verdade não viu, não consigo entender o cálculo que a Uber faz não (Rui, 60 anos).

[...] a questão do percentual de ganho é complicado porque percebe é claro que a plataforma tem lá seus custos, mas pro motorista, ele tem muito custo e os valores dele principalmente o valor de tempo de espera, é uma escravidão, se eu não me engano só analisando direito eu posso fazer isso pra você e mandar um print, é centavos por minuto e tem vezes que você espera a pessoa (depois que ela pede a corrida) 15, 20 minutos e ganha 1 real, ou um pouco mais, é surreal isso, e já a questão da quilometragem já é melhorzinha, que também acompanha as tabelinhas que a gente viu ai de deslocamento e relacionado ao valor, o que me deixa chateado é que alguns descontos que é feito são muito altos. Quanto ao percentual de cobrança por vezes eu discordo, eu discordo porque se a quilometragem foi reduzida tem que reduzir pro passageiro, ele não ele deixa pro passageiro o mesmo valor fica com ele a parte maior e o motorista fica com a parte menor e também, os percentuais deveria existir um reajuste todo ano, a questão da percentagem que é cobrada (Mário, 33 anos).

[...] a Uber não tá nem aí, a Uber quer ver a gente rodando, você gaste seu carro, você pague seu seguro, você coloque sua gasolina, se tem movimento ou não as taxa vão ser sempre cobradas, se estamos em pandemia ou não a taxa vai ser cobrada [...] (Leila, 41 anos).

Quanto à liberdade para poder estipular o preço dos serviços e negociar diretamente com os clientes, oito motoristas se posicionaram a favor caso a empresa permitisse. Os quatro motoristas que se mostraram contra a negociação direta com o cliente, por sua vez, afirmaram que se sentem inseguros para fazer ajustes por conta própria junto ao

cliente, preferindo que seja ditada pela plataforma. Essa hesitação de alguns trabalhadores em relação à possibilidade de eles próprios estipularem o preço das corridas parece revelar uma dependência em relação à infraestrutura organizacional da plataforma no quesito da segurança para exercício da atividade. Como se vê, nos relatos sobre a negociação direta com o cliente:

Se fosse necessário né com certeza, e de uma forma que fosse justa né, que não houvesse um desconto desleal (Lucas, 24 anos)

Sim, colocaria mais uma base, e calcularia mais ou menos a distância o tempo, no final da corrida não preço pré-determinado é feito a Uber, o preço dela já é pré-determinado com a estimativa do tempo logicamente isso pode alterar, mas sim seria bacana se a gente pudesse negociar diretamente com o cliente (Pedro, 28 anos).

Seria ótimo se a gente pudesse negociar o preço com o cliente, seria muito bom pra gente (Leila, 41 anos).

Sim porque não, assim a gente consegue passar pra aquele cliente porque ele tá sendo cobrado daquela forma ou daquele valor (Fernanda, 47 anos).

[...] então eu acho que hoje seria bom, que tanto o Uber quanto o Pop mudasse pra essa forma aí, pra você ter como negociar, chega fim de ano ano novo eles botam uma corrida daqui da cidade pra Caminho de Areia dá 80 reais, aí o cara prefere pegar o táxi, é caro, fim de ano a corrida bomba, bate muito alto então se você tivesse uma forma de negociar com o cliente seria bom, muito bom sim (Mara, 53 anos).

Sim essa livre negociação seria uma janela, seria algo que ia agradar os dois lados com certeza absoluta (Roberto Carlos, 51 anos).

Apesar de não concordar com o método de cobrança da Uber, pior que não, porque eu queria que isso já fosse uma coisa tabelada, não é uma quilometragem, mas que fosse um preço fixo, você entraria ciente de qual o valor do seu destino, e seria mais fácil pra mim, existe muita dificuldade de com esse aplicativo In Drive de você estar conversando com o cliente digitando, eu acho muito perigoso, fora que isso, o grupo de trânsito aqui em Salvador, desculpa a expressão, igual carniceiro, basta você pegar no celular você é multado, então, pra eu tá debatendo com o cliente valores, não acho viável, eu prefiro já ter uma tabela como a Uber faz, apesar de não concordar com o preço fixo, colocado por ela, mas sai melhor, você já entra no carro ciente do quanto paga, quando sair, acabou encerra o serviço (André, 42 anos).

[...] vamos supor temos dois lados, tem os clientes que a Uber direciona pra você, agora fora da Uber você teria cliente suficiente pra estar negociando, o cliente se sentiria seguro quanto a isso, você pegaria um motorista que não seja credenciado da Uber? Tem esse lado também, que não é seguro pro cliente, da mesma forma que tem as pessoas honestas tem as desonestas, então eu não acho viável isso, é a segurança do passageiro que eu vejo também desse lado, entendeu? (Everaldo, 67 anos).

As respostas dos trabalhadores confirmam que a Uber monopoliza a prerrogativa de fixação dos preços das corridas sem franquear aos motoristas qualquer possibilidade de ingerência a respeito. Com essa conduta, a plataforma assume permanentemente a posição de

controle por precificação da engrenagem produtiva através da tarifa dinâmica e das estratégias de gamificação, oferecendo prêmios e bônus aos condutores como estímulo à produtividade.

[...]eu tenho muitas amigas ainda do grupo, Mulheres da Madrugada MDM, tem um grupo de Mulheres da Madrugada que sempre passa na televisão aí, as meninas que rodam na madrugada, era bom, a gente sempre se reunia, chegava ali no Rio Vermelho, ali no posto Shell, uma hora esperava dar o dinâmico (preço), outra hora esperava o Uber tá bombando pra ligar o aplicativo, a noite era perfeita pra você rodar ficava pela Pituba ali pelo Rio Vermelho [...] (Mara, 53 anos).

[...] quando tem o preço dinâmico a gente dá uma esticadinha de 1 hora, 2 horas ali durante a semana de segunda a sexta, pra pegar justamente esse preço dinâmico onde nós temos uma arrecadação maior devido ao preço dinâmico (Roberto Carlos, 51 anos).

[...] a plataforma ela costuma colocar promoções, vantajosas por exemplo faça três séries de viagem e ganha x, quem não quer né ganhar mais, você vai ganhar o preço da corrida, e ainda vai ganhar x a mais por essa corrida, como ela te escraviza, ela te escraviza pelos horários que essas promoções são desenroladas, ou seja, quando os horários que os motoristas geralmente estão indo pra casa descansar, e ela coloca justamente as promoções pra encher os olhos do cara, ele ficar ligado na grana e dizer não vou fazer vou correr, vou fazer mais dinheiro porque durante o período normal, você não tem essas promoções, mas quando chega no período onde na verdade você deveria estar indo pra casa descansar né, e até mesmo os outros, que trabalham a noite estão começando mas o que trabalha de dia precisa descansar, e aí o que acontece eles colocam essas promoções pra te prender na plataforma, e isso eu vejo como uma forma de te escravizar, porque é uma vantagem, e quem não gosta de vantagem, acaba termina o cara esquecendo da família, esquecendo das outras coisas e acaba o cara ficando ali no volante muito mais tempo do que deveria. Sim, sim, eles não chegam a perguntar porque você não está logado mas eles colocam justamente dirija agora e você ganha x em três séries de corridas, dirija no domingo e ganhe x, essas coisas eles tem essa forma midiática de propaganda pra colocar o cara na ativa eles fazem muito isso, isso chega lá nas notificações constantemente pra nós (Roberto Carlos, 51 anos).

Dessa forma, os depoimentos dos motoristas sinalizam que o seu campo de liberdade no trabalho fica limitado por esse controle unilateral dos valores das corridas, cuja oscilação reflete diretamente nas metas de cada trabalhador e, conseqüentemente, na intensidade do trabalho necessário para atingi-las.

Ainda sobre o argumento de que os motoristas possuem liberdade para ativarem o sistema da plataforma quando desejarem, o mesmo não prospera, uma vez que aqueles trabalhadores que permanecem muito tempo sem se conectar podem ter excluído o seu cadastro. Além disso, a plataforma envia notificações que estimulam a ativação do “parceiro” e também propõe premiações para aqueles que completarem certo número de viagens em determinado tempo cumprindo, pois, alguma meta, conforme atesta o depoimento do coordenador de operações da Uber, Saadi Alves de Aquino colhidos no Inquérito Civil n. 001417.2016.01.000/6 do Ministério Público do Trabalho alegou que:

[...]a empresa não fazia nada contra os motoristas que trabalham pouco mas o contrário, ou seja, incentivar quem trabalhasse muito; que esse controle (desativar quem trabalhasse pouco) era feito para que a empresa possa ter controle de quem não está mais interessado em dirigir para a Uber; que o incentivo para trabalhar mais e agregar mais motoristas ao sistema são a forma de garantir o atendimento à demanda (BRASIL, 2016, s.p.).

No mesmo sentido, em depoimento o ex-gerente geral da Uber, senhor Filippo Scognamiglio Renner Araújo que afirmou, [...] o aplicativo continha funcionalidades para incentivar os motoristas a ficarem on-line por mais tempo, indicando os potenciais ganhos, independentemente da jornada acumulada”.

O referido preposto acrescentou ainda que a plataforma enviava por *email* ou mensagem a seguinte frase: “Tem certeza de que vai ficar *off-line*? Você pode ganhar mais X reais se ficar *on-line*”. Como se vê, apesar da forte propaganda sobre a liberdade para gerir seu tempo de trabalho, o espectro de atuação do motorista nesse sentido é limitado não existindo uma verdadeira autonomia neste sentido.

Controle da atividade pela plataforma Uber

Prosseguindo na investigação das percepções de liberdade e autonomia no trabalho dos motoristas formulou-se perguntas relacionadas aos demais mecanismos de controle exercidos sobre o trabalho além do preço dinâmico, das metas, promoções e bonificações. Nesse momento questionou-se os trabalhadores sobre o sistema de avaliação e punição utilizado pela empresa indagando se concordam, se acham justo ou se já sofreram algum tipo de punição.

Apenas quatro dos entrevistados disseram concordar com o sistema de avaliação; seis deles acham injusto o sistema avaliativo da Uber e seis deles já sofreram alguma punição (advertência, bloqueio e suspensão) pela empresa.

Alguns entrevistados mostraram-se bastante preocupados com o cumprimento das diretrizes impostas pela empresa a fim de não reduzirem sua nota. A nota é mencionada frequentemente nos depoimentos uma vez que ela tanto serve de parâmetro para o motorista ascender dentro das categorias de classificação e adquirir benefícios junto à Uber, como também as notas baixas podem ensejar suspensões temporárias ou definitivas pelo sistema (bloqueio/desligamento da plataforma). Neste sentido destacam-se os seguintes relatos:

Eu tenho medo de não ter um padrão né, mas muitas vezes não são coerentes né, as vezes usam de forma que não é justa [...]

[...] eu sei que a Uber normalmente, se você obtiver uma sequência de notas baixas a Uber entra logo em contato com você ela manda mensagem, e-mail ou então até em ligação pra saber o que está ocorrendo e se a nota abaixar muito ela bloqueia (Lucas, 24 anos).

Sobre esse embasamento dos clientes, fazer um elogio, e uma reportagem de reclamação, eu acho que pra Uber ainda tem algumas falhas, o motorista ele tenta trabalhar o profissional dele o mais próximo possível, apesar que existe hoje muitos motoristas que eu nem sei o porquê tá no aplicativo, essa é uma das falhas também da Uber, existe assim, uma grande falha, ela é também vantajosa assim em um certo ponto, aumenta o ponto do motorista quando ele é muito bem avaliado, não só as estrelas, porque não é as estrelas somente que dão um status pro motorista, porque às vezes o cliente acha que só dando as 5 estrelas tá elevando o motorista a ser melhor, não, os elogios, confirmações, notificações como carro limpo, motorista educado, dirige bem, são esses critérios no geral, que faz crescer o motorista dentro do aplicativo, mas muitos clientes não fazem isso (André, 42 anos).

Bem, se toda corrida a gente receber estrelas, ajuda bastante porque a gente vai junto com a aceitação de corridas, a gente vai aumentando os nossos pontos, vai aumentando a porcentagem da aceitação, as avaliações, são de extrema importância onde você consegue mudar os níveis dentro da plataforma (Fernanda, 47 anos).

Alguns entrevistados reputam deslealdade e injustiça no sistema de notas, explicando que ficam à mercê das avaliações de clientes, os quais nem sempre são sinceros. Apontam também que a Uber na maioria das vezes não ouve o motorista e não lhes dá chance de se defenderem quase sempre dando sempre razão ao cliente, a saber:

O método de avaliação da Uber (...) eu acho injusto, graças a Deus minha avaliação é até boa, mas muitas vezes o passageiro mente, porque o Uber eles dão às vezes, uma corrida grátis, porque o passageiro se sentiu desconfortável, não se sentiu bem com algo que o motorista fez, muitas vezes gente mente, graças à Deus, as mulheres sofrem menos que os homens, mas eu acho injusto, por exemplo, eu cancelo uma corrida aqui porque a área é perigosa, ela manda de novo, você cancela de novo ela manda de novo, o que que ela faz ela me suspende por alguns minutos, ou lhe bloqueia naquele dia pra você ir lá desbloquear, então eu acho injusto (Fernanda, 47 anos).

[...]você recebe 10 notas 5, você recebeu uma nota 1 sua avaliação despenca vai lá pra baixo, então eu acho injusto, avaliação, do Uber em relação à você cancelar a corrida, eu acho injusto, porque muitas vezes você não se sente segura no local (Mara, 53 anos).

Olha, é meio complicado falar, eu não acho um método ruim porque você sempre tem que estar prestando um serviço de excelência, e às vezes por qualquer bobagem, você não parou no ponto exato aí o cliente vai te dá duas estrelas, uma nota baixa, eu particularmente não tenho muito o que reclamar não, mas não é bem o que a galera acha não, eu me preocupo mais com as reclamações de clientes, mas o método de pontuação, eu acho legal, eu não tenho muito do que reclamar não, hoje em dia minha pontuação na plataforma é 4.94, já cheguei até 4.98, aquela coisa né você tem que estar sempre atendendo o cliente com excelência, sempre com um sorriso no rosto (...)tudo isso lá na frente vai valer a sua avaliação né, vai muito de cliente pra cliente, é complicado entrar nesse tema, mas eu não tenho reclamações do método de avaliação não. O que me deixa preocupado é as reclamações, quando o cliente faz

reclamação na plataforma e você não tem direito de defesa, isso que me deixa preocupado é isso que eu não gosto... o direito de defesa, apesar de não ter tido nenhum problema, graças a Deus nesses quatro anos com a plataforma, porém já vi vários colegas ter problema com a plataforma.

[...]

Hoje eu procuro não entrar em atrito com o cliente [...], se eu chego se eu ver que o cliente já tá já estressado por algum motivo, devido a muitos cancelamentos ou atraso [...] eu prefiro cancelar a viagem, não fazer a viagem com esse cliente, [...] de repente o cliente já embarcou no veículo e o cliente tá estressado, tá aborrecido, eu tento driblar da melhor forma possível, as vezes evito o embate, a discussão, sempre dou razão ao cliente, [...] mesmo sabendo que o cliente está errado, sempre dou razão ao cliente, porque o cliente quando ele descer é uma faca de dois gumes ou ele pode me dar uma estrela, ou ele pode me dar cinco estrelas, ou ele pode fazer uma reclamação direta a plataforma (Ricardo, 41 anos).

Como eu já ouvi de um colega que também é da Uber, uma vez a moça deu uma estrelinha porque a bala dele era *Ice Kiss* (Lucas, 24 anos).

Quanto às punições, a maioria dos motoristas acham o sistema da Uber injusto, seja porque não ficam claro os motivos das punições aplicadas, seja pela falta de oportunização de defesa principalmente com relação à não aceitação de corridas para áreas de risco, e relatam:

Então, eu acho a parte da punição desleal, né porque eu já sofri punição, vou te dar exemplo da punição, tem determinados lugares que não tem como nós transitamos aqui na cidade de Salvador, infelizmente a insegurança tá aí né tomando conta, infelizmente, nós deixamos de atender várias pessoas, devido a insegurança, e aí o que acontece, quando eu recebo uma corrida que eu sei que é um lugar, de área de risco, eu cancelo, aí vê como isso uma infração e aí se você fizer isso várias vezes, você fica punido, e eu fiquei sem dirigir uma vez o dia praticamente, no outro dia que me liberaram, me deram isso como uma punição, eu já passei isso, quer dizer, eu tenho o meu carro, eu que estou indo pro local pra pegar o passageiro, identifico que é uma área de risco, eu cancelo, eu sou punida por isso, aí eu não entendo cadê a proteção do aplicativo conosco motorista, afinal somos nós que fazemos a plataforma girar, então eu acho que a gente deveria ter mais um olhar humanitário em relação a nós motoristas né, deveria ter mais humanidade nessa questão aí, porque eu fui punida nessa situação aí que eu tou te explicando, eu cancelei várias corridas porque era área de risco, e a Uber entendeu isso como uma infração e eu fui punida, então eu acho que as punições são bem desleais (Leila, 41 anos).

[...] muita das vezes eu acho que a plataforma ela é injusta com a gente e favorece mais o passageiro, e a maioria das vezes a gente não tem como se justificar ou reclamar. No momento que a gente vive nessa pandemia, hoje eu fui bloqueada pela Uber porque a minha carteira ela venceu e aí devido a pandemia, os agendamentos estão a um prazo muito longo, né pra gente renovar isso aí, perante a lei de trânsito a data que vence a carteira você tem mais 30 dias mas a Uber não enxerga dessa forma. Advertências que já recebi: Condução perigosa, eu já recebi uma advertência dessa, eu achei que foi muito injusto, eu já recebi de passageiro falar que eu fui mal educada com ele, que eu também acho isso injusto, e muitas das vezes não é verdade, já recebi advertência também de mudança de rota desde quando a cidade de Salvador tá em transtorno aí de obras, e que você chega em um determinado lugar está fechado você tem que fazer volta, e aí o passageiro ele usa de má fé pra conseguir desconto ou não pagar aquela viagem ele diz que eu mudei a rota, não diz a verdade e aí a Uber vem acatar sobre o que o passageiro diz e não procura ouvir a gente (Fernanda, 47 anos).

A motorista Mara relatou que sofreu um bloqueio em 2020 e está atualmente questionando na Justiça comum essa punição. Ela requereu que a empresa declinasse o motivo da sanção que lhe foi imposta, embora especule que tenha ocorrido porque cancelou repetidas vezes uma corrida cujo local de destino achou perigoso. Sobre esse caso em particular, a entrevistada narra que:

Já sofri bloqueio, você tem que ir lá desbloquear, sofri uma punição do Uber agora tou rodando só com o Pop, eles me bloquearam devido eu botei a questão na Justiça, eu tô rodando só o Pop, e eles não explicam o porquê, aí o advogado botou na justiça, e eles tem que desbloquear, já saiu a liminar, onde eles tem que me retornar e eles não cumpriram, e o advogado entrou com o Uber por descumprimento, e tá aí, com a pandemia agora aí, parou, continuo rodando o Pop, e a Uber eu tenho a questão onde tem o descumprimento deles porque eles tem que me retornar, e eu joguei na justiça porque eles não me deram justificativa o porquê do bloqueio, e eu fui lá várias vezes pra saber o motivo, pra eles me informarem o porquê eles tinham me bloqueado. Eu até sei o porquê, porque uma noite eles me mandaram pegar uma corrida do Imbuí com 23 minutos, pra pegar em uma chácara que tem ali, é um lugar perigoso perto de Pau da Lima, e eu cancelei, na segunda vez eu cancelei, na terceira vez eu cancelei foi por sinal, uma noite me bloquearam (Mara, 53 anos).

Sobre o bloqueio sofrido, a entrevistada revela indignação com o seu desligamento compulsório e pelo fato de a plataforma não declinar os motivos que levaram à aplicação punição mesmo depois de ser processada:

(...) porque agora mesmo eu coloquei a Uber na justiça, porque eu só queria uma resposta, estive lá três vezes na Uber, estive no escritório da Uber, pra saber porque o Uber me bloqueou, eu só queria uma explicação, eu não tenho nada contra a Uber, eu tenho que agradecer, o cara é bloqueado da Uber, porque ele tentou mexer com uma menina, o cara é bloqueado da Uber, porque cobrou uma corrida mais cara, eu fui bloqueada da Uber sem nenhum motivo, tanto que eu joguei na justiça e o desembargador mandou que ele me retornassem, mandou que eles me colocassem de novo e eles descumpriram e tá aí tenho pressa nenhuma, eu só queria da Uber uma explicação pelo qual eu fui bloqueada, eu não faria nada se tivesse um motivo certo, um motivo concreto porque eu tenho uma avaliação na Uber de 4.82, mandei tudo pro advogado, várias avaliações de mim de vários passageiros dizendo boa motorista, pessoa simpática, então são as únicas avaliações que os passageiros me dão, hoje eu não sou empregada da Uber porque a Uber ela simplesmente lhe bota pra fora e não dá nenhuma explicação (Mara, 53 anos).

O depoimento do motorista Roberto Carlos levanta uma questão relevante acerca do nível de controle e fiscalização exercido pelo algoritmo em relação à conduta dos trabalhadores; ele explica que a Uber investiga os casos de cancelamento de corridas em que são alegados motivos de segurança pelo “parceiro”; segundo ele, a empresa apura a ocorrência e pune ou não o motorista de acordo com o cruzamento dos dados que cataloga sobre a existência ou não de riscos em cada área:

Sobre driblar punições, a tecnologia da Uber faz com que os dados coletados, por exemplo, se você está em uma área de risco, você diz que ali é uma área de risco e você não vai chegar até o passageiro, ela não vai acreditar somente na sua palavra, ela vai investigar e vai ver os dados, ela vai verificar quantos outros motoristas parceiros estão falando da mesma coisa, que ali tem uma área de risco e que você não vai até o passageiro, então, né, você cancele essa viagem sem nenhuma punição, sem afetar o seu percentual de cancelamento, você vai estar realmente fazendo isso, mas será ou não punido de acordo com os dados que eles levantam, então pra driblar as punições, não basta dar uma de sabidinho e o cara dizer que tem outra coisa pra fazer e vai dizer que tá num lugar normal e vai dizer que ali realmente é uma área de risco, então eles vão coletar esses dados pra saber se você realmente está falando a verdade, se aquilo ali está realmente ocorrendo ou não (Roberto Carlos, 51 anos).

Everaldo, por sua vez, explica que não teme sofrer punições e relata orgulhosamente que nunca sofreu nenhuma sanção, porque sempre obedece à Uber, mas faz a ressalva de que procura não cancelar muitas corridas, e explica:

Eu acho que se algum motorista foi punido é porque ele cometeu algo ilegal com relação ao aplicativo eu nunca sofri punição nenhuma, porque eu penso da seguinte forma direito tem quem direito anda, então eu procuro seguir as ordens da Uber, então se você olhar no meu perfil você vai ver minha avaliação a minha nota, e principalmente os comentários a meu respeito, então punição eu não sei falar sobre punição porque eu nunca sofri punição.

[...]eu mesmo forneço água mineral pros meus clientes, tenho lixa de unha, disponibilizo o *wifi* se o passageiro quiser, e com isso eu procuro sempre conversar com o passageiro, levar um papo com o passageiro, e tem motorista que não tem esse traquejo assim esse perfil, as vezes muito mal responde o bom dia do passageiro, eu já ouvi relato de passageiro sobre isso, de o motorista não responder nem o bom dia, ou trabalhar com cara enfezada, eu não, eu se tiver meus problemas fico em casa, dentro do carro mesmo ali é minha empresa, eu tenho que tratar bem meus clientes, é obrigação não é um mérito, então tem uns mimos que eu dou pro meu passageiro, procuro servir da melhor maneira possível, aguardo, telefono, quando eu não encontro telefono, mando mensagem, faço de tudo pra localizar o passageiro, ajudo no carregar de bagagens que ele tenha no carro retirar, procuro sempre ajudar o passageiro, independente do que for.

[...]

mas quando você começa a cancelar muita corrida, sua pontuação cai, sua pontuação cai, sua nota cai, porque tem a média de corridas que eles controlam né, os cancelamentos e aceitações das corridas, mas comigo eu nunca tive nenhuma punição por conta disso não, eu procuro ir remediando as coisas, o quando bate o sexto sentido assim que eu não devo ir eu não vou, entendeu, mas geralmente eu faço a corrida (Everaldo, 67 anos).

Finalmente, o motorista Mário traz importantes observações acerca da relação entre as taxas de aceitação e cancelamento de corridas e as notas dos motoristas com a possibilidade de progressão no programa de pontos (Uber Pro)⁹⁰ e benefícios oferecido pela

⁹⁰ O Uber Pro é um programa criado pela Uber para oferecer benefícios e vantagens aos motoristas do app. O serviço oferece descontos em cursos de graduação, academia e até mesmo na compra de combustíveis, e que podem ser estendidos à família dos parceiros. Além disso, os membros ganham prioridade em viagens saindo de

plataforma aos “parceiros”. Segundo ele, esse sistema de pontos força o motorista a trabalhar muitas horas para captar mais corridas sem que tenha a possibilidade de efetuar muitos cancelamentos, sob pena de prejudicar suas taxas:

Então, eu tenho um questionamento sobre o sistema que eles adotam para as classificações, como assim as classificações todo parceiro do aplicativo ele é classificado em algum potencial nível, e tem os níveis azul, ouro, platinum e diamante, como é que faz o avanço desse nível é por três critérios, dentro de um período de três meses você tem que ter uma pontuação de estrela, uma pontuação de aceitação de corrida, e uma pontuação de cancelamento de corrida, a de estrela ela está relacionada à qualidade do seu atendimento, é preciso que você tenha a partir de 4.95 de estrela ou a sua pontuação tem que ser acima de 4.95, a taxa de aceitação tem que estar sempre acima de 80%, e a taxa de cancelamento tem que estar sempre abaixo de 10%, eu acredito que essa evolução dos níveis das categorias deveria ser só pelo seu bom atendimento e não levar em conta se a sua taxa de aceitação tá acima de 80% ou se sua taxa de cancelamento está abaixo de 10%, porque isso, porque pra eu manter a minha taxa de aceitação acima de 80% e a minha taxa de cancelamento abaixo de 10% isso requer que eu tenha um vínculo muito grande com o aplicativo em horas on-line, e isso de certa forma inibe o meu direito se eu quero aceitar essa corrida ou não uma vez que estar com essas taxas inferiores, ou no caso estar com essa taxa de aceitação abaixo de 80% e a de cancelamento acima de 10% isso faz você reduzir o seu nível e aí você perde benefício isso tudo tem que estar relacionado em um período de três meses.

(...) Deixa eu fazer uma correção aqui eu pensei que a taxa de cancelamento tinha que ser abaixo de 10%, não é abaixo de 8% é ainda menor, no somatório geral de todas as minhas corridas eu tenho que ter abaixo de 8% de cancelamento, isso pra mim é horrível porque perceba, olha só a minha pontuação de estrela, é 4.98, eu todo dia tenho um comentário de excelência do atendimento e isso não é um critério que evolui a minha categoria, eu tenho que ter 8% de taxa de aceitação ou seja, aceitar todos os tipos de passageiro e eu tenho que ter uma taxa de cancelamento muito baixo, ou seja aceitar todos os tipos de corrida, esqueci de um detalhe, cada corrida te dá um ponto, e pra você atingir certos níveis você precisa ter certa pontuação. Por vezes você tá em um local que é perigoso você opta por não aceitar porque não está se sentindo seguro, e a longo prazo isso pode te levar a um dano de categoria isso ocorre muito no dia, por outro lado você tem como acionar o item de ficar *off-line* [...] (Mário, 33 anos).

Comunicação: com a Uber, entre os trabalhadores, com o sindicato.

Investigar como se opera a comunicação dos motoristas, seja com a empresa Uber, seja com seus próprios pares individualmente ou por associações, pode parecer, à primeira vista, tangencial à coleta das suas percepções sobre autonomia e liberdade no trabalho. Entretanto, as respostas obtidas demonstram que a questão não é tão simples e possui imbricações com a hipótese da pesquisa merecendo uma análise mais detida.

aeroportos. O programa é formado por quatro categorias: Azul, Ouro, Platina e Diamante. Para participar, no entanto, é necessário preencher alguns requisitos, como possuir avaliação média de pelo menos 4,85 estrelas, manter a taxa de cancelamento abaixo de 8% e ter um índice de aceitação de pelo menos 80%. Disponível em: <https://www.uber.com/br/pt-br/drive/uber-pro/>. Acesso em 15 dez. 2020.

Neste particular, os depoimentos apontam que dentro do sistema de organização do trabalho pela Uber a maioria das comunicações entre os motoristas e a plataforma são obrigatoriamente intermediadas pelo sistema digital. Essa estrutura de gestão do trabalho leva os trabalhadores a afirmarem que “tudo é feito pelo aplicativo”, sendo as interações com seres humanos, prepostos da empresa, secundárias e praticamente inexistentes, de forma a invisibilizar a figura do patrão, do chefe, do empregador. No entanto, de acordo com os relatos:

A Uber não é de dar grandes retornos, grandes respostas, parece que fica tudo programadinho, tudo certinho, eu já reclamei com a Uber, em relação a passageiros, no momento passageiro sem máscara, quantidade de passageiro dentro do carro de a gente se recusar a levar, a gente se recusa a levar menor de idade, ou levar criança fora da cadeirinha ou do bebê conforto, isso já foi comunicado, não deixou de ser nenhuma reclamação, já reclamei com a própria Uber, sobre meus repasses de ganho que algumas vezes vem cálculo errado, ou de alguma forma eu achei injusto o valor que ela cobrou, e a explicação é que eles estão sempre certos, você não tem muito a quem gritar nem a quem falar.

É terrível quando você tem que abrir o seu próprio aplicativo, e você tem que fazer algum tipo de reclamação, tirar alguma dúvida, que você tenha que reportar através do celular mesmo (Fernanda, 47 anos).

(A comunicação ocorre) pelo próprio aplicativo tanto o motorista quanto o passageiro como reportar ou por e-mail de suporte da Uber (Lucas, 24 anos).

Sempre por sistema, sempre pelo próprio aplicativo temos um local de suporte onde fazemos essas reclamações. [...] todos os assuntos que são tratados pelo suporte você recebe o retorno, claro que não é imediato, mas você recebe o retorno da empresa (Pedro, 28 anos).

Até antes da pandemia nós tínhamos o centro né aqui da Uber, fica ali atrás do Shopping Sumaré, na rua Ewerton Visco, lá no centro eles não recebem reclamações né, de qualquer outra natureza toda reclamação toda petição todo registro ele é feito pela plataforma, e se for uma coisa mais séria você vai receber uma ligação, mas se for uma coisa mais corriqueira dependendo da avaliação deles, eles só vão responder em chat no aplicativo.

Sim, sim apesar de toda essa tecnologia, mas a gente sente falta realmente desse contato presencial onde a gente pode estar desabafando, mostrando com mais detalhes, ou até mesmo um cara a cara até mesmo pra pessoa sentir um pouco do que você tá sentindo quando passa por uma situação, porque você digitar escrever, falar por mensagem é uma coisa, mas você no presencial a coisa é totalmente diferente e eles realmente se esquivam na hora de ter esse contato (Roberto Carlos, 51 anos).

[...] já essa comunicação entre o parceiro e o aplicativo aí entra essa questão das categorias, porque se você tem uma categoria muito boa praticamente você tem um call center exclusivo se você tem uma categoria inferior, nossa, você lida com pessoas que parece que não tão nem lendo o seu questionamento, resposta muito automática é uma surtação da cabeça (Mário, 33 anos).

Sobre a comunicação com outros trabalhadores, seja por intermédio de sindicatos e associações, seja de maneira particular pessoa a pessoa, as respostas demonstram o quanto a gestão “uberizada” do trabalho invisibiliza os indivíduos insculpindo nos mesmo um

sentimento de solidão, individualismo e não pertencimento a uma classe ou categoria profissional. Com efeito, a organização da prestação dos serviços de transporte por intermédio de algoritmos que ditam o ritmo de toda a atividade e estimulam ou coíbem condutas e comportamentos transforma os motoristas em meros cadastros, números ou códigos de um sistema tecnológico em estado permanente de concorrência com os outros.

Apenas uma das entrevistadas afirmou já ter feito parte de uma associação de motoristas (no estado da Bahia existem duas entidades representativas: o Sindicato dos Motoristas por Aplicativo e Condutores de Cooperativas do Estado da Bahia (SIMACTTER-BA), criado em 2017 e a Associação dos Motoristas Profissionais de Aplicativos da Bahia (AMPABA); criada em 2016, os demais não são filiados e não souberam ou não quiseram falar a respeito: tudo o que obtivemos neste particular foram respostas lacônicas e sem maiores justificativas. O descrédito quanto ao papel das associações e das lutas coletivas também aparece nos discursos:

Não, já fui convidada algumas vezes, mas não quis me filiar não, mas eu nunca me interessei não, sem maiores porquês (Fernanda, 47 anos).

Em vários grupos eu tou sempre nos grupos (virtuais) vendo as estratégias o que a galera tá fazendo, porém eu sinto que os motoristas de aplicativo não são unidos não, não tem união entre motorista de aplicativo, nem na rua, nem nas plataformas é muito difícil você ver os motoristas unidos, tanto que nós não temos um sindicato forte, eu nem sei se a gente não tem sindicato na verdade, tem grupos aí que se diz do sindicato mas pelo motorista mesmo em si eu não vejo nada (Ricardo, 41 anos).

Não, não sou filiado a nenhuma associação. Não tenho motivo nenhum não, já conheci uma associação acho que era Ampaba um negócio assim, onde você tem um respaldo jurídico algo assim, mas não achei interessante não fui a frente, mas não tenho nenhum motivo pra não ser associado (Rui, 60 anos).

Não sou filiado a nenhuma dessas associações, quanto a essas coisas assim eu pouco me preocupo não participo muito não [...] (Mário, 33 anos).

Por outro lado, na contramão do individualismo e talvez como estratégia de proteção e sobrevivência, os motoristas criam elos de solidariedade de maneira informal e agrupam-se pela internet através das redes sociais para trocas de informações sobre trânsito, preços de corridas, prêmios e promoções oferecidas pela empresa e até mesmo para monitoramento de viagens por locais de risco. Quanto à comunicação entre os colegas os motoristas anunciam:

Sim, diariamente, quando não sou eu, são as colegas e isso (a comunicação) acontece muito através de vários grupos pelo WhatsApp muitas vezes a gente se reúne para um café da manhã, para um almoço, algumas festas comemorativas, então sempre tem essa troca de ideia de conversa, a gente fala das dificuldades de

algumas estratégias e experiências, tudo do nosso cotidiano a gente vai conversando (Fernanda, 47 anos).

Sobre o que você fala de conversar com os outros motoristas, sim tem alguns grupos que a gente tem, principalmente grupo de informativo de acidente, de trânsito fechado, bloqueado, ajuda a gente [...] (André, 42 anos).

Através do grupo, grupo da gente que tem no aeroporto e outros lugares, eu participo de três grupos, e a gente sempre tá trocando experiência, opinião, tudo direitinho (Rui, 60 anos).

Sim, sim faço parte de vários grupos e tenho o meu próprio grupo, de aplicativo onde a gente debate as coisas referente a mobilidade, com informação também de preço de combustível, onde tem o combustível mais em conta e também sobre as regras da plataforma quando elas mudam, nós debatemos tudo em grupo de WhatsApp (Roberto Carlos, 51 anos).

[...] quem quer entrar pro aplicativo ter essa comunicação essa redezinha é importante. A maioria se dá pelas redes sociais mesmo, eu em particular sempre converso com alguns amigos pelo WhatsApp. Então todos que eu conheço relacionado a algum direcionamento da plataforma qualquer diálogo conversação são meus amigos antigos. Eu sempre tou mais interessado nos modelos de amigo que eu tenho são assim, se o aplicativo teve alguma informação em forma de cálculo, se o aplicativo vai gerar alguma missão de ganho na semana, aí eu fico sempre mais atento a questões relacionadas ao capital (Mário, 33 anos).

Por último, merecem registro os relatos da existência de grupos de trabalhadores que ultrapassam a forma de organização virtual e geram encontros presenciais entre motoristas, ainda que apenas em momentos de lazer e descontração como apontam as motoristas Leila e Mara:

Nós nos comunicamos sim, onde passamos a nossa rotina diária né, dificuldade com passageiro, alguma situação é... no trânsito, temos sim, nós temos o grupo chamado Mulheres no Poder, não sei se ouviu falar, temos uma página na internet, e temos o grupo do WhatsApp que roda eu acho que por volta de 160 mulheres que rodam aqui na cidade de Salvador. Então, pessoalmente eu devo conhecer umas 15 a 20 inclusive vamos ter agora no mês de dezembro uma confraternização onde vai tá reunindo a maioria das mulheres que rodam aplicativo aqui em Salvador (Leila, 41 anos).

Sim sim, temos vários grupos de motoristas de In Drive, motoristas Uber, motoristas de aplicativo Pop, Uber, Mulheres do Poder, Mulheres da Madrugada, temos vários com motoristas, de grupo acho que no meu WhatsApp deve ter uns 5 ou 6, agora não lembro não mas temos bastante, os motoristas se comunicam passam a localização, vou pegar uma corrida perigosa, aí passa pro outro, pra gente olhar, fiscalizar a corrida, ele manda a localização indo pra uma corrida, dizendo que pegou uma corrida suspeita temos um grupo só pra isso de corridas suspeitas, onde você manda a localização e o motorista que tá desocupado busca fiscalizar, se o motorista não entrou em contato, a gente fica ligando, ligando até conseguir, se não conseguir a gente sabe que aconteceu alguma coisa. [...] As festas do Grupo de Mulheres que rodam Uber, a gente só marca dia de quarta ou quinta, porque ninguém marca em final de semana, que é dia de ganhar dinheiro, segunda e sexta, sábado e domingo (Mara, 33 anos).

Segurança

É notório o problema da falta de segurança na maioria das cidades brasileiras; além do crescimento na criminalidade, houve um aumento no número de locais em que o Estado não controla inteiramente, como áreas dominadas por estruturas paralelas de poder formadas por milícias e traficantes de drogas.

Dentre os 12 motoristas entrevistados, nove responderam que já vivenciaram alguma situação perigosa no exercício da atividade, apenas um motorista disse não pagar seguro do veículo, nenhum deles tem seguro de vida e só metade deles está contribuindo para a previdência.

Constantemente expostos à insegurança e à violência inerente ao exercício da atividade de transporte, os motoristas enumeram as dificuldades enfrentadas em seu cotidiano, indo desde a ausência de conhecimento prévio do destino das corridas à impossibilidade de escolherem trajetos. Além disso, reclamam da falta de respaldo da Uber nas situações de risco e alegam não poderem cancelar ou deixar de aceitar corridas para locais que reputeem como perigosos sem o risco de sanção pela plataforma:

[...] logo quando eu comecei a rodar, eu tinha mais ou menos uns quinze dias que eu passei por uma situação perigosa, eu saí de lá chorando, um pouco nervosa, eu não sou muito de ficar muito nervosa, eu não sou muito de me agitar muito, eu sou super tranquila, e nem tão pouco de me assustar muito, mas de você se sentir como mulher indefesa, desprotegida. São situações que muitas vezes você levar o passageiro e na hora de você sair ter problemas [...]eu nunca fui assaltada e nem roubada, mas já passei por situações que não eram minhas, mas eu tive que passar, e é através disso aí que você ganha experiência no dia a dia, na vida, onde você fica mais alerta, você fica mais esperta. A minha primeira experiência, eu reporte pra Uber, eles mandam aqueles mesmos textos, levemente um apoio, que a gente preste mais atenção e nada pode ser feito, tudo isso acontece porque o GPS da Uber, o GPS e a Uber colocam a gente em caminhos errados ou perigosos, e mais nada que possa ser feito (Fernanda, 47 anos).

Já sim, já passei infelizmente por situações assim de rotas perigosas, locais considerados perigosos, mas assim, sempre soube me sair, eu acho que a gente tem que entrar principalmente nesses locais assim perigosos bem humildes sabe pedindo permissão

[...] existe sim esse assunto entre todos os motoristas de desativar o aplicativo quando chega em certos bairros, ainda mais os bairros mais considerados não só dita pela polícia, jornais ou meios de telecomunicação com alguns bairros mais violentos daqui de Salvador a gente desliga o aplicativo porque fica preocupado com a chamada lá dentro, levar o cliente de fora pra dentro com muita facilidade, mas às vezes pegá-lo de dentro pra fora aí existe um perigo (André, 42 anos).

Hoje ninguém roda, eu não conheço uma pessoa de aplicativo que não tenha sido assaltada, tomando o carro de assalto, parado ou com passageiro, tive colegas que já foram deixados na BR, já foram levadas como refém, é uma série de coisas que a

gente vem passando, eu graças a Deus, fui assaltada por 3 homens, mas eles me liberaram na hora.

[...] já passei por muitas dificuldades durante a noite, já passei por muitos transtornos, e situações que eu já tive que parar e pedir socorro, então graças a Deus só passei por um assalto, durante esses anos todos, mas poderia ter passado por mais situações que eu tive que driblar.

Eu reportei (o assalto) sim em mensagem, informando que eu tinha sido assaltada devido a uma corrida que eu tinha pego uma corrida de Boa Viagem pra Periperi, mas o que a Uber sempre pede é desculpa, ela manda mensagens de texto informando que sente muito, essas coisas, na verdade não se preocupa muito não em relação a nada, não dão respaldo nenhum, você perdeu, perdeu seu celular, você perdeu sua bolsa, seus documentos, você não consegue mais rodar, quando você reporta que você perdeu os documentos imediatamente ele te bloqueia, pra você ir lá levar os documentos, você não pode colocar um outro carro sem mostrar que tá com tudo na mão de novo (Mara, 53 anos).

[...] durante esses quatro anos sofri um assalto, um roubo de carro né, o carro levaram e mesmo com todo filtro com toda a segurança rodando pela Uber esse delito aconteceu contra a minha pessoa, mas graças a Deus os prejuízos não foram tão grandes porque a gente já tem experiência na área de segurança e já sabe como agir, esse foi um caso digo assim isolado, porque tem gente que não sabe agir como reagir, e o certo é não reagir, mas quando aconteceu comigo eu mantive a calma e tudo se resolveu.

Sim já passei por várias situações difíceis por causa de passageiros que eram na verdade assaltantes, consegui frustrar dois assaltos[...]momentos difíceis, e realmente, nessa questão, se acontecer coisa assim, coisa semelhante você não vai ter um respaldo da Uber ela não vai te dar muita assistência nisso aí não, ela talvez mande mensagem dizendo que foi bom o nosso comportamento, mas não vai ter respaldo nenhum não (Roberto Carlos, 51 anos).

Merece destaque o depoimento do motorista Ricardo que traduz o dilema enfrentado pelos motoristas entre resguardar sua segurança cancelando corridas ou deixando de aceitar viagens em áreas perigosas ou ficarem sujeitos às sanções da plataforma por redução na taxa de aceitação ou aumento da taxa de cancelamento de corridas:

[...]quando vou pra uma zona de risco, eu desligo o aplicativo, eu sei que eu tou num bairro perigoso, sei que pode me chamar a qualquer momento, porque eu evito esses bairros, eu evito tanto que a minha taxa de aceitação tá até baixa, Salvador tá muito violento (...)as vezes não dá você já recusou muita corrida, e aí você tem que começar a aceitar infelizmente aquelas corridas que tentar filtrar o máximo, porém tem hora que não dá, no dia você já teve muita corrida rejeitada e a sua taxa começa a cair, o que eu faço, já que eu sei que eu vou pro bairro que é perigoso, automaticamente eu desligo o aplicativo, e quando eu saio daquela área de risco aí eu ligo o aplicativo, hoje em dia a forma que eu tou tendo pra evitar essas punições porém eles criam essas taxas de aceitação e realmente fica muito complicado, tá de causar medo, porque Salvador tá muito violento, e o cliente não entende isso, porque o morador do bairro, não vai acontecer nada com ele, cê entra com o morador é tranquilo, mas a sua saída do bairro, quando você tá sozinho é aí que as coisas acontecem. Fui assaltado duas vezes e não recebi nenhuma ajuda da Uber (Ricardo, 41 anos).

Assim como Ricardo, o motorista João também adota como estratégia de preservação a filtragem dos destinos perigosos recusando-os ou desligando o aplicativo. Em

conclusão, o trabalhador pondera que seria ótimo ter liberdade para poder conhecer e escolher previamente o trajeto e o destino de cada viagem:

Minha estratégia é não aceitar viagem em lugar perigoso, mas eles diminuem a porcentagem da gente pra ser punido em outros termos, mas pra falar a verdade a minha estratégia é cancelar em lugar perigoso que eu conheça, e já entrei em lugares perigosos aí, já fui até ameaçado, mas graças a Deus nada aconteceu, mas eu cancelo, apesar que a minha porcentagem de cancelamento é só 3%, eu cancelo, agora a gente vendo onde vai levar, onde vai buscar, é melhor pra gente (João, 55 anos).

Liberdade

Praticamente todas as respostas dos entrevistados atinentes ao tema liberdade de trabalho atrelaram a sua existência e até mesmo o seu próprio conceito, à possibilidade de escolha dos horários e dias de trabalho, convergindo com o discurso da Uber em seu site e na propaganda veiculada nas diversas mídias:

Acho que essa é uma maneira de você ter liberdade de trabalho, você fazer seus horários.

[...] sim como eu falei, pela flexibilidade de horário né, você pode fazer seus horários. (Definição para ele sobre o que seria liberdade de trabalho) (Lucas, 24 anos).

Liberdade de trabalho é você ter opção, você ter controle do seu tempo e ter o seu planejamento em ter o controle das suas finanças às finanças, liberdade na minha opinião de trabalho é isso (Pedro, 28 anos).

Liberdade de trabalho é determinar quantos dias eu quero trabalhar na semana, quantas horas eu vou trabalhar por semana, eu determino o local que eu quero trabalhar hoje, hoje eu quero trabalhar só pela manhã, hoje eu quero trabalhar só pela tarde, ou tirar folga, hoje eu preciso ir ao médico então eu vou ao médico, então especificamente liberdade de trabalho é eu poder ter a flexibilidade de eu mesma desenvolver os meus horários cotidianos de minhas tarefas, eu que estipulo tudo, sem precisar me preocupar com terceiros, então pra mim isso é liberdade de trabalho, fora que eu não sou pressão, eu não tenho cobranças em cima de mim, esse lado aí é muito positivo, não sofrer pressão sobre trabalho, não sofrer pressão de produtividade, isso aí é bacana é muito bom (Leila, 41 anos).

Você tem mais liberdade, porque você pode controlar o seu horário, você pode fazer o que você quer, você pode interromper sem precisar dar uma satisfação, sem precisar tá preocupado com determinadas coisas, ou com bater um ponto porque você tem um horário a cumprir, porque tem alguém que tá te olhando, tem alguém que tá te observando, você se sente um pouco mais preso, e trabalhando dessa forma, você fica um pouco mais livre. Liberdade seria também o que eu determino o valor que eu quero ganhar, eu determino a minha meta, eu escolho o meu salário (Fernanda, 47 anos).

A liberdade de trabalho pra mim é essa questão, de optar de horas de trabalho, eu faço a minha hora [...] (André, 42 anos).

Com certeza mais liberdade, porque a gente faz os nossos horários[...] [...]é um trabalho mais arriscado, mas em termos de liberdade nós temos porque a gente faz nossos horários, a gente faz nossas folgas, dá pra fazer[...] (Mara, 53 anos).

Liberdade de trabalho pra mim é você poder fazer o seu horário, trabalhar o dia que você quer, você ter a liberdade de dizer hoje eu não vou, amanhã eu não vou, se quiser ficar uma semana sem trabalhar [...] (Ricardo, 41 anos).

[...] assim pra mim é tudo relacionado ao tempo, o tempo pra mim é muito importante e poder escolher qual tempo eu vou produzir e a minha produção vai se tornar em capital, isso pra mim é o que a gente pode dizer de liberdade (Mário, 33 anos).

Quanto aos entrevistados Everaldo, Rui e Roberto Carlos, embora não tenham refutado a ideia de liberdade associada à possibilidade de estabelecer sua jornada de trabalho, trouxeram em seus depoimentos outras percepções de liberdade na prestação dos serviços para a plataforma cujo teor passa-se a analisar:

O motorista Everaldo definiu como liberdade determinadas possibilidades de atuação do trabalhador dentro do próprio contrato de trabalho, como dar sugestões, opinar, criar, inovar, indo além de ordens pré-estabelecidas. Abordamos esse rol de possibilidades na seção 4.3.1 nominando-as como liberdade (ou autonomia) operacional de trabalho. Conforme explicitamos, estas prerrogativas concedidas ao trabalhador correspondem a possibilidades de atuação no curso do contrato, decorrem da liberdade de trabalho garantida constitucionalmente e estão embutidas na própria essência do ato de trabalhar sem necessariamente eliminar a subordinação ao empregador.

Pra mim liberdade de trabalho é você dar sugestão, quando você vai exercer certa atividade, falando de local fixo, você dá sugestão a quem você é subordinado, você procurar saber porque você tá fazendo aquilo, pra você ter a liberdade de procurar melhorar a qualidade do serviço, então liberdade de trabalho pra mim é isso, você ter a liberdade de fazer sugestão, ter opinião, não ficar bitolado seguir aquilo ter que fazer assim assim e assim, e você não ter uma visão de como melhorar aquilo, pra mim a liberdade de trabalho é isso é a sugestão de você não trabalhar sob pressão, cobrança, trabalhar em um lugar que só vê quando você erra, os acertos não vê, então pra mim isso tudo é liberdade de trabalho tem que ter uma coerência (Everaldo, 67 anos).

Dessa forma, a liberdade e autonomia de trabalho a que se refere Everaldo integra a própria essência do ato de trabalhar. Nesse horizonte, ao trabalhador é possível empregar suas capacidades, sua inventividade, comunicação, atenção e empenho para lidar com o outro e consigo mesmo de modo a não somente cumprir ordens recebidas, podendo até mesmo ir além da ordem determinada.

A face de liberdade a que o entrevistado se refere corresponde, portanto, à criação de um espaço de autonomia dentro da própria relação de trabalho subordinada e que diz respeito a uma reduzida autonomia sobre o seu tempo de trabalho. Por ser limitada, esta não corresponde à autêntica autonomia de trabalho que confere ao indivíduo plenos poderes de autogoverno e autogestão inexistindo subordinação a quem presta os serviços. Não é demais explicitar que, no caso da autêntica autonomia de trabalho é possível escolher com quem trabalha, como se trabalha, por qual valor e em que tempo executará as tarefas, apropriando-se dos frutos do seu trabalho ao final e arcando com os custos e riscos do trabalho.

O entrevistado Rui, por sua vez, associa a ideia de liberdade e autonomia à mera possibilidade de escolher quando tirar férias, quando descansar, o que não deixa de se relacionar com o que os outros motoristas disseram sobre escolher seus próprios horários.

[...] você trabalha pra você mesmo praticamente, autônomo, você tem férias a hora que você quiser é isso.
É você ter as férias que mereça e, acho que é férias né ter a liberdade de ter suas férias, você poder descansar, sair pra onde quiser, eu acho isso (Rui, 60 anos).

Em seu ponto de vista sobre o que seja liberdade de trabalho, Roberto Carlos elenca outra percepção sobre liberdade relacionando-as ao sentimento de segurança. O trabalhador explica que essa segurança ocorre ainda que o labor esteja sob a vigilância de um superior hierárquico inexistindo desconfiança quanto a essa fiscalização. Ele também traduz como liberdade a conquista de respeito no exercício profissional.

Pra mim liberdade de trabalho é quando você não precisa ter medo de trabalhar, é quando você não precisa se sentir inseguro para trabalhar, mesmo que você esteja num imediato superior, a você ali 24 horas por dia durante todo o seu trabalho, mas a liberdade é quando você tem segurança, naquilo que você faz no seu trabalho, quando você não tem desconfiança daqueles que estão te observando, então isso te dá uma liberdade pra você executar o seu serviço da melhor forma possível, então nós vemos nesse aspecto e também quando você é respeitado como profissional te dá uma liberdade maior pra você trabalhar (Roberto Carlos, 51 anos).

As percepções de Roberto Carlos conferem à liberdade um sentido oposto ao que se entende como precariedade subjetiva, questão analisada por Linhart (2014) e abordada na seção 2.5.1 deste trabalho. Como visto, a precariedade subjetiva atinge na atualidade tanto os assalariados com empregos mais estáveis quanto os submetidos ao trabalho incerto e informal; suas características correspondem a uma diversidade de sentimentos relacionados ao trabalho tais como incerteza, insegurança e instabilidade marcando também a realidade íntima dos trabalhadores das plataformas digitais.

Com efeito, o fato de exercerem uma atividade incerta e sem garantias de direitos e salários fixos coloca os motoristas da Uber em posição de instabilidade e constante pressão. Ao tratar do aumento da precariedade e da percepção de insegurança no trabalho contemporâneo, Kalleberg observa:

A precariedade está intimamente relacionada à percepção de insegurança no trabalho. Embora existam diferenças individuais na percepção da insegurança e do risco, as pessoas têm, em geral, cada vez mais medo de perder seu emprego – em grande parte porque as consequências dessa perda se tornaram muito mais graves nos últimos anos – e estão menos seguras de conseguir postos comparáveis (KALLEBERG, 2010, p. 52).

Portanto, o que o motorista Roberto Carlos descreve como uma almejada liberdade de trabalho confronta a precariedade subjetiva que permeia a relação de trabalho entre a plataforma Uber e seus “parceiros”.

Prosseguindo na análise das respostas, observa-se a convergência de todas elas no que toca ao sentimento de liberdade para o exercício da atividade. Todos os motoristas afirmam que se sentem mais livres na relação com a Uber do que em outros trabalhos “tradicionais”, entretanto destacam-se algumas ressalvas e contradições nesses depoimentos.

Ao explicar porque sente autonomia para exercer sua atividade, Lucas explica que o motorista pode trabalhar no dia e hora que quiser, mas tem que fazer sua meta diária “como se tivesse uma empresa”; a jornada então, apesar de não ser previamente estipulada pela plataforma fica atrelada à meta financeira do motorista. Sobre sentir que tem autonomia para desenvolver a sua atividade, Lucas relata:

Acho que assim, como você pode fazer seus horários você tem autonomia pra trabalhar no dia que você quiser trabalhar na hora que você quiser, e ter sua meta, como já havia dito né, você tem como fazer uma meta diária, então você tem autonomia disso, como se você tivesse uma empresa você também teria essas metas, autonomia pra você exercer o que você quiser né (Lucas, 24 anos).

Conforme já observado anteriormente, as metas norteiam a extensão do trabalho do motorista, isto é, a quantidade de horas por dia ou por semana que os trabalhadores irão despender, bem assim se conseguirão usufruir de algum intervalo intrajornada ou tirar folgas. Desse modo, a duração do trabalho na Uber relaciona-se diretamente com os valores das corridas e esses, por sua vez influenciarão diretamente no estabelecimento das metas pelos trabalhadores. Valores reduzidos de corridas poderão ensejar jornadas mais longas para que sejam atingidas as metas e assim sucessivamente. Outro artifício utilizado pela plataforma

como estímulo à extensão das jornadas são as promoções que envolvem bonificações e prêmios também referido nos depoimentos.

O motorista Pedro também reconhece autonomia no controle do tempo e da locomoção, mas ressalva:

[...], porém você que faz o seu salário, então você não tem como ter uma total liberdade daquele tempo já que você precisa correr atrás daquele salário então é uma via de mão dupla, então da mesma forma que você tem essa liberdade você não tem pois você precisa correr atrás dos seus objetivos, seu salário, suas responsabilidades. [...]o autônomo na verdade ele tem o controle disso tudo, ele tem essa liberdade, de trabalhar no local que ele desejar ou que for permitido, pelo tempo que ele puder e for permitido até onde aguentar, ou seja lá o que for (Pedro, 28 anos).

Quando utiliza a expressão “o que for permitido”, Pedro alude à atual proibição por parte da Uber de que o motorista fique mais de 12 horas “logado” no sistema, fato que comprova o rígido controle exercido sobre a atividade dos “parceiros”.

Sobre a possibilidade de alterar rotas responde:

Sim, contanto que o destino seja o mesmo, só que tem aquela questão, na hora que você altera a rota você altera o cálculo, então se for por um caminho mais curto a viagem também será mais barata, em questão de punições só se o cliente desejar fazer alguma reclamação ou algo do tipo, mas pelo aplicativo não tem problema (Pedro, 28 anos).

Portanto, é possível teoricamente para o motorista promover alteração das rotas traçadas pelo aplicativo, mas fica sujeito à redução do preço da corrida pelo sistema ou até mesmo uma reclamação do cliente, podendo tornar inócua essa liberdade.

Finalmente, Pedro relaciona à ideia de liberdade financeira o poder de decidir sobre a quantidade de trabalho necessária para suas metas de rendimentos, mas parece olvidar que o controle sobre os preços das corridas é exercido unilateralmente pela plataforma restringido esta suposta liberdade quando menciona:

Na minha opinião liberdade financeira é você controlar o seu tempo, seus gastos, lucros visando algo melhor, do que a minha situação anterior no caso era assalariado. Então liberdade financeira pra mim é poder decidir o que eu vou fazer com o dinheiro, tendo o controle do que vou fazer o quanto eu preciso trabalhar, uma organização mesmo de trabalho (Pedro, 28 anos).

Dentro desse raciocínio, ao analisar a liberdade de escolha das horas de trabalho André faz uma relevante observação sobre o que esse poder de escolha de fato significa para o motorista, ponderando sobre o ônus dessa prerrogativa, isto é, “existe um preço a pagar”:

Sobre a liberdade eu não acho que tenha mais, você inclusive trabalha mais pra conseguir um objetivo, então liberdade sua não existe muito, mas quanto ao trabalho sim minhas horas trabalhadas na Uber diariamente são muito maiores do que em uma empresa privada, é só você fazer uma meta durante 6 vezes na semana multiplicado por 4 né, e você vê que o meu ganho não seria como o de uma empresa privada, porém eu também tenho outros custos pra pagar, outros gastos muito maiores do que se eu estivesse somente em uma empresa privada. A liberdade de trabalho pra mim é essa questão, de optar de horas de trabalho, eu faço a minha hora, apesar de que nesse momento como eu expliquei anteriormente, eu tou tentando bater uma meta pra desfazer de algo financeiro, onde existe comigo, então eu tou tentando acelerar esse processo de quitar um bem, processo de quitação de um bem, e nesse processo você acaba se desgastando muito você acaba perdendo sua liberdade de ter tempo, você acaba perdendo essa liberdade de estar contigo próprio então você acaba não tendo a mesma oportunidade de uma empresa privada, mas sua liberdade passa a ser essa né, você faz o seu horário no aplicativo (André, 42 anos).

A motorista Mara também traz ressalvas à liberdade dos motoristas Uber trazendo à tona questões sobre os riscos e a insegurança diariamente enfrentados fazendo alusão a uma chacina⁹¹ que ocorreu na cidade no ano de 2019 onde 4 motoristas foram assassinados. A entrevistada relata também sobre a responsabilidade que pesa exclusivamente sobre o motorista de traçar suas estratégias de trabalho e de ganhos. Por fim, chama atenção para os excessos de jornada vivenciados por muitos motoristas que trabalham em função de metas financeiras elevadas:

Com certeza mais liberdade, porque a gente faz os nossos horários né, que dá pra ganhar o dinheiro, a gente não pode sacrificar demais né, mas dá pra ganhar, você trabalha mais, se arrisca mais né, então você vive uma vida mais arriscada. Os motoristas que morreram ali na época de Mata Escura, então eu conhecia dois, fui pro enterro dos meninos, então é um trabalho mais arriscado, mas em termos de liberdade nós temos porque a gente faz nossos horários, a gente faz nossas folgas, dá pra fazer, não vou te dizer que não dá ganhar um dinheiro não, dá, mas tem que trabalhar, cê tem que ralar muito pra ganhar um dinheiro, você trabalhando, não for preguiçoso, eu gosto de dirigir, eu gosto muito de dirigir eu gosto muito de viajar então eu posso dizer pra você que na verdade não é ruim não.

Sobre a chacina na Mata Escura, quando aqueles meninos morreram em Mata Escura, por sinal Daniel eu conhecia, ele começou novo, ela fazia transporte pra Suburbana, ele trabalhava como cobrador e como motorista e ele ganhava muito menos, ele ficou feliz por que tava ganhando mais com a Uber, aquilo ali me tirou todo o gás de trabalhar à noite, eu falei com as meninas, eu saí do grupo e disse, não dá mais porque naquela noite que ele morreu eu tava rodando também à noite e passei várias vezes por aquele caminho e cancelei corrida naquele local, então eu poderia ter sido uma das vítimas daquela noite. Aí aquilo ali acabou comigo, depois disso veio a pandemia, essas coisas mais, continuei rodando, a noite, até 11, uma hora, mas não rodava mais na madrugada.

[...]

Tem o cara maluco que vira a noite dirigindo e descansa um hora no aeroporto onde fica aquele monte de homens ali que deita ali pra descansar uma hora, duas horas

⁹¹ No dia 13 de dezembro de 2019 uma chacina provocada por traficantes de drogas vitimou quatro motoristas de aplicativo no bairro da Mata Escura, em Salvador. Disponível em <https://www.correio24horas.com.br/noticia/nid/entenda-a-chacina-de-motoristas-de-aplicativo-que-chocou-a-bahia/>. Acesso em: 20 mar. 2021.

pra poder tornar a trabalhar , pra poder ganhar o dinheiro , fica se sacrificando, porque na verdade os caras tem que pagar muita coisa e aí fazem isso, porque eu conheço uns que fazem isso, então é uma loucura porque o cara pode bater o carro, perder a família dele, num piscar de olhos dormindo, então aqueles são loucos, loucos da madrugada (Mara, 53 anos).

Como Mara, Ricardo também reflete sobre o ônus que recai sobre o motorista, livre para determinar o momento do trabalho e ao mesmo tempo obrigado a trabalhar para garantir seus ganhos:

Liberdade de trabalho pra mim é você poder fazer o seu horário, trabalhar o dia que você quer, você ter a liberdade de dizer hoje eu não vou, amanhã eu não vou, se quiser ficar uma semana sem trabalhar, mas é como eu sempre digo, você aqui no aplicativo você tem aquela responsabilidade de você só ganha se você trabalhar, uma semana parado é como se fosse uma semana de prejuízo (Ricardo, 41 anos).

No mesmo sentido das colocações de Mara e Ricardo, o comentário do Everaldo:

[...]você vai resolver coisas particular e você não vai rodar, aí depois você volta a rodar então eu acho uma coisa bem flexível, então você tem que cumprir suas metas né, estabelecer um determinado horário, mas você dorme até 8 horas da manhã, aí sai os passageiros já foram embora, aí volta pra almoçar, aí depois de almoçar vai dormir e aí acorda duas, três horas da tarde o passageiro já foi também e que reclamar que não tá ganhando dinheiro, então eu não tenho problema com horário não, eu acordo todo dia 4 horas, 4:30 da manhã [...] (Everaldo, 67 anos).

Ao contrário da maioria das respostas no sentido de que na Uber existe mais liberdade e autonomia se comparada a outros trabalhos, Everaldo não vê muita diferença, associando a liberdade a regalias obtidas por “vestir a camisa”:

No caso da Uber especificamente falando você tem a liberdade de trabalhar na hora que você quer, né quando você quer, de fazer o seu horário, mas nos outros trabalhos que eu já fiz também tive eu tinha bastante liberdade também por que eu fazia por merecer, sempre fiz meus trabalhos com responsabilidade, com dedicação, sempre vesti a camisa vamos dizer assim, então eu já tive certas regalias em alguns trabalhos (Everaldo, 67 anos).

João, assim como seus colegas, afirma com convicção que possui um pouco mais de liberdade de trabalho na Uber, a exemplo de conhecer pessoas e locais diferentes; o trabalhador, todavia faz questão de frisar que se encontrasse outro emprego certamente aceitaria. No mínimo estas palavras conferem dúvidas se as tão festejadas vantagens atribuídas à liberdade e autonomia de trabalho na Uber de fato existem e esse questionamento pode ser ponderado a partir do seguinte relato de João:

Sim, sim, sem dúvidas, até porque nesse trabalho com a Uber você conhece pessoas diferentes, você tá em locais diferentes, você conhece lugares diferentes, e assim não que eu se por acaso eu achar um emprego que me de umas vantagens eu com certeza, iria aceitar entendeu, agora que assim a Uber nos dá um pouquinho mais de liberdade isso sim (João, 55 anos).

Mário também acredita haver mais liberdade e autonomia no trabalho junto à Uber associando-as principalmente à gestão do próprio tempo, porém aponta que essa liberdade encontra limitações no estabelecimento das metas financeiras:

Sim, em questão de locomoção e questão de controle de tempo, porém você que faz o seu salário, então você não tem como ter uma total liberdade daquele tempo já que você precisa correr atrás daquele salário então é uma via de mão dupla, então da mesma forma que você tem essa liberdade você não tem pois você precisa correr atrás dos seus objetivos, seu salário, suas responsabilidades.

[...]

Hoje por exemplo eu resolvi tirar um tempo das minhas 24hrs, pra um turno vespertino parei no noturno um estudo para um estudo bíblico e ainda sim no noturno consegui produzir de novo, e agora to livre de novo, isso foi legal, amanhã pra mim realmente eu venha a produzir o dia todo porque a meta da semana tá apertando [...] (Mário, 33 anos).

Com bastante lucidez, Roberto Carlos nomeia a liberdade de trabalho dos motoristas da Uber como “liberdade entre aspas”:

Talvez seja realmente uma sensação de liberdade de você não ter um chefe, um superior, um patrão, tendo ali do seu lado né, te dizendo o que fazer, mas se formos ver pelos olhos tecnológicos nós temos ali um aplicativo que te dá as diretrizes, que você tem que seguir algumas regras de trabalho e não deixa de ser um patrão seu, e pra você ganhar dinheiro na empresa, você tem que ligar ele, e ele vai estar ali te observando, você vai estar cara a cara, você vai ter que obedecer as regras que ele te dá, então é uma liberdade meio que entre aspas eu classifico assim [...] (Roberto Carlos, 51 anos).

O trabalhador consegue perceber que, apesar da sua aparente sensação de liberdade pela ausência de um patrão *físico*, o papel de fiscalização e direcionamento da atividade passa a ser exercido pelo aplicativo ao qual é obrigado a se sujeitar como um chefe qualquer. O motorista percebe que a tecnologia substituiu o gerente humano e continua ditando as regras que devem ser seguidas pelos “parceiros” sob pena de não pagamento do seu trabalho.

Por fim, como último tópico para a categoria de análise, questionou-se os motoristas sobre a viabilidade de captarem corridas ou atenderem clientes fora do sistema do aplicativo indagando se fazem isso com frequência. Alguns entrevistados informaram que

essa conduta é proibida pela plataforma, sendo passível de punição. Apesar do risco de sanção pela Uber, sete motoristas afirmaram que fazem corridas “por fora” da plataforma: três deles de maneira frequente e quatro apenas ocasionalmente.

Sim, dá pra fazer (corridas “por fora”) desde quando passageiro te solicita, ele simpatiza com você ele prefere dessa forma, e aí dá pra fazer sim, dá pra conciliar, eu tenho um “PF” muito bom com a TV Aratu entendeu, que dá, dá (Fernanda, 47 anos).

Sim, sim, principalmente com mulheres, quando elas criam confiança, um exemplo eu já peguei, em um dia só a mesma pessoa, e acabou criando uma confiança aí pediu meu telefone, se eu podia dar, aí eu passei o meu telefone, e toda vez que ela tem uma dificuldade, que ela tem uma necessidade, principalmente nas noites, pra sair, pra se locomover, voltar do trabalho, ir a uma festa, um evento, por exemplo ela me liga me manda uma mensagem me perguntando se eu posso conduzir ela e depois ir buscá-la, então existe sim essa ferramenta de você acabar fazendo parcerias com seu cliente, principalmente mulheres (André, 42 anos).

Na verdade essa questão de atender pessoas fora do sistema da Uber é uma coisa natural, porque existem pessoas que gostam do seu serviço e querem fidelizar, e como a plataforma não permite a escolha do motorista, tipo assim você conhece o motorista hoje, viajou, gostou e na próxima viagem você pegar novamente esse motorista a gente não tem isso (...)então essas coisas te levam na verdade a que a gente chama de PF né por fora, da plataforma, então termina que você consegue fidelizar alguns clientes por causa meramente do bom serviço prestado e por assim acontecer há realmente essa possibilidade de fazer viagens, nesse aspecto dessa forma fora da plataforma. No meu caso eu consigo fazer isso muito ocasional mesmo, pessoas conhecidas nossas que sabem quer você trabalha com mobilidade e por te conhecer, por confiar evitam de pegar pessoas desconhecidas e te pegam, mas é ocasional mesmo, bastante ocasional (Roberto Carlos, 51 anos).

Sim sim, você consegue sim, isso é proibido né, junto a plataforma é proibido, fazer viagens fora do aplicativo, mas sempre tem sim um cliente ou outro, que vai pra um aeroporto, fazer uma viagem tarde da noite na dúvida se vai encontrar um motorista disponível, um carro disponível prefere já deixar fechado com o motorista pra pegar em determinado horário fazer uma viagem mais longa, tem sim. Com a pandemia eu tenho poucos clientes fixos, na verdade eu só tenho hoje dois clientes fixos, com a pandemia muita gente deixou de pegar carro, o pessoal que também tá fazendo muito trabalho em casa né, home office, então não tenho mais aquela clientela fixa, mas antes da pandemia sim eu tinha uma clientela boa fixa (Ricardo, 41 anos).

Não é o que o Uber quer, mas a gente sabe que acontece, por exemplo um parente meu, ou um vizinho meu, pede a você me leva ali na rodoviária ele vai chamar um Uber se já tá aqui comigo já tou a disposição acho que acontece, dessa forma acontece, ou minha mulher quero levar ela em um lugar, meu filho seja o que for, não você tem que chamar Uber, não, não é por aí, não é tão radical assim. Eu acho que ocasionalmente acontece, não com regularidade (Everaldo, 67 anos).

É possível sim, com certeza, inclusive eu tenho, vários clientes que pegavam o aplicativo, e hoje são os meus clientes, usam a plataforma quando eu não posso atender, quando eu posso atender eles me dão a preferência entendeu? Faça com regularidade (João, 55 anos).

Propaganda

Neste ponto, perguntou-se aos entrevistados se acham que a propaganda da Uber condiz com a realidade que vivenciam. Como o conteúdo das respostas foi diversificado, optou-se por analisá-las uma por uma.

O motorista Lucas diz que enxerga coerência em alguns aspectos da propaganda da Uber, mas acha que a plataforma “peca” na questão do empreendedorismo; para ele, não existe empreendedorismo. O depoente emenda sua assertiva dizendo que os valores cobrados dos motoristas são desleais e que a propaganda é feita como se a Uber os ajudasse muito, como se houvesse uma parceria boa, mas na verdade existe uma deslealdade com relação aos valores, dando a entender o quanto se sente explorado:

Tem muitas coisas que são coerentes sim, mas que ainda peca que empreendedorismo não existe, até por que a questão dos valores que eles cobram sobre nós eu acho que é desleal, é nessa parte que destoa, eles colocam como e questão como se fosse eles me ajudando muito, como se fosse uma parceria muito boa, que eu acho que não é tão de lealdade né a questão dos valores (Lucas, 24 anos).

Na opinião de Pedro, a propaganda foi feita para exaltar as qualidades de um produto, então afirma que a Uber tem que enfatizar suas qualidades mesmo. O entrevistado elogia a política de segurança da Uber, mas ressalva que na prática o público, isto é, os clientes são diferentes do que é mostrado na propaganda quanto ao nível social e também porque desrespeitam regras como andar no banco de trás e, atualmente na pandemia, usar máscara.

Bom qualquer propaganda de qualquer produto, eles têm que enfatizar as qualidades, realmente na questão de segurança a Uber é muito boa, mas na prática né que são os clientes é um pouco diferente, já que muitos não respeitam, principalmente essa norma de usar máscara, andar atrás, no banco de trás então nós motoristas que temos que enfatizar essas normas para que o cliente também não saia insatisfeito daquele serviço prestado (Pedro, 28 anos).

Em sua resposta, a motorista Leila afirmou que a Uber não é a plataforma positiva que se mostra na propaganda. Disse que não há preocupação com os motoristas, não há respaldo nem suporte, apenas preocupação com seus próprios interesses.

A Uber é uma plataforma positiva? Sim, beleza é, a Uber dá suporte técnico? Sim beleza, a Uber oferece alguma vantagem pra nós motoristas? Não, a Uber dá suporte a você caso você venha acontecer alguma colisão com o veículo na rua? não, então

assim a Uber ela é uma plataforma boa, pra ela mesma, mas pra gente motorista ter auto benefício não, ela não dá um autobenefício pra gente, até porque se a gente parar, a gente não tem dinheiro, a Uber não tá nem aí, a Uber quer ver a gente rodando, você gaste seu carro, você pague seu seguro, você coloque sua gasolina, se tem movimento ou não as taxa vão ser sempre cobradas, se estamos em pandemia ou não a taxa vai ser cobrada, então assim, a Uber é uma plataforma onde hoje eu vejo que ela olha bastante o lado mais dela do que nós motoristas que estamos na rua e fazemos girar a plataforma Uber, porque sem os motoristas, a Uber não existiria, não seria possível existir (Leila, 41 anos).

Perguntada sobre a propaganda da Uber, Fernanda, cujas respostas anteriores foram mais extensas, dessa vez foi lacônica: “Que você tem a facilidade e a comodidade, mas o resto é tudo fantasia” (Fernanda, 47 anos).

André acredita a propaganda da Uber verdadeira em relação aos clientes e também quanto à “presteza” do aplicativo. Em relação aos preços das corridas diz que a propaganda é enganosa e só é boa para os clientes.

Sobre a propaganda, o que ela diz quanto aos clientes é verdade.

(...)o aplicativo ele é de funcionamento rápido com horas marcadas, ou não, programada.

(...) o dinâmico (preço) deles é que é uma propaganda meio enganosa pra gente motorista de aplicativo, pro cliente é de uma satisfação ótima para as corridas e é isso a imagem que eu tenho dela é meia errada, mas é no momento o aplicativo que tá dando pra gente sobreviver, então é seguir em frente e viver, viver e ver essa realidade tá tendo, mas é isso aí que ela traz ela faz como parceria né, é isso aí que ela diz né um aplicativo rápido e barato (André, 42 anos).

A entrevistada Mara também afirma que a propaganda da Uber só é verdadeira para os passageiros, em relação aos motoristas não. Alude que há três ou quatro anos atrás os valores das corridas eram mais altos e estão bastante reduzidos atualmente. Mara frisa que o discurso utilizado na propaganda destoa muito em relação à realidade dos motoristas.

Essa propaganda da Uber destoa em relação ao motorista, pro passageiro hoje tá muito bom; pro motorista já foi muito bom há 4, 3 anos atrás foi muito bom trabalhar com Uber, com Pop, foi muito bom, antigamente você fazia 10 corridas você fazia 150 reais fácil, hoje em dia você faz 10 corridas pra fazer 40, 50 reais, 3 corridas do Uber tem corrida que dá 3,50 a 5 reais é incrível isso como a Uber desceu e facilitou pros passageiros, então essa é a propaganda do Uber pra mim destoa mesmo pra o motorista não existe essa qualidade, não existe o que eles passam não (Mara, 53 anos).

Roberto Carlos também acha que a propaganda difere totalmente da realidade praticada pela plataforma. Ele só faz uma ressalva quanto o “método da empresa”, que acha fidedigno, todavia não consegue explicar o que seria esse método. Acrescenta, por fim que

não existem as pessoas bonitas e de classe alta, nem os carros de luxo mostrados nas propagandas a partir da seguinte declaração:

Destoa, destoa totalmente, a única coisa que ela não destoa é no método né?, Quando ela faz as propagandas dela do método, mas quando você faz a propaganda que são só pessoas bonitas, que são só pessoas de uma classe mais exaltada culturalmente, mais alta, ela descaracteriza, desde os carrões com as pessoas que participam da mídia na propagando e a realidade destoa, destoa muito, nós vemos por aí pessoas com carros caindo aos pedaços, pessoas que realmente não estão naquela classe ali e que são passageiros, e pessoas que tem a plataforma como uso cotidiano (Roberto Carlos, 51 anos).

A resposta de Ricardo coincide com a de outros motoristas: ele também classifica como enganosa a propaganda da Uber por chamar os motoristas de parceiros quando não há verdadeira parceria, também pela ausência de segurança para os trabalhadores no exercício da atividade e por conta dos baixos valores das corridas e continua:

Destoa quando ela chama os motoristas de parceiros e mostra uma realidade enganosa em termos de ganho, que na verdade o ganho que eles colocam na propaganda quando chama o motorista não condiz com a realidade, hoje em dia a realidade é outra, só quem tá rodando sabe essa realidade de valores de tarifa defasados, a insegurança, e essa parceria que eu continuo teimo em dizer, não existe parceria Uber e motorista, não existe. Mentem quando eles dizem venha ser um motorista parceiro (Ricardo, 51 anos).

A resposta do motorista Everaldo divergiu das demais. Para ele a propaganda da Uber condiz com a realidade que os motoristas vivenciam. Everaldo ainda acrescenta que os motoristas são diretamente responsáveis pela imagem da Uber e que imagem da plataforma depende de sua conduta:

Eu acho que a propaganda da Uber condiz realmente com a realidade, ela tem que fazer a sua imagem né? Isso depende muito dos motoristas parceiros, que vão fazer a imagem da Uber, se tiver maus motoristas, a imagem que vai é a da Uber, né então acho que os motoristas tem que sempre estar se policiando, pra prestar um ótimo serviço, aos clientes que buscam um serviço perfeito, eu acho que ela, eu convivo com essa realidade, e não acho que ela destoa não, alguém pode discordar, como muita gente discorda de tantas coisas, mas eu não acho não, é o direito de cada um, mas eu não discordo não, não acho que destoa não (Everaldo, 67 anos).

Ao examinarmos o conteúdo da resposta de Everaldo, na tentativa compreender os motivos de sua opinião diferente da dos outros motoristas, revisamos a sua faixa etária e trajetória ocupacional. Aos 67 anos, o aposentado relatou grande dificuldade em conseguir uma oportunidade no mercado de trabalho em função da sua idade mais avançada. Premido pela necessidade de trabalhar para complementar a renda da aposentadoria, a plataforma Uber

foi uma porta que se abriu; para ele, a única. Assim, não é difícil entender porque em muitos momentos da sua fala Everaldo elogia a empresa e revela uma certa gratidão e até mesmo satisfação com o seu trabalho.

O entrevistado João também foi sucinto em sua resposta limitando-se a afirmar que a propaganda da Uber é bem diferente da “vida real”: “Não, é bem diferente, em termos de a propaganda e a vida real, a gente passa mais sufoco, eu creio né? ” (João, 55 anos).

O motorista Rui também pontuou que a propaganda da Uber se destina muito mais ao passageiro do que ao motorista. Para ele a propaganda destoa da realidade em relação às baixas taxas pagas aos motoristas e também ao reduzido respaldo que a empresa lhes oferece nas situações de risco citando como exemplo a atual pandemia da Covid 19, em que a Uber, segundo ele, poderia ter adiantado valores de corridas aos motoristas prejudicados com a queda na demanda dos passageiros.

Eu acho que a propaganda é mais visada para o usuário, não para o motorista: eles procuram atender mais ao usuário, chamar o usuário porque para o motorista ela destoa de muitas coisas, inclusive, com a taxa, com o respaldo que é muito pouco, quer dizer com esse momento que nós estamos aí, eles poderiam ter feito alguma coisa né, pelo menos liberar uma parte do que a gente fez, e ir descontando, sabe como é assim, a gente ficou parado, vamos fazer uma média de quanto vocês ganham e tal e liberar e quando vocês voltarem a gente vai descontando, e não fizeram nada disso entendeu, então destoa muito (Rui, 60 anos).

Último a ser entrevistado, merece destaque quando enxerga na propaganda da Uber a proposta de um novo modelo de trabalho com mais liberdade para o motorista. Mário reconhece que esse novo modelo tem possibilitado o sustento de várias famílias. Por outro lado, o entrevistado lamenta que a proposta de liberdade não respeite os direitos dos trabalhadores previstos na CLT. Nesse particular, esclarece que há uma distorção do que é veiculado na propaganda como positivo, porque aos motoristas ditos parceiros não são reconhecidos quaisquer direitos trabalhistas, sujeitando-os permanentemente a danos de ordem física e mental no exercício da atividade:

É uma pergunta complicada. A Uber chegou com essa proposta de um novo modelo de trabalho. Legal, bacana. De fato, por vezes eu gosto de analisar e dá pra você captar um carro que é aplicativo e um carro que é próprio de uma pessoa que tá ali andando, indo pro trabalho, seja lá o que for. É que são muitos carros que são de aplicativo, ou seja, de fato essa plataforma tem levado o sustento de diversas famílias. Então, a proposta de um novo modelo de trabalho com mais liberdade dá pra enxergar na sociedade.

Agora, essa proposta de novo modelo de trabalho ela segue os direitos já adquiridos da CLT?, Aí já entra uma coisa que distorce muito, porque, no aplicativo, nossa, você não tem direito a nada, você só tem direito a ter que produzir pra tirar um pouquinho de dinheiro, fora isso você não tem direito a nada, não acho que seja um

direito você ter um desconto numa academia, não acho que seja um direito você poder falar diretamente com atendente, então, quanto a isso aí é muito distorcido, era pro aplicativo ter mais participações, ter planos de todo ano você poder fazer o reajuste no carro ou você ter participações em alguns lucros, alguns grupos de motoristas ter alguns benefícios maiores, isso daí, nossa, se for analisar a quantidade de lucro que a gente gera pro aplicativo e o que o aplicativo gera pra gente de benefício, é muita distorção, , porque os malefícios ligados a você ser um parceiro do aplicativo relacionado à sua questão de saúde mental e física é muito ruim, você tem que sentar atrás de uma “joça” de um carro atrás de um volante e ficar 6, 7 horas e, imagina, quero ir num banheiro, que banheiro? Vai passar num posto de gasolina, entrar em uns banheiros tudo fedendo, vou em casa almoçar, pô e aí, esse horário é de pico, tem como ir? Fica com fome? A minha alimentação em particular ficou toda desregulada, eu não tenho como, eu tenho vários amigos que almoçam dentro do carro, leva a comida dentro do carro, pra mim isso é impossível, então, nada disso eu acredito que o setor de RH, sei lá qual setor do aplicativo analisa essas coisas, então, distorce. (Mário, 33 anos).

Para encerrar este tópico, segue a transcrição dos principais trechos do depoimento do motorista Maurício veiculado em um canal do *Youtube* e cujo título é: “Não acredite na Propaganda da Uber. Veja a Realidade!”⁹². No vídeo, o trabalhador tece considerações sobre a sua trajetória profissional, elenca os motivos que o levaram a trabalhar na Uber e confronta o conteúdo da propaganda da plataforma com sua realidade de trabalho diária apontando algumas contradições as quais também apareceram nas respostas dos entrevistados.

Sobre o seu ingresso na plataforma, Maurício conta que a possibilidade de maior remuneração, veiculada na propaganda, funcionou como grande atrativo para decidir ingressar na Uber. De fato, nos primeiros anos de trabalho conseguiu rendimentos bem superiores ao salário mínimo que ganhava trabalhando num mercadinho, e continua relatando:

Bom, galera vou falar pra vocês desde o meu primeiro ano trabalhando como motorista Uber beleza? Bom antes de trabalhar com a Uber eu trabalhava num mercado, ganhava um salário mínimo, as vezes ganhava uma comissãozinha e tal, a gente fazia caixinha de Natal pra ganhar um dinheirinho a mais e depois a gente pegava a caixinha e dividia, entendeu, ganhava assim. E eu vi muitos vídeos no *YouTube* falando que o Uber ganha oito mil reais por mês, ganha seis mil reais, cinco mil, aí eu falei cara, compensa muito ser Uber [...] (Maurício, 2021, on-line).

O *Youtuber* relata seu entusiasmo inicial com os ganhos que obteve nos primeiros meses de trabalho, os quais foram arrefecendo com o passar do tempo e a progressiva redução em seus rendimentos a ponto de precisar vender o carro e adquirir outro com prestação mais barata de financiamento:

⁹² Disponível em: https://youtu.be/E3uuQIVP8_Y. Acesso em: 29 mar. 2021.

No primeiro mês, cara, eu conseguia fazer mil e quinhentos, qual foi o meu lucro? Quatrocentos reais, foi tenso cara fiquei bolado pra caramba. Aí no outro mês foi melhor três mil e oitocentos reais, falei, caraca, beleza, aí no outro mês quatro mil reais, beleza cara aí eu falei, meu trabalho como Uber tá de boa. Chegou 2018 cara, a demanda caiu muito de passageiro, não sei se os passageiros diminuiu ou aumentou os motoristas, aí o que aconteceu? Caiu eu não consegui ganhar mais quatro mil, três mil e quinhentos, eu não conseguia mais fazer esse faturamento. Foi aí que caiu tudo e eu falei, ferrou, eu peguei vendi o meu carro porque eu não tava conseguindo mais pagar [...] tive que comprar outro carro com uma parcela menor entendeu?

[...]

Aí 2018 foi, dois mil e quinhentos reais, dois mil e quinhentos reais, aí tinha mês que dava dois mil e duzentos, aí no finalzinho do ano, nossa, eu fiquei feliz da vida, cara, porque eu consegui dois mil e oitocentos... falei cara agora vai voltar o clima que era antes 2017 e tal, foi aí que eu desanimei em 2019, esse ano aqui, porque esse ano aqui bateu o recorde, tá difícil, difícil mesmo galera, eu tou conseguindo fazer no máximo dois mil e duzentos reais todo mês, tem mês que dá dois mil tem mês que dá dois mil e duzentos, entendeu, mas diminuiu muito (Maurício, 2021, on-line).

Maurício prossegue advertindo os expectadores sobre a quantidade atual de horas que precisa trabalhar para assegurar o patamar financeiro do qual necessita para se manter:

[...] eu tou ganhando dois mil reais eu trabalho doze horas por dia e só dois finais de semana que eu folgo, aí você vai ter que trabalhar pra ganhar mais que eu, vai ter que trabalhar todos os dias no mês, aí você vai ganhar mais que eu, eu falo pra você que você vai ganhar uns dois mil e quinhentos, entendeu, só que como é que trabalha 31 dias sem folgar nenhum dia sem folgar, 12 horas por dia é complicado, é difícil (Maurício, 2021, on-line).

Por outro lado, apesar das dificuldades, o trabalhador se revela satisfeito com o trabalho na Uber sobretudo por ter conseguido comprar um carro e ganhar mais do que o salário mínimo percebido no antigo emprego, embora ressalve que não se trata de um valor fixo, e prossegue:

[...] eu tou feliz na Uber eu não vou falar que eu tou ruim, eu não vou falar que eu tou ferrado, porque, cara, eu tou conseguindo um bem meu, que é um carro cara, eu se trabalhasse naquele mercadinho, ficasse sempre naquele mercadinho, eu nunca ia financiar um carro cara (Maurício, 2021, on-line).

Maurício chama ainda a atenção para a exploração sofrida pelos motoristas que precisam alugar um veículo para trabalhar. Maurício aconselha os demais motoristas a financiarem um carro para trabalhar, advertindo que existe um comércio de veículos alugados onde o que chama de “verdadeiros empreendedores” (deixando a entender que os “parceiros” da Uber não o são) cobram altos valores dos motoristas a título de aluguel, aproveitando-se da sua condição financeira mais humilde para explorá-los:

[...]acho que as pessoas tão ganhando em cima das pessoas que são mais humildes cara, porque nós motoristas a gente é bem mais humilde, eu acho do que esses caras aí que são empreendedor, do que essas empresas que tão explorando a gente cara, os motoristas estão sendo explorados de tudo quanto é lado cara, eu vejo até Youtuber "ah eu tou vendendo o meu curso pra você trabalhar como Uber" curso pra trabalhar como Uber, quem que compra isso pelo amor de Deus [...] (Maurício, 2021, on-line).

A fala de Maurício desmistifica a propaganda da plataforma no que toca à possibilidade de dirigir como incremento de renda, em razão dos baixos valores praticados; Maurício previne os motoristas que exercer a atividade para complemento de ganhos atualmente não compensa, porque, pelos seus cálculos, o rendimento máximo para cinco horas diárias de trabalho não ultrapassa 70 reais. Dessa forma, conclui que dirigir Uber somente vale a pena para os trabalhadores que ganhem salário mínimo, devido à exiguidade dos valores praticados, então:

assim, galera, você tem que pensar vários pontos antes de virar motorista Uber, o negócio que passar daquela propaganda Uber a tirar como renda extra, pra mim não compensa, porque você vai rodar 5 horas por dia, você vai ganhar 30 reais, 40 reais, 70 no máximo, e tem gente aí que quer trabalhar como Uber renda extra mas o cara ganha tipo 5 mil reais e quer trabalhar como renda extra, aí pra que cara, não tem um motivo, acho que é mais assim pra quem ganha um salário mínimo, quem ganha um salário mínimo a Uber é ótimo, porque assim na minha opinião e pra mim né, cara, pra mim a Uber fez muita diferença porque hoje eu tenho carro, tem mês que eu ganho a mais que eu consigo fazer um dinheirinho a mais e tal, não é aquele salário fixo (Maurício, 2021, on-line).

Adiante, Maurício repete que se sente satisfeito com o seu trabalho na Uber e comemora o fato de não mais sofrer supervisão, pois seu antigo patrão era “chato”. Logo em seguida, contudo, acrescenta que, se os motoristas não têm patrão eles têm os passageiros, pondera que nem sempre é fácil lidar com os clientes e aconselha os colegas a serem cautelosos nas conversas com os passageiros pois dependem de sua avaliação, isto é, da nota, lembrando a todos que a nota baixa pode excluí-los da plataforma. Maurício fecha o seu depoimento repetindo que trabalhar na Uber tem um lado bom e um lado ruim que a propaganda não mostra e que antes de decidir se engajar o trabalhador deve-se refletir bem, e conclui:

[...]motorista de aplicativo pega tudo quanto é tipo de passageiro, pega pobre rico, classe média, gente boa gente ruim, cara é tudo quanto é tipo de gente, então nesse trabalho você tem que ter orelha pra ouvir e não falar, você nunca pode dar a sua opinião senão você vai ferrar a sua nota entendeu, sempre tem que pensar no que você vai falar, porque você não sabe com quem você está falando, você nunca vai ver essa pessoa na vida então cara você tem que pensar muito bem no que você vai

falar pro passageiro, o negócio do meu chefe cara, pô, chefe de quando eu trabalhava no mercado eu administrava o jeito que era dele. [...]com o passageiro você não sabe, é uma viagem de cinco minutos, dez minutos que você vai passar com o passageiro que as vezes você pode piorar a sua nota, e outra coisa trabalhar como Uber, você depende da sua nota, se você ficar com a nota muito baixa, tchau, não trabalha mais como Uber, se você ficar com a nota alta, beleza, aí a Uber pega fala assim, você vai trabalhar também com Uber seis estrelas, não sei o que, você vai ser motorista diamante, eles fazem isso aí mais por mídia, porque isso aí eu só peguei uma vez que eu virei motorista vip que você pega clientes vip e tal não sei o que, ganhei 250 reais de bonificação, achei bom pra caramba depois não peguei mais, entendeu isso aí é só pra quem trabalha todo dia, eu trabalho todo dia e mesmo assim não ganhei mais (Maurício, 2021, on-line).

Em síntese, o depoimento de Maurício corrobora a situação vivenciada por diversos trabalhadores brasileiros nos últimos cinco anos: sem muitas perspectivas num mercado de trabalho marcado por desemprego estrutural, perda de direitos trabalhistas, crise econômica e falta de horizontes profissionais, encontraram na plataforma Uber uma boa oportunidade de trabalho que foi se modificando ao longo do tempo tornando-se cada vez mais desvantajosa.

Apesar de não tratar explicitamente sobre liberdade e autonomia no exercício da atividade, o depoimento de Maurício confirma que os valores das corridas progressivamente reduzidos ao longo do tempo influenciam diretamente na extensão da jornada dos motoristas. Nesse particular, Maurício explica matematicamente quantos dias e horas precisa trabalhar atualmente de maneira a atingir a sua meta financeira. Conforme explicitado por vários entrevistados na presente investigação, a necessidade de atingir metas compromete o horizonte de liberdade sobre a disposição do tempo de trabalho, isto é, a livre escolha da quantidade de dias e horas de sua jornada.

Outra questão levantada no vídeo, a suposta liberdade de ser o próprio chefe, também se esvai quando Maurício constata que o antigo supervisor individual, gerente do mercadinho em que trabalhava, foi substituído por um patrão coletivo tão exigente e igualmente difícil de lidar: o passageiro a quem cabe o papel de avaliação do motorista. Ele assinala que as notas dos clientes têm grande relevância dentro do sistema de controle e organização do trabalho pela Uber e possuem o condão de manter ou excluir o motorista da plataforma caso estejam abaixo do limite mínimo aceitável.

Satisfação com a Uber

O objetivo dessa categoria de investigação foi auferir o grau de satisfação dos motoristas ao trabalhar para a Uber, sempre buscando identificar nas respostas as suas

concepções sobre a existência de liberdade e autonomia no exercício da atividade. Para tanto, solicitamos que os entrevistados identificassem as vantagens e desvantagens deste trabalho.

A principal vantagem apontada nas respostas foi a de poder eleger o próprio horário. Em segundo lugar, os entrevistados indicaram como vantagem poder estabelecer metas financeiras e eleger seus ganhos a partir da quantidade de trabalho executado. Em seguida mencionaram como benefício de “ser o próprio patrão” ou “trabalhar para si próprio”, de acordo com os relatos:

[...] como na plataforma Uber disponibiliza um horário que você tem, você roda no horário que está disponível tem essa flexibilização, aí eu decidi rodar na Uber (Lucas, 24 anos).

[...] você tem controle do seu tempo, dos seus gastos, de todas as suas finanças (Pedro, 28 anos).

Então as vantagens seriam a comodidade que eu tenho de estar fazendo o meu próprio horário de trabalho, e sei quanto é que eu vou estar ganhando, hoje vivemos em um mercado financeiro com a instabilidade né, o desemprego aí à tona, e com a Uber eu tenho a vantagem, que eu tenho como tá fazendo o meu dinheiro sabendo o quanto é que eu vou estar fazendo por mês, e isso passa uma segurança pra mim no caso como motorista né, da facilidade de estar fazendo a minha própria renda e o meu próprio horário (Leila, 41 anos).

[...] você movimenta um certo valor, você juntando, você se programando, você tendo objetivo, você tem uma meta diária [...] (...)a vantagem é de você também ser o seu próprio patrão (Fernanda, 47 anos).

De início as vantagens somente a programação do seu horário, você pode iniciar e terminar a hora que você quiser, apesar que ultimamente a gente não tá tendo esse privilégio porque as corridas estão um pouco fracas e aí esse assunto da pandemia ajudou a defasar mais, mas é isso aí, é as vantagens que tá tendo no momento com a Uber facilidade de você fazer o seu horário (André, 42 anos).

As vantagens que acontecem nesse tipo de trabalho, eu classifico como a grande vantagem é que você não tem um horário, supervisionado por ninguém como as pessoas falam né, você se torna o seu patrão, você faz o seu horário você trabalha o dia e a hora que você quer, não presta nenhum tipo de continência a ninguém você não bate ponto, você se torna o cara, se você tem contas a pagar, você sabe quanto é e você vai ter que rodar pra suprir essa necessidade, manter essas coisas quitadas, você consegue planejar, os seus ganhos né, isso é uma vantagem muito boa planejar os seus ganhos de acordo com o que você roda, de acordo com a sua disponibilidade, e isso também nos leva a pensar por exemplo [...]você consegue conciliar isso porque como dizem né entre nós motoristas parceiros você é o seu patrão você faz o seu horário você faz o seu salário essa é uma vantagem que não se vê por aí muito facilmente (Roberto Carlos, 51 anos).

A vantagem é que aqui você faz o seu horário, trabalha os dias que você quer as horas que você quer, cria a sua meta se você achar que tem alguma meta, você cria a sua meta faz seu horário, a hora que você quer começar a hora que você quer deixar [...] quando você tá trabalhando de carteira assinada você tem que cumprir o horário né e já aqui não, você sabe se você trabalhar você ganha, se você não trabalhar você não ganha porém lá na frente você vai ter consequências disso né se você não trabalhou você não ganha (Ricardo, 41 anos).

A única vantagem que eu acho é que você trabalha pra você mesmo, e você faz o seu horário, a única vantagem é essa (Rui, 60 anos).

Sem sombra de dúvida as vantagens, uma principal pra mim, é a questão que eu crio o meu horário de trabalho, isso me dá uma liberdade dá pra conciliar com várias outras coisas.

[...]

Outra vantagem é a forma de repasse, no sentido de que você ganha o que você produz, e isso é legal, você produziu muito, ficou muito tempo on-line, teve muito tempo com passageiro dentro do carro, você vai ser remunerado por esse trabalho árduo que você praticou durante o dia (Mário, 33 anos).

Ao conjugar as respostas aqui obtidas com as percepções de liberdade reportadas verifica-se que, para os depoentes, a sensação de liberdade no desempenho da atividade de motorista da Uber está atrelada principalmente à ideia de escolha e determinação da própria jornada. Além disso, os motoristas elencam a possibilidade de “ser o próprio patrão”, “estarem livres de supervisão” ou “trabalhar para si próprio” como vantagens desse sistema de trabalho. Ambas as respostas dão conta do grau de absorção pelos “parceiros” da retórica empresarial de liberdade no trabalho pela plataforma a ponto de repetirem “*ipsis litteris*” os discursos.

Outros benefícios enumerados pelos motoristas correspondem à segurança, confiabilidade e praticidade do aplicativo e a aplicação de uma seleção mais rigorosa dos passageiros se comparado a outros programas similares como a 99 Pop e o In Drive, também o nível social e cultural mais elevado dos passageiros da Uber e a possibilidade de conhecer pessoas e lugares foram apontados da seguinte forma:

O aplicativo te proporciona conhecer vários outros locais [...] (Pedro, 28 anos).

Então, eu acho legal, em termo da praticidade, hoje vivemos em um momento que a praticidade é o que tá prevalecendo no mercado né, e também tem a questão da segurança, porque lá você tem aquela segurança que sabe quem é que você tá conduzido, a questão também, valores que são passados, referente às corridas, e isso é bom pra gente, passa um tipo de segurança, tanto pro motorista, quanto pro passageiro (Leila, 41 anos).

Por incrível que pareça, pelo site ainda mais confiável, apesar de ter ainda alguns ocorridos, mas ele ainda é o site mais confiável, principalmente o turno da noite a Uber está exigindo cartão de crédito de débito, tá pedindo um código que é um registro né pro cliente pegar junto com o motorista né, então por enquanto o melhor ainda (André, 42 anos).

A Uber, essa plataforma, ela tem um filtro muito maior do que as outras, a Uber ela requer para que a pessoa ou seja usuário ou seja motorista parceiro ela requer uma checagem maior de documentação e também das provas para que a pessoa possa ingressar na plataforma, ou como usuário ou como motorista parceiro e as outras plataformas elas deixam a desejar, elas conseguem uma gama de pessoas muito fácil de entrar, é apenas com o número de CPF e elas não pedem mais nada que caracterize como certificação, pra que a pessoa ingresse na plataforma como motorista parceiro, inclusive, eu observo que por esta facilidade que as pessoas tem

isso causa muito problema porque às vezes você se bate com pessoas de má índole né, de más intenções ou que usam a plataforma para cometer delitos. O uso da tecnologia em prol da nossa segurança é o que mais, o motorista parceiro requer e ela prima muito por isso, por essa segurança (Roberto Carlos, 51 anos).

As vantagens que tem é que eu posso trabalhar com as pessoas, conhecer as pessoas, fazer amizade com as pessoas, e perigoso é, é muito perigoso, você não sabe quem você tá pegando,

(...) mas a vantagem é essa de trabalhar com as pessoas ter contato com as pessoas, que eu sempre trabalhei na rua né sempre trabalhei com vendas, externa sempre conheci as pessoas através das vendas e tudo, fiz muitas amizades (João, 55 anos).

O que me fez levar a utilizar a plataforma do Uber, simplesmente a forma de cadastro tanto do motorista como de passageiro, o Uber tem um rigor maior analisa mais a vida tanto do motorista quanto do passageiro pra ter acesso a plataforma coisa que a Pop não faz tão legal, e o público o público que utiliza o Uber, não tenho certeza do que eu tô falando isso é experiência minha, mas o público que utiliza o Uber, tem uma capacidade cultural maior, uma capacidade financeira maior, isso pra mim é importante, já o do Pop, eu tive acesso a muitas comunidades carentes, muitos bairros com tráfico de drogas, eu não tenho tamanha certeza porque isso é experiência de Mário, mas foram essas coisas que eu pude observar que tendenciou pra eu ficar mais na plataforma do Uber, hoje eu não rodo mais o 99; não que a Uber também não me jogue nesse tipo de localidades onde tem tráfico de drogas e comunidades carentes, a Uber também me põe nesses locais, mas com uma constância bem menor [...] existe outra vantagem que talvez não seja uma vantagem, mas uma coisa interessante dentro do trabalho você interage muito com pessoas (Mário, 33 anos).

Especificamente na Uber, cada cliente, cada passageiro tem um perfil diferente (...) é até divertido, eu gosto de trabalhar com a Uber, a Uber eu acho até uma plataforma fácil de trabalhar (Everaldo, 67 anos).

Com relação a este último depoimento, do motorista Everaldo, novamente cabe um parêntese para refletir se a sua idade avançada e a trajetória profissional (com dificuldade de obter emprego por conta da idade) influenciam nesse grau maior de satisfação com o trabalho que ele manifesta nas suas respostas.

Sobre as desvantagens elencadas pelos entrevistados destacam-se em primeiro lugar a insegurança e os riscos a que estão expostos. A maioria deles relatou que já passou por situações perigosas trabalhando e que não recebeu qualquer respaldo da empresa. Além disso, referem como desvantagem o desconhecimento prévio dos destinos e a impossibilidade de cancelarem ou não aceitarem corridas para locais de risco (por exemplo, dominados pelo tráfico) sem sofrerem punição. Os motoristas expõem que:

Tem a questão da segurança né que o motorista se expõe muito, mas é decorrente do nosso país né? (Lucas, 24 anos).

Algumas das desvantagens, o risco mesmo, a segurança, que a gente sabe que na cidade está um pouco complicado essa questão de segurança [...] (Pedro, 28 anos).

Desvantagem tem bastante, começando pela segurança (Fernanda, 47 anos).

A única desvantagem que tem da Uber é a porcentagem que ela pega da gente e os vagabundos que tem na rua, que a gente não sabe quem é quem e a Uber não diz nada que é localização perigosa nem nada [...]

O risco que se corre, é muito perigoso você estar rodando, hoje em dia eu não rodo mais a sexta-feira, não viro mais a noite de sábado pra domingo que eu virava a noite rodando, por causa da insegurança e a incerteza, né? (Ricardo, 41 anos).

(...) outro detalhe negativo do aplicativo é a questão de localidades, o aplicativo ele não deixa explícito qual local você vai, imagina e ai vem uma viagem pro Retiro, ao invés do aplicativo falar o nome de uma rua ou o nome de um bairro ou alguma coisa assim, ele só põe Retiro, sendo que no retiro tem a principal que é tranquilo e também uns locais muito ruins, e isso é muito ruim pro motorista saber em que local ele vai pegar o passageiro ou em qual lugar ele vai desembarcar o passageiro (Mário, 33 anos).

Outro ponto que aparece em muitas respostas é o alto valor das taxas que são descontadas dos motoristas podendo chegar a 50%. De outro lado, os baixos valores das corridas também foram alvo de muitas queixas:

Acho que as taxas que eles descontam do motorista são muito acima, acho muito desnecessário uma taxa tão alta que eles cobram em cima do motorista (Lucas, 24 anos).

Tem horas que eu não compreendo muito as tarifas que a Uber utiliza, são valores que cobram em corridas são surreais[...] as taxas as vezes são valores que não tem como sobreviver, eles cobram uma taxa surreal muito baixa, muito baixa mesmo, você tem que tirar a taxa da Uber, você tem que manter o carro limpo, você tem que manter a manutenção do carro, você paga um seguro com o carro, e fora isso o combustível né, que deu uma aumentada bem considerável (Leila, 41 anos).

A gente roda muito pra você bater uma meta, com 60 às vezes até 70 corridas em 14 horas de relógio, hoje 12 agora no momento que é o que a Uber tá liberando, então você acaba defasando muito, por causa das corridas baratas, corridas de 7 reais de um bairro pra outro [...] (André, 42 anos).

[...] hoje eu não vejo mais vantagem no Uber, não tou vendo vantagem hoje, devido à pandemia também, baixou muito os preços, pros clientes tá ótimo, pros motoristas tá muito complicado, então eu tou mudando devido à isso, pandemia e os preços que hoje o Uber tá oferecendo, gasolina subiu e os preços de corrida só descendo, só baixando.

Hoje as corridas ficou bem mais baratas antigamente tinha a taxa de cancelamento, a gente ficava esperando o cliente por cinco minutos, era de 6 reais, eles baixaram, agora colocaram corridas compartilhadas, agora colocaram corridas Confort, hoje na verdade melhorou para o cliente, mas diminuiu para o motorista, gasolina tá bem mais cara [...] então em relação a isso acho que eles favoreceram pra eles entendeu só pra eles, pra nós motoristas, não tem vantagem não, a gente só faz perder, porque tem muito engarrafamento na cidade, a gasolina mais cara, as corridas mais baratas, do que quando começou (Mara, 53 anos).

Desvantagens, olha, a Uber no início foi muito lucrativa, entendeu? Eu particularmente no primeiro ano que rodei aplicativo eu posso te dizer que eu faturei, ganhei uma grana boa (...) hoje em dia a desvantagem que eu vejo é o valor da tarifa (Ricardo, 41 anos).

Pode até ser uma desvantagens sobre os valores das corridas, então você faz uma corrida dependendo do trajeto, dependendo do bairro dá 3 reais, 4 reais aí você faz uma corrida longa dá 12 reais, então na Uber tem essas coisas né de corrida, muito baixo o valor das corridas, que são muito baixos, teve uma corrida de 4 reais, a gasolina tá quase 5 reais o litro, então o que eu acho são os valores, então você tem que rodar bastante, pra poder pegar os horários de pico tudo, sair cedo, pra ter um retorno melhor, então o que eu acho de desvantagem é só isso, os valores das corridas (Everaldo, 67 anos).

Finalmente, foram referidos como malefícios o desgaste e a desvalorização dos veículos, o caráter extenuante e árduo do trabalho, o repasse de todos os custos e riscos da atividade pelos motoristas a ausência de respaldo pela Uber, inclusive na pandemia, a ausência de direitos trabalhistas e a falta de autonomia para a escolha dos trajetos:

[...] desgaste do carro realmente, atualmente estamos com vias e ruas muito mal asfaltadas, então são buracos que realmente danificam os carros (Pedro, 28 anos).

[...] a manutenção do carro é toda nossa, a Uber não passa nada pra gente, não dá nenhum suporte pra gente, inclusive com a pandemia mesmo, pelo menos comigo, deram só o suporte de utilização de álcool em gel, só isso e mais nada, porque assim a gente corre risco de vida, porque é a gente que tá na rua né, é a gente que enfrenta cara a cara com os passageiros e a desvantagem no Uber é isso, que ela não chega junto pra gente (Leila, 41 anos).

[...] desvantagem você também tem, por não ser muito reconhecido pela Uber, desvantagem você tem por não ter os direitos que um trabalhador tem é a gente por nós mesmos, desvantagem também porque a gente tem um desgaste físico e mental muito grande, é muito puxado, tem hora que se torna muito sacrificante (Fernanda, 47 anos).

A grande desvantagem que nós vemos e isso é unânime, entre os motoristas parceiros, é justamente os custos que nós temos pra dirigir pra essas plataformas, ele é todo nosso, o custo ele é todo nosso e nós não temos nenhum tipo de cobertura que envolva a nossa ferramenta de trabalho que é o nosso veículo [...] (Roberto Carlos, 51 anos).

Porque eu vejo que ele não é seu parceiro, diz que é seu parceiro mas não é, então a qualquer momento você pode ser desligado da plataforma e aí, você vai fazer o quê? Você tá pagando um carro, você tirou um carro novo e você é desligado da plataforma por algum motivo, um cliente insatisfeito com o serviço, que todos nós cometemos erros, a plataforma não lhe dá o direito de resposta, não te dá uma segunda chance, você sai da plataforma e pra voltar dá trabalho, então hoje em dia é uma das desvantagens que eu vejo, insegurança, a falta de parceria entre motorista e Uber, não existe isso (Ricardo, 41 anos).

Desvantagem é que eles não oferecem nenhum tipo de suporte básico, tipo você precisar de algum tipo de auxílio ou alguma coisa assim, eles não dão, entendeu? (Rui, 60 anos).

O motorista Mário aborda especificamente a falta de autonomia real do motorista para escolher livremente o trajeto da corrida; esclarece no seu depoimento que, em tese, é

possível optar por outro itinerário diferente do indicado no aplicativo, todavia corre o risco de ter o valor da corrida reduzido, sendo, portanto passível de punição, e complementa:

Uma desvantagem, é falta uma intervenção do governo em algumas regras do aplicativo, como assim, vou lhe dar um exemplo, hoje se Erica solicitar um aplicativo e o valor estimado deu por exemplo 13 reais, só que quando Erica entrou no carro o motorista sabia uma rota melhor, e ele fez essa rota melhor e menor, então Erica chegou ao seu destino em um tempo menor e foi percorrido uma distância menor, o que que ocorre esse valor ele não abaixa pro passageiro, ele não abaixa pro aplicativo Uber, ele abaixa pro motorista, isso é muito chateante, por que o motorista de uma certa forma o motorista acaba sendo inconveniente, eu vou seguir o gps e ponto final, porque se ele não seguir o gps, se ele vir a fazer uma rota menor, pelo conhecimento que ele tem ali do bairro, ele pode sair prejudicado e esse é um detalhe que pra mim é muito chato e negativo (Mário, 33 anos).

Empreendedorismo

Às perguntas a respeito do que entendem como empreendedorismo e se ele existe no trabalho como motorista da Uber, cinco dentre os doze entrevistados responderam que se enxergam como empreendedores.

Na resposta da trabalhadora Leila ela associa a definição de empreendedorismo à liberdade para escolher sua jornada de trabalho elegendo dias e horas em que irá laborar e ao estabelecimento de metas relacionadas aos ganhos na plataforma. Sua fala coincide com o discurso promovido pela Uber através dos diversos agentes difusores de comunicação:

Eu entendo sim como empreendedora assim, a partir do momento que você dita regras do seu trabalho você já se torna uma empreendedora, eu digo o dia que eu vou trabalhar, quantas horas eu vou trabalhar, e quando eu vou parar, então acho que isso se encaixa como uma pequena empreendedora, você estipula por exemplo, eu quero trabalhar 6 horas de relógio e quero produzir digamos 150 reais nessas 6 horas, então assim, eu acho que isso chega a ser uma empreendedora, você diz quanto você quer ganhar, quantos dias você quer trabalhar na semana e quantas horas você quer trabalhar (Leila, 41 anos).

Mara responde a pergunta em tom irônico:

É, nós somos empreendedores pra eles né porque ajudamos a economia da Uber, nós na verdade a gente trabalha pra viver pra ter uma vida melhor e pra Uber enriquecer (Mara, 53 anos).

A motorista não deixa dúvidas se utilizou de sinceridade ou sarcasmo em sua observação. Ao analisar este trecho específico de fala em conjunto com o conteúdo dos seus demais depoimentos percebe-se que a interlocutora demonstra um crescente descontentamento com a Uber ao longo do tempo. Isso se justifica, em primeiro lugar, em

razão da progressiva redução dos valores das corridas e aumento dos custos relativos à atividade com o passar dos anos. Este é um recurso utilizado pela plataforma como chamariz para engajamento dos motoristas: nos primeiros anos proporciona-lhes um patamar mais elevado de ganhos, mas com o passar do tempo os rendimentos vão sendo reduzidos forçando-os a trabalhar cada vez mais para manter o patamar das metas. Em segundo lugar, a depoente refere o agravamento da situação de insegurança que particularmente presenciou ou vivenciou durante a sua trajetória como motorista da Uber; em terceiro, pela alusão que faz à falta de respaldo aos “parceiros” no período da pandemia e, por fim, pelo bloqueio sofrido, em que foi desconectada da plataforma sem qualquer justificativa, instando-a a ajuizar um processo na justiça.

O motorista Everaldo, por seu turno, relaciona a ideia de empreendedorismo ao fato de utilizar um veículo de sua propriedade para prestar o serviço e por ele receber uma contrapartida:

Eu acho que sim, eu acho que é uma forma de dizer mesmo, porque se você adquire um veículo ou aluga um veículo, pra prestar um serviço, pra tirar um sustento pra ganhar algum dinheiro com aquilo você tá empreendendo, então eu acho que é dessa forma mesmo, concordo plenamente, somos empreendedores, uns ganham mais, outros ganham menos, e assim a coisa vai fluindo né (Everaldo, 67 anos).

O trabalhador João também não refuta a ideia de que os motoristas são empreendedores, contudo, não deixa claro quais os motivos da sua resposta apenas fazendo referência à propriedade do veículo e à responsabilização integral dos trabalhadores pelos custos da atividade:

É realmente não deixamos de ser empreendedores, mas eu só acho que ela deveria dar um pouquinho mais de respaldo, assim tipo aumentar um pouquinho o nosso faturamento, diminuir a taxa que eles cobram, assim entendeu, porque é tudo por conta da gente, tudo por conta dos motoristas, dos proprietários de veículos, então nós de certa forma somos empreendedores, estamos empreendendo nesse sistema né (João, 55 anos).

O motorista Mário também revela uma noção pouco precisa acerca do significado de empreendedorismo referindo dúvida a respeito e associando-o ao investimento no veículo seja por compra ou aluguel com suporte exclusivo dos custos e encargos de sua manutenção:

Eu não sei se isso é empreendedorismo de fato, mas tudo bem, o que eu vejo é pra mim, tá mais relacionado mesmo a uma franquia, porque pra eu ter acesso a plataforma eu preciso fazer algumas coisas, eu tou falando de ter acesso a plataforma e conseguir gerar lucros sem que seja um trabalho tão escravo porque deixa eu dar essa explicação, existe um grupo de parceiros do aplicativo que locam o carro e isso tem levado o faturamento das locadoras lá pra cima, inclusive algumas

peças que tem um capital bom na mão tem comprado carro pra alugar, esses tipos de parceiro da Uber que alugam o carro, nossa, sem sombra de dúvida eles tem que trabalhar acima de 9 horas por dia, pra conseguir pagar o aluguel do carro, pagar as taxas do aplicativo que é retirada na produção e tirar o dele, e fora o custo de combustível e manutenção que é dividido entre o locador e o locatário, normalmente é assim que se rege essa situação, já pra quem tem carro próprio, é preciso um investimento do capital do carro, e aí tem os custos também agregados, custo com seguro, custo com manutenção, custo com combustível e o custo inicial porque pra mim não vejo uma coisa rentável você adquirir o carro se não for com combustível a gás porque com o gás sim você consegue almejar alguns lucros (Mário, 33 anos).

A análise dos depoimentos acima revela que estes motoristas possuem referências inexatas acerca do significado do termo empreendedorismo e acabam repetindo o discurso do senso comum ou veiculado pela Uber em seu site e nas diversas mídias: não ter patrão, definir o próprio horário de trabalho, estabelecer metas para seus ganhos e ser proprietário de um veículo, colocando-o a serviço da plataforma. O conteúdo das respostas sob exame demonstra, portanto, em que medida essa retórica de empreendedorismo pode alcançar as subjetividades de alguns trabalhadores.

Os outros depoimentos trazem diferentes perspectivas: há quem rejeite completamente a ideia de “empreendedor”, mas se diga “parceiro” da empresa e há também quem se nomeie como colaborador, prestador de serviço ou até mesmo empregado. O motorista Lucas, por exemplo, revela ceticismo em relação ao discurso empreendedor e se afirma “colaborador” da plataforma e afirma: “acho que não tem nada a ver com empreendedorismo, pode ser até como colaborador, mas empreendedorismo não, passa longe disso”.

Pedro enxerga uma relação de parceria com a Uber; ele justifica sua opinião afirmando que não há empreendedorismo na atividade porque o investimento feito pelos motoristas reverte para a empresa e não para si mesmos. Nas suas palavras, caso fossem empreendedores, os investimentos do negócio retornariam para os próprios motoristas, o que não ocorre na prática. Pedro repete, portanto, a terminologia amplamente defendida pela plataforma: parceria, resta, porém, uma lacuna na compreensão do que isso realmente significa dentro deste modelo de organização e exploração do trabalho:

Bom, na minha opinião empreendedor é aquele que investe no seu negócio onde na Uber você na verdade trabalha, você utiliza a plataforma da própria Uber do aplicativo seja lá Uber, 99, mas em prol do transporte de pessoas para essa empresa, então na minha opinião isso não se caracteriza como empreendedorismo, já que você não tá investindo em algo seu no seu retorno, você tem o seu carro seu meio de locomoção, não significa dizer que você é um empreendedor, já que você vai ter alguns desgastes como qualquer outra empresa, mas você tá pagando uma taxa para aquele aplicativo, então na minha opinião isso não é ser empreendedor, é ser como eles dizem parceiro daquela empresa (Pedro, 28 anos).

Fernanda também discorda que os motoristas da Uber sejam empreendedores e afirma que a plataforma utiliza esse discurso “de serem donos do seu tempo e do seu negócio” como justificativa para fugir às suas responsabilidades. A entrevistada observa que a empresa utiliza o termo parceria para definir a relação com os trabalhadores, mas não acredita que isso aconteça na prática por inexistirem trabalho ou decisões tomadas em conjunto pelos motoristas e pela plataforma, ao contrário somente existem medidas impostas unilateralmente:

Que nós somos pequenos empreendedores eu vejo ela falar dessa forma, como somos donos do nosso tempo e horário, somos donos do nosso próprio negócio, tá entregue, estou lavando as minhas mãos.

Não eu não concordo, porque do início meio e fim a Uber sempre fala com a gente através ou de algum incentivo, de algum tipo de propaganda ou algum tipo de comunicado que nós somos parceiros.

Trabalhar junto é pensar igual, resolver junto, ter decisões que precisam ser respeitadas, ou então ouvidas se torna uma parceria, quando você trabalha em conjunto. Essa parceria? Na maioria das vezes com certeza não acontece, você não vê como parceira, eu vejo como alguém que tá me prestando ou me cedendo uma parte da sua tecnologia, uma pequena parte da sua inteligência através do aplicativo, pra que você receba algumas corridas, e aí você trabalha um pouco pra mim, eu vou tirar tantos por cento aí do seu esforço mas se tiver bom pra você, você continue se não tiver, você pode ir. Ser parceiro é pensar junto, é querer crescer junto, não é cada um por si (Fernanda, 47 anos).

O entrevistado Ricardo discorda incisivamente da classificação de sua atividade como empreendedorismo e com efeito, o depoente não vê o motorista como empreendedor ou parceiro da Uber, mas sim como um prestador de serviços e complementa:

Não concordo não, empreendedor de que? Nós somos prestadores de serviço, eu vejo dessa forma, geralmente ou você tem um carro particular ou você aluga, prestador de serviço não vejo isso como empreender, vejo isso como prestador de serviços, e nem me considero parceiro deles porque parceria é união é cumplicidade eu não vejo isso quanto a Uber (Ricardo, 41 anos).

Logo no começo da sua resposta André enfatiza que a Uber não fala de empreendedorismo, mas sim de parceria sendo que essa parceria no seu ponto de vista é desigual, citando, por exemplo, os descontos aplicados nos valores pagos aos motoristas. Para André os motoristas são colaboradores, nesse sentido:

A Uber não fala sobre empreendedorismo não, ela diz somente o termo parceria, temos uma parceria entre motorista e o aplicativo essa é a informação passada pra gente, e sobre a minha opinião é uma parceria um pouco desigual, como informei anteriormente com a outra pergunta, o cálculo financeiro com nós atinge uma meta paga 30% do valor do serviço (...eles não fazem empreendedorismo não, só parceria, parceria essa é a justificativa dada pela Uber tem uma parceria que na minha opinião é desigual. A expressão correta é colaboradores (André, 42 anos).

Merece destaque o conteúdo da resposta do entrevistado Roberto Carlos por teor elucidativo: ele chama a multidão de motoristas de “massa falida”, classificando-os como pessoas que estão sem opção, que não conseguiram uma oportunidade no mercado de trabalho, e ingressam na plataforma por necessidade de uma renda e sobreviver:

Não eu, eu já ouvir falar realmente disso, que somos nós empreendedores, mas eu não classificaria sobre essa área de empreendedorismo porque realmente é uma massa falida, pessoas que estão fora do mercado de trabalho não por opção, mas por causa das portas fechadas, e na verdade são pessoas que se apegam a isso pra ter uma renda né, para ter um trabalho que tem suas vantagens e desvantagens, porém eu não classificaria como empreendedorismo que nós seríamos empreendedores, uma coisa de empreendedor muito diferente, o empreendedor ele é um cara que ele pode ser um autônomo, que ele veja um um resultado de um investimento a curto médio ou longo prazo, mas aqui é a sobrevivência, com concorrência que muitas vezes é desleal, e eu não me vejo como empreendedor, não me vejo assim (Roberto Carlos, 51 anos).

Quanto ao motorista Mário, este associa o conceito de empreendedorismo à formalização do trabalhador como MEI (Microempreendedor Individual) para fins previdenciários. Como a maioria dos motoristas, na sua opinião, não procede a esse cadastro e ao respectivo recolhimento, não os considera empreendedores. O entrevistado esclarece que:

Essa questão de ser empreendedor discordo, acho que a cada 10 motoristas acho que 1 ou 2 faz o MEI e busca tá pagando o MEI direitinho e criando um, de certa forma um investimento futuro, porque eles não dão essa orientação, essa orientação tem quem de fato entende um pouco do sistema previdenciário, da importância de ter uma poupança, de juntar dinheiro porque normalmente a maioria corre atrás pra pagar a dívida pra fazer aquilo, e viver e sobreviver (Mário, 33 anos).

Por último, Rui, que trabalha há 4 anos e meio dirigindo exclusivamente para a Uber, mantendo com a plataforma um vínculo duradouro; esse motorista conclui que, a despeito de ser proprietário do carro (o que para ele poderia inseri-lo na posição de empreendedor), trabalha praticamente para a Uber, sendo então “funcionário sem CLT”:

Eu não acho que eu sou empreendedor não, eu acho que eu sou funcionário da Uber, porque praticamente eu trabalho pra Uber, empreendedor sendo dono do carro posso até ser mas eu acho que eu sou funcionário da Uber porque eu trabalho praticamente pra Uber, não sendo CLT né (Rui, 60 anos).

Direitos Trabalhistas

Nesse tópico perguntou-se aos entrevistados se concordam com a ideia de que o motorista é na verdade um empregado da Uber e se acham que fazem jus aos direitos trabalhistas previstos na CLT.

Ao longo das respostas foram sendo constatadas algumas contradições em relação ao conteúdo dos depoimentos concedidos sobre empreendedorismo. Como visto anteriormente, alguns motoristas negaram a condição de empreendedor e se intitularam “parceiros” ou “colaboradores” da Uber, exercendo uma atividade, segundo eles, de natureza autônoma. Na presente seção, embora apenas três motoristas tenham declarado que acreditam serem empregados da Uber (somente um declarou expressamente), vários motoristas afirmaram que fazem jus a direitos trabalhistas.

Lucas foi um dos entrevistados que negou a condição de empreendedor ao motorista Uber e afirmou ser um “colaborador” da empresa; todavia quando perguntado sobre direitos trabalhistas disse que concorda com a sua aplicação aos condutores:

Concordo plenamente (sobre o motorista ter direitos assegurados), porque muitos trabalham com uma carga horária bem maior do que a carga horária da CLT, nós trabalhamos semanalmente, mensalmente bem mais do que se fosse pela CLT, a carga horária é bem maior [...]. Concordo sim, até porque se um motorista se machucar não puder trabalhar e etc. e você não podendo trabalhar, na CLT você tem uma assistência ou algo do tipo né? (Lucas, 24 anos).

Pedro refuta a ideia de vínculo empregatício com a Uber e considera o motorista um profissional liberal com liberdade de ligar e desligar o aplicativo quando desejar:

Não, nesse caso acho que não haja a necessidade de um vínculo empregatício, até porque o motorista tem a liberdade de ficar com o aplicativo ligado ou não, então qual empresa pagaria aquele motorista, pra ficar com o aplicativo desligado, ou seja não trazendo lucro para a empresa, então a partir do momento que você tem essa liberdade você cria uma parceria, então acredito que não há, porque você pode tirar suas férias sem problema algum basta desligar o aplicativo quando você estiver disponível você retorna certo? Então nesse caso acredito que um vínculo empregatício não falta nessa questão de férias nada disso não, é um profissional liberal realmente, uma parceria entre motorista e empresa (Pedro, 28 anos).

Em depoimento anterior Fernanda rejeitou a ideia de o motorista Uber ser um empreendedor, e também negou a existência de parceria com a Uber. Neste trecho a entrevistada sugere que na verdade os motoristas são empregados:

Na verdade nós somos empregados da Uber mas não temos o vínculo empregatício, onde ela obriga a gente a concordar com alguns termos, ela tem o controle de tudo,

se você quiser trabalhar você tem que concordar com esses termos se não eles não permitem que você ligue o aplicativo, perante a justiça a gente não bate o ponto, mas a gente trabalha todos os dias pra Uber, mas como a gente tira a nossa parte, dentro da justiça eu não sei como eles pensam, mas tem muitos colegas aí que colocou a Uber na justiça, que se sente prejudicado de várias formas, até mesmo quando se tem um acidente, quando se tem um assalto e a gente procura esse apoio essa cobertura da Uber e a gente não tem.

A gente poderia ter direito a férias, a gente poderia ter direito a mais incentivo, a gente poderia ter direito a uma assistência médica, a gente poderia ter direito a todos os direitos que um trabalhador ele tem (Fernanda, 47 anos).

André, na sua resposta anterior, também negou a existência de empreendedorismo no trabalho do motorista da Uber explicando que há uma parceria desigual com a empresa. Ele se nomeia como “colaborador”, mas quanto a fazer jus a direitos trabalhistas desabafa dizendo que se sente “funcionário” da empresa:

É essa pergunta sobre a opinião minha, ela é infelizmente clara até nas minhas respostas anteriores, eu estou sendo escravizado pelo horário pela quantidade de tempo que eu trabalho, na prestação de serviço como eles dizem de colaborador, sim eu me sinto infelizmente até funcionário da empresa, eu tenho uma obrigação de tentar cumprir com uma quantidade de horas pra tentar chegar a bater a meta, mas no momento é o que temos né como disse, e é infelizmente é isso aí, é fazer essa parceria, tendo os lucros pequenos e eles os lucros maiores (André, 42 anos).

Quando fala sobre direitos trabalhistas, André parece não acreditar na possibilidade de serem adimplidos pela plataforma por “ouvir dizer que ela é isenta” dessa responsabilidade e também por ter se cadastrado como MEI (Microempreendedor Individual). Assim, o depoente enumera outros pleitos como isenção de imposto para aquisição do veículo nos moldes dos taxistas e desconto na compra de pneus:

De início o único direito que eu acho que tá faltando pra gente de aplicativo, é as isenções, a compra de um veículo, de exemplo o táxi onde eles tem essa famosa taxa de isenção, pra compra de um veículo de até 50%, pneu também até 50%, e isso nós não temos, (...)da Uber falta essa parceria, chegar mais próximo dos órgãos públicos pra existir esse avanço nesse assunto, sobre a regização que você tá dizendo de seguro, né um registro melhor, 13º é meio complicado eu até te explicar porque existe o assunto, o MEI, foi uma das primeiras perguntas que você falou, eu pago o MEI, então ele já se procede esse assunto mais pra um órgão público, uma reparação, um acidente, eu tive um acidente, aí eu tenho que me assegurar pelo estado né, já que estou parado vou me encostar pelo INSS, mas seria ótimo se a Uber tivesse um meio de ferramenta, isso aí eu ainda não vi nenhum assunto na Uber ou outra pessoa falando, que a uber teria essa obrigação, pelo contrário eu vejo dizer que ela é isenta desse assunto, então de início pra mim, pra sua pergunta, é o assunto do desconto, da taxa que é cobrada pra gente do imposto, de comprar um veículo no mesmo valor de um patamar de um cliente normal, sendo que táxi tem o privilégio de ter aquela taxa reduzida (André, 42 anos).

Mara inicia a sua resposta formulando outra pergunta: “empregado da Uber como?” Recentemente bloqueada pela plataforma sem ver explicitados os motivos da sua punição, Mara está questionando a medida judicialmente. Numa espécie de raciocínio às avessas, a entrevistada afirma que o motorista não é empregado da Uber porque não lhes são reconhecidos quaisquer direitos, inclusive podendo ser desligados da plataforma sem qualquer explicação, conforme lhe aconteceu:

Empregado da empresa não sei como, porque a gente não tem 13º a gente não tem plano de saúde, a gente não tem um ajuda de custo quando é roubado, quando perde celular pro ladrão, quando o carro bate, a gente não tem ajuda de custo em relação a nada, então empregado da Uber como? [...] (...)porque agora mesmo eu coloquei a Uber na justiça, porque eu só queria uma resposta, estive lá três vezes na Uber, estive no escritório da Uber, pra saber porque o Uber me bloqueou, eu só queria uma explicação, eu não tenho nada contra a Uber, eu tenho que agradecer, o cara é bloqueado da Uber, porque ele tentou mexer com uma menina, o cara é bloqueado da Uber, porque cobrou uma corrida mais cara, eu fui bloqueada da Uber sem nenhum motivo, tanto que eu joguei na justiça e o desembargador mandou que ele me retornassem, mandou que eles me colocassem de novo e eles descumpriram e tá aí tenho pressa nenhuma, eu só queria da Uber uma explicação pelo qual eu fui bloqueada, eu não faria nada se tivesse um motivo certo, um motivo concreto porque eu tenho uma avaliação na Uber de 4.82, mandei tudo pro advogado, várias avaliações de mim de vários passageiros dizendo boa motorista, pessoa simpática, então são as únicas avaliações que os passageiros me dão, hoje eu não sou empregada da Uber porque a Uber ela simplesmente lhe bota pra fora e não dá nenhuma explicação (Mara, 53 anos).

Mara não discorre sobre direitos trabalhistas, mas afirma que a empresa poderia estipular melhores valores de bônus para os condutores de acordo com a quantidade de corridas realizadas e fornecer ajuda no caso de acidentes ou quebra do veículo:

Direitos eu acho assim, eu acho que o motorista tem uma quantidade de corridas pela Uber, se ele tivesse no mês, então você tem que fazer x corridas, eles estipulam as vezes uma meta pra os motoristas, você que fazer x corridas pra ganhar mais x, faça 300 corridas mensal e ganhe mais x, então você estipulasse e eles tivessem como dar preços melhores, no caso de assalto dar as condições de você pagar, alguma batida, você fura o pneu, você gasta com pneu, você gasta com o carro bateu, seu carro quebra, acho que de alguma forma eles tem que tentar ajudar o motorista, se o carro quebra com o reboque, acho que de alguma forma eles tem que ajudar de alguma forma [...]
[...] então tem que ter alguma fidelidade com o motorista, o motorista que tenha fidelidade com aquele aplicativo, tem que fazer xis corridas no mês pra aquele aplicativo, então assim você dá um bônus pro motorista todo mês pra aquele motorista que faz, você tem que fazer 360 corridas no mês, ou 500 eu não sei eles estipula pra você ganhar aquele salário, aquele dinheiro a mais (Mara, 53 anos).

Para o entrevistado Roberto Carlos não restam dúvidas de que os motoristas da Uber são empregados da plataforma e fazem jus a todos os direitos trabalhistas. O seu depoimento aponta a subordinação dos condutores às regras impostas virtualmente sem

possibilidade de descumpri-las sob pena de punição, o que consubstancia, em sua opinião, o vínculo empregatício, e complementa:

Eu sempre achei que há um vínculo, trabalhista nessa questão de motorista parceiro e as plataformas de mobilidade, porque toda vez que você liga a plataforma e vai trabalhar, você está sujeito à obedecer às normas e as regras que aquela empresa que se apresenta virtualmente ela requer de você porque se você não cumprir com essas regras ou infringi-las você vai estar sendo penalizado, então eu vejo essa questão da punição, da penalidade sendo uma coisa tão clara em relação a esse vínculo trabalhista, porque do outro lado você tem que manter a observância das normas das regras daquela empresa que é virtual, para você desempenhar o seu trabalho da melhor maneira possível, e se você não fizer você sofre punição, então não tem como, não ter um vínculo empregatício mesmo que você ligue de vez em quando a plataforma, mas toda vez que você liga a plataforma, então você está atendendo o chefe de uma empresa, o patrão de uma empresa que você trabalha, então, é substancial pra gente avaliar e chegar à conclusão de que realmente você é um empregado dessas plataformas.

Eu creio que todos os direitos trabalhistas deveriam ser repassados por essas plataformas pra nós, porque não tem nenhuma diferença de um motorista particular na verdade é bem igualitário nessa questão de vínculo empregatício então nós devíamos fazer parte realmente das leis trabalhistas, realmente deveríamos estar desfrutando delas enquanto motoristas de plataforma (Roberto Carlos, 51 anos).

Ricardo não concorda com a existência de vínculo empregatício entre motorista e Uber. Assim como pensam outros motoristas, ele associa a ideia de ser empregado ao cumprimento de jornada laboral pré-estabelecida, argumentando que os “parceiros” podem escolher quando e por quanto tempo dirigirão. Por conta disso, não consegue vislumbrar direitos trabalhistas, observando apenas que as taxas descontadas dos motoristas poderiam ser mais transparentes e estes poderem rejeitar corridas sem serem penalizados:

Eu não concordo não. Alguns amigos parceiros acham que sim, mas eu não concordo não porque aqui eles podem te excluir da plataforma, você não vai receber nada por isso, você não vai voltar, tem que colocar o advogado, você que faz seu horários, você decide se você quer ir ou não, você pode ficar um mês dois meses três meses sem rodar na plataforma, e não vai sofrer nenhuma penalidade, e é diferente de você ser empregado, eu não concordo com isso porque empregado você tem um horário pra cumprir, você tem jornada de trabalho, e o motorista parceiro como eles dizem, não tem isso, você pode acordar 10 horas da manhã e entrar no aplicativo, pode ficar o dia todo sem entrar de noite entrar no aplicativo fazer duas ou três corridas, sair e só voltar daqui a um mês, então não vejo como empregado nenhum não.

[...]

Eu não consigo dizer exatamente não (a que direitos os motoristas fariam jus), mas uma das coisas que eu acho que falta, é a transparência junto a empresa em relação a tarifa, o direito do motorista dizer não a determinadas áreas e não ser penalizado por isso, mas no mais eu não consigo ver um direito como se fosse o direito de uma empresa, direitos e deveres a cumprir, eu não consigo (Ricardo, 41 anos).

Everaldo confirmou o que já dissera anteriormente: para ele o motorista da Uber é um empreendedor que presta serviços de forma autônoma à plataforma, não havendo

exigência de que ele cumpra horários (o que associa à existência de vínculo empregatício) e, por isso, não faz jus a direitos trabalhistas.

Eu não vejo como o motorista ser empregado da Uber porque como eu disse é um empreendedor, você está prestando um serviço, a Uber fornece uma plataforma né, com respaldo, fornece clientes várias coisas que elas oferecem, e eu acho que o motorista, não é empregado da empresa, ele é um autônomo né, ele presta um serviço à uma empresa.

Sobre a autonomia é como você ter um carro, um veículo, no caso um automóvel, tem cara que tem um caminhão uma caminhonete e empresta pra empresa pra prestar o serviço, levar mercadoria ou pessoas, pra lá e pra cá então eu acho que isso é uma prestação de serviços, não necessariamente ele ser funcionário né, funcionário ou empregado daquela empresa, ele presta um serviço àquela empresa, sem vínculo nenhum né, eu vejo dessa forma, agora quando se trata de um motorista da empresa naquele regime de CLT que cumpre aqueles horários, tem aqueles direitos de recolhimento de tudo, aí é outra situação, no caso da Uber, eu vejo dessa forma, uma pessoa que tem um bem, um carro no caso, encosta na empresa e tá prestando um serviço ali, por outro lado a Uber fornece passageiros, e assistência, o respaldo pra ocorrências que venham a ocorrer [...]

Pra dar direito ao motorista já ia caracterizar como um vínculo empregatício, que não é o caso da Uber né, você recolher alguma coisa, ou dar plano de saúde no caso, né o motorista da Uber teria pelo menos um plano de saúde, bancado pela Uber né o valor, então seria uma coisa desse tipo, mesmo que descontasse alguma coisa do motorista vamos dizer, mas eu acho que se for direito reconhecido a gente passa a ter um vínculo (Everaldo, 67 anos).

Rui também parece se ver como empregado da Uber; conta que trabalha exclusivamente para a plataforma afirmando “não ter outra opção”. O entrevistado reclama da comissão cobrada dos trabalhadores por ser elevada e afirma que gostaria de ter seus direitos trabalhistas reconhecidos:

Por estar trabalhando pra eles, a comissão, a maior parte é deles né no caso uma parte assim: 75 pra mim, 25 pra eles, mas poderia ser mais, eu tou trabalhando pra eles praticamente, porque eu não tenho outra opção não tou com outro aplicativo tou só com eles, então eu acho que eu sou funcionário deles, mesmo não sendo CLT.

Os direitos seriam por ser CLT ter todos os direitos, férias, 13, fundo de garantia, mas não me importa isso não, mas podia tá como CLT né, fichado na empresa, eu entendo assim (Rui, 60 anos).

João, assim como outros motoristas, não se sente empregado da plataforma alegando que pode parar de trabalhar quando quiser. Para ele o que existe é uma parceria entre as partes na prestação dos serviços de transporte parecida com o que ocorre com as associações de taxistas. O motorista esclarece:

Olha eu não tenho essa opinião de que passa essa ideia de que somos empregados da empresa entendeu? Porque não temos vínculo nenhum, porque na hora que eu decidir parar eu paro, na hora que eles decidirem me bloquear eles bloqueiam, não tem vínculo nenhum, então eu não me considero empregado da Uber.

Não, é como eu falei né, se você não tem direito, você não pode exigir direito, de repente você se cadastrou entrou, tá trabalhando, tá rodando, então você tá na parceria, então eu não tenho que exigir direito nenhum. A Uber é minha parceira na captação de corridas, é assim ela capta o cliente, eu conduzo o cliente, e eu pago por isso, então a parceria que eu acho é só isso aí, eles captam o cliente e eu compartilho parte do meu lucro com eles, a parceria é essa. É como você entrar em uma associação de taxi, o pessoal paga uma taxa pra associação captar os clientes, pra mim é isso aí (João, 55 anos).

Por fim, o entrevistado Mário também diz que não se enxerga como empregado da Uber e sim como parceiro, também associando a ideia de vínculo empregatício ao cumprimento de horários pré-estabelecidos e à supervisão direta. Assim, Mário justifica a ausência de liame laboral com a plataforma pela existência de liberdade para ativar e desativar o aplicativo, inclusive de forma descontinuada ao longo do tempo:

Eu não vejo uma relação de empregado da empresa Uber, pelo menos o que diz a relação trabalhista sobre vínculos empregatícios, não configura nessa relação do aplicativo Uber, por exemplo eu tenho um amigo que trabalha pro Ifood e inclusive já existe até jurisprudências atestando que há um vínculo porque quem trabalha no Ifood e que é LT, se não me engano, existe um novo modo LT, existe vínculos, você tem que cumprir cargas horárias, existe um supervisor seu que direciona os seus horários, tem mais vínculo mas no caso da Uber eu nem me considero um empregado direto, eu gosto de utilizar a palavra parceiro, a gente tem uma parceria pra começar seria a melhor palavra, mas não vejo vínculos empregatícios com a Uber não, eu amanhã se eu quiser não ligar o aplicativo eu não ligo, se eu quiser ficar uma semana sem ligar, eu fico uma semana sem ligar, e não sofro nenhuma penalização, deixo apenas de evoluir em algumas categorias, mas isso você pode conseguir depois, mas não vejo dessa forma de vínculo de empregado não (Mário, 33 anos).

Como acredita que não existe vínculo empregatício com a Uber, Mário não usa o termo direitos, mas sim “benefícios” os quais acredita que poderiam ser concedidos ao motorista: convênio com oficinas mecânicas, bônus para motoristas que realizam maior número de corridas, locais para necessidades fisiológicas e convênios com seguradoras:

Bom, no meu modo de ver existe algumas coisas que estão intrínsecas a função que eu desempenho, quais são essas coisas, por eu estar, mais horas no trânsito, a probabilidade de eu estar me envolvendo em um acidente aumenta, então acho que deveria existir uma grande rede de oficinas com parceria com o aplicativo pra tá sempre auxiliando nessas demandas, outra parte é a questão do lucro do aplicativo, o aplicativo se eu não me engano foi em 2019, ele ficou em primeiro ou em segundo dos aplicativos que mais lucrou, será que uma parte desse lucro não pode ser direcionada a alguns motoristas que, aí cria alguns critérios, ou seja, fazer uma gratificação a alguns motoristas, até porque dar benefícios àqueles trabalhadores bons, é sempre legal, porque incentiva o ruim a trabalhar mais e incentiva o bom a permanecer bom, outra coisa é o amparo que o motorista tem, após ele estar 4, 5 horas na rua, é preciso ter pontos do aplicativo da empresa Uber pra você fazer suas necessidades, isso pra mim seria muito legal, poder gravar quem em tal local tem um ponto ali, um contêiner não sei, inclusive em São Paulo existe empresas particulares que fazem essa parceria de colocar alguns contêineres com banheiro, com algumas

coisas pra você ter acesso ali, porque, é muita perda de tem toda vez que eu queira fazer alguma necessidade ter que vir em casa pra fazer isso, a Uber poderia dar esses benefícios, alguns pontos que tenha um local adequado pra você fazer suas necessidades, coisa assim, uma vez que, é um trabalho comum você tem tudo isso e também a questão de o aplicativo, compreender a questão futura do trabalhador, a questão previdenciária e o seguro se vida, porque você está correndo risco ali diretamente, pondo, por vez até sua vida em risco, principalmente quem trabalha na madrugada, era pro aplicativo fornecer na plataforma algumas vinculações com não sei, com banco, com algumas empresas que façam esse tipo de plano previdenciário plano de seguro que seja com valores bem legais, esses benefícios falta pra mim não vejo um aplicativo se mobilizar pra por em jogo, ou melhor por em discussão esses benefícios [...] (Mário, 33 anos).

Vínculo com a Uber e perspectivas futuras dos motoristas.

Na parte final das entrevistas, indagou-se aos entrevistados se pretendem permanecer trabalhando como motoristas da Uber ou se atividade é provisória. Questionou-se também qual a melhor forma de trabalho na opinião de cada um: autônomo, celetista ou concurso público, solicitando que justificassem a resposta.

Oito motoristas responderam que estão trabalhando para a Uber em caráter provisório. Sete motoristas afirmaram que a melhor modalidade de trabalho é de forma autônoma, sendo cinco como donos do próprio negócio. Dois entrevistados referiram que ser empregado nos moldes da CLT é a forma ideal, um entrevistado acha ideal ser motorista da Uber e dois motoristas acreditam que concurso público é a modalidade ideal de trabalho.

Os motoristas Lucas, Pedro, Leila, Fernanda, André, Roberto Carlos, Rui e Mário disseram que estão trabalhando como motoristas em caráter provisório. Lucas e Fernanda expõem:

Eu sou provisório. [...]
Pretendo ser autônomo e ter negócio próprio (Lucas, 24 anos).

Provisório com certeza, só mais um pouco.
Ter um negócio próprio (Fernanda, 47 anos).

Na ocasião da entrevista Pedro informou que só estaria dirigindo para a Uber até o mês de dezembro, porque havia sido chamado de volta para trabalhar na empresa em que foi despedido antes de ingressar na plataforma:

Não pretendo continuar (na Uber), estou voltando para o regime de carteira assinada de CLT por uma empresa que me ofereceu bons benefícios e boas condições de trabalho.

Na minha opinião é autônoma onde você não tem necessidade de cumprir com aquele horário pré-estabelecido para estar na empresa sair, e sim criar o meu próprio negócio, minha ideia de vida é criar meu próprio negócio, no momento está sendo

trabalhar mesmo de carteira assinada, mas acredito que um pouco mais a frente abrirei meu próprio negócio como autônomo, registrado como MEI e recolhendo INSS normalmente (Sobre qual a forma de trabalho ideal) (Pedro, 28 anos).

Leila também espera em breve poder voltar a trabalhar pelo regime celetista o qual, na sua opinião oferece mais segurança, ainda que ganhe menos:

Então, atualmente eu tenho a profissão rodando o aplicativo Uber como provisória, estou aguardando propostas, estou confiante que o ano de 2021 será um ano próspero, um ano bom e que eu volte a trabalhar pela CLT, mesmo ganhando um pouquinho a menos, mas que me passe um pouco mais de segurança e vou ser grata eternamente pela oportunidade que me foi concedida, ser motorista de aplicativo [...]

[...] eu tive a experiência de trabalhar como representante comercial, ela é pela CLT, ela me passa uma segurança, e eu trabalho na rua, eu gosto muito de trabalhar na rua, todo dia eu tou em um lugar, todo dia tô visitando cliente, eu sou bastante comunicativa, eu me sinto sufocada dentro de uma sala presa, então hoje o emprego ideal seria esse pegar um emprego com representação bacana que me passe um salário digno né que me dê uma certa segurança, uma CLT no caso, e trabalhar na rua eu gosto de trabalhar na rua, uma representação comercial bacana o emprego ideal para mim hoje.

[...] você tendo os seus direitos trabalhistas, já é uma certa garantia né, ao momento que estamos passando, hoje é uma certa garantia, você estar empregado pela CLT porque vamos supor, você está desempregado, aí pelo menos 5 meses você tem como segurar as contas né, você tem direito ao seguro desemprego, FGTS, então assim, não deixa de ser uma segurança, então assim, pra mim hoje, no meu ver uma CLT é sim um emprego de garantia (Leila, 41 anos).

O entrevistado André demonstra uma certa ambiguidade em sua resposta; ora afirma que deseja retornar ao trabalho nos moldes da CLT, ora afirma que não pretende se desvincular completamente da Uber. Mesmo depois de quitar o seu carro financiado, sendo esta dívida a principal razão da atual jornada extensa (e intensa) na plataforma, o trabalhador almeja permanecer dirigindo com carga horária mais amena pelo menos por alguns meses. Aduz ainda que depois de ingressar na plataforma passou a enxergar o ramo de transportes como um nicho promissor de mercado, uma possibilidade de negócio para investir:

Sim eu já pensei em depois que eu quitar o carro voltar a trabalhar fixo né, carteira assinada, ainda mais por causa desse assunto, do recolhimento, apesar que eu também posso recolher tranquilamente, mas eu tou deixando isso mais pra pensar depois que eu quitar, esperar esses 2 anos e meio que falta pra quitar o carro, aí eu vou ver uma análise, vou passar mais uns dois meses uns três, trabalhando não mais com essa carga horária, porque aí eu vou determinar, pensando nisso que eu posso fazer uma atividade simples, uma parceria, encostar o carro em um bom lugar, e também estar com a Uber a minha intenção no momento não é sair dela, por incrível que pareça é ela ainda que me sustenta, então assim, mas depois que eu quitar o carro, eu vou ver mais as possibilidades a frente, mas no momento, eu não tenho como dizer que eu vou sair da Uber, tenho que ficar nela, até mesmo que eu me encaixe em uma oportunidade fixa, eu vou ter de continuar nela no momento até eu organizar toda essa vida financeira relacionada ao carro.
[...]

Depois que eu passei nessa atividade de Uber, eu passei a enxergar que essa atividade de transporte, ela não é que seja tão lucrativa, que ela te deixe rico, mas sim ela é um patamar de negócios que você consegue ter clientes fixos e isso é muito bom porque você passa a ter clientes que você já tem contatos e consegue se desenvolver, então já venho pensando em ampliar até o carro, não comprar outro, comprar um maior, com capacidades maiores, porque hoje na Uber existe essa dificuldade, de você pegar um carro na Uber solicitado pelo aplicativo onde tenha a quantidade de 7/8 pessoas né (...) então o meu pensamento já está sendo voltado até esse assunto, como eu disse a você, não sair da Uber, continuar porque esse ramo não é tão ruim não, a área de transporte é muito boa e você acaba fixando clientes e aí você dependendo do seu desempenho, no meu caso eu espero muito me desempenhar nesse assunto (André, 42 anos).

Roberto Carlos, confirma com veemência a provisoriedade deste trabalho para ele, considerando-o desgastante. O entrevistado diz que continua esperando uma oportunidade no mercado de trabalho dentro de sua área de atuação profissional que é a de contabilidade, mas sonha em um dia montar seu próprio negócio:

Com certeza provisório, eu insisto em procurar alguma oportunidade em algumas áreas de profissão minha, e pretendo realmente deixar, porque também é um trabalho bastante cansativo, um trabalho que você tá ali no trânsito, e o trânsito não é fácil no dia a dia o trânsito não é muito fácil, mas é bastante cansativo, cansativo mentalmente e fisicamente, as eu vou continuar tentando oportunidade né nas minhas áreas de atuação até uma porta se abrir.
Eu sonho em ter o meu próprio negócio, como diz por aí andar com as minhas próprias pernas, é o meu sonho realmente, eu tenho algumas ideias pra desenvolver mas no momento certo com certeza eu vou conseguir isso aí, realmente ter meu próprio negócio e aí sim ser realmente o meu próprio patrão, meu sonho (Roberto Carlos, 51 anos).

Rui, por seu turno, afirma que pretende sair da Uber se encontrar um trabalho pela CLT. Ele acrescenta que ter um negócio próprio seria a forma ideal de trabalho, mas diante das dificuldades atuais ser empregado é melhor:

Sim pretendo sair sim, eu acho que trabalhando CLT é bem melhor, eu sairia sim. Eu acho que poderia ser empregado, poderia ser negócio próprio mas tá tão difícil, falar pra senhora, acho que poderia ser negócio próprio, mas tá tão difícil com os assaltos que anda passando eu acho que empregado era melhor (Rui, 60 anos).

Assim como André, Mário também não tem certeza quanto à provisoriedade do trabalho na Uber. O entrevistado diz que está em busca de algo melhor, mas não pensa em trabalhar na sua área, de contabilidade, para ganhar menos do que recebe na Uber. Acrescenta que tem planos na área do empreendedorismo, pois considera ter um negócio próprio a forma ideal de trabalho.

Eu estudo tento algo melhor, não vou dizer que é algo provisório porque eu também não me vejo, após o estudo tá conseguindo um trabalho, apesar de estar dentro da

área que eu estudei, porém com uma remuneração menor, isso aí também eu não cogito, e eu também tenho alguns planos, na área de empreendedorismo e eu também preciso de capital, eu também preciso juntar uma grana com o aplicativo, mas não dá pra eu lhe falar assim, continuar ou é provisório porque tudo vai depender do amanhã, e o amanhã eu não sei hoje.

Negócio próprio. Um mero sonho meu (sobre qual a forma de trabalho ideal) (Mário, 33 anos).

Os demais entrevistados pretendem continuar dirigindo para a Uber e elencam motivações diversas a respeito. A trabalhadora Mara não pensa mais em montar um negócio, ela diz que aprecia e se identifica com a atividade de motorista e pretende permanecer neste ramo. Todavia, conforme seus depoimentos anteriores, desiludida com a insegurança e os riscos urbanos além da queda progressiva nos valores das corridas pela Uber, Mara optou por exercer como atividade principal a entrega de produtos comprados pelo Mercado Livre, prestando serviços a uma empresa de logística e, até sofrer o bloqueio pela plataforma Uber, estava transportando passageiros em menos de 25 horas semanais apenas para cobrir alguns custos de combustível nas entregas de mercadorias. Mara relata:

Eu não penso em montar um negócio próprio mais não, eu prefiro continuar dirigindo, eu pago o meu INSS por fora, e pretendo ficar enquanto tiver forças pra trabalhar entendeu, eu já paguei muitos anos tenho até direito pelos anos mas não tenho idade, e eu tenho muitas colegas que tem 60, 60 e poucos que rodam no aplicativo e estão aí a gente se encontra, as meninas fortes então eu não pretendo montar negócio nenhum não, pretendo continuar dirigindo porque eu gosto de dirigir, eu gosto de viajar dirigindo, eu gosto de sair daqui pra outros estados dirigindo então é o que eu pretendo fazer até o dia que Deus me der forças pra trabalhar

Esse trabalho de aplicativo é uma terapia boa sabe porque, a gente conhece tantas pessoas, de todos os tipos, gente que entra no carro chorando, tem gente que entra rindo, já teve um cara que eu achei que ia me assaltar e depois ele disse que desistiu, me chamou de gente boa (...)a gente vê várias pessoas no carro, as situações que acontecem, e é gente chorando, gente rindo, tem gente triste, tem gente alegre às vezes que precisa conversar que entra no carro só pra conversar, e é incrível, então eu vou dizer a você eu gosto de ser motorista, eu gosto de lidar com o público, eu gosto (Mara, 53 anos).

Ricardo afirma que continuará na Uber enquanto puder e que vê no concurso público uma forma ideal de trabalho por sua estabilidade:

Pretendo até quando eles me deixarem na plataforma (continuar na Uber). Concurso público, você tem uma estabilidade financeira, uma estabilidade de emprego, estabilidade pra mim conta muito, se eu pudesse hoje acho que a melhor forma seria o funcionalismo público (Ricardo, 41 anos).

Everaldo pondera que o trabalho como motorista da Uber é desgastante e por isso tem vontade de trabalhar fixo numa empresa, ou mesmo alugar seu carro, mas confessa que

não gosta de ficar sem trabalhar. Emenda dizendo que pretende permanecer na Uber ainda que arranje outro emprego e que seu sonho é trabalhar na área administrativa, mas que ainda assim dirigiria nas horas vagas porque gosta de dirigir. Para ele o concurso público é a melhor forma de trabalhar em função da segurança:

Dá sempre vontade de ter um trabalho assim estipulado, numa empresa, de 8 às 18, aquele horário de almoço, e dirigir cansa, é puxado, ainda mais no trânsito de Salvador, é puxado, tem vezes que eu penso até em alugar o carro, mas eu não sei se eu ia aguentar ficar parado, aí teria que achar uma outra alternativa [...]

Pretendo continuar com a Uber mesmo que eu arranje outro emprego, eu tenho um sonho ainda de conseguir outro emprego em uma área administrativa, administrar um condomínio alguma coisa assim tá entendendo? Mas quando eu sair do trabalho na hora vaga eu daria uma volta de Uber também, porque eu gosto do que eu faço eu gosto da Uber, os passageiros são meus clientes alguns se tornam até amigos, que você troca ideia informação, tudo é bem interessante, então pra mim não é provisório, eu tou há 3 anos e meio, se você ver três anos e meio que eu tou na Uber. Pra mim eu acho que o concurso público é mais seguro atualmente, mas empregado também, ter um negócio próprio eu acho inviável na situação em que a gente se encontra hoje o país a gente não sabe que rumo vai tomar, então ter um negócio hoje é impraticável né, então muito difícil (Everaldo, 67 anos).

Assim como Everaldo, João também pretende trabalhar na Uber ainda que consiga outro emprego. Para ele, ter um negócio próprio é a forma ideal de trabalho.

Sim, pretendo sim claro, assim mesmo que eu consiga emprego alguma coisa assim eu vou continuar trabalhando com o Uber.
Se eu pudesse escolher hoje, com certeza eu teria o meu negócio próprio (João, 55 anos).

5.4 REFLEXÕES SOBRE A PESQUISA EMPÍRICA

Os depoimentos dos trabalhadores entrevistados permitem a construção de algumas considerações conclusivas, sempre sem perder de vista a pergunta principal desta pesquisa que busca auferir quais as percepções de liberdade e autonomia dos motoristas da Uber a partir da sua realidade laboral.

Impende salientar que nem a análise do conjunto das entrevistas, nem as considerações teóricas trazidas sobre o tema possuem qualquer pretensão de esgotar a discussão sobre as percepções dos trabalhadores “uberizados”, no caso em tela os motoristas, quanto à liberdade e autonomia de trabalho propaladas pelo discurso neoliberal. Isto se justifica não somente por conta dos caminhos metodológicos abraçados, ou seja, a opção por uma investigação de cunho qualitativo e subjetivo com amostragem reduzida, mas também

por entender que o campo de observação eleito é novo e compreende acontecimentos sociais relativamente recentes ainda em construção e sob intenso debate, sendo passíveis de significativa modificação no curso do tempo. Na esteira do que preconiza “entrar no campo da metodologia da pesquisa social é penetrar num mundo polêmico onde há questões não resolvidas e onde o debate tem sido perene e não conclusivo” (MINAYO, 1999, p. 20). Portanto, é importante frisar que este trabalho não se propõe à construção de generalizações ou ao oferecimento de teorias baseadas em resultados definitivos.

Analisando a categoria jornada de trabalho do motorista da Uber observa-se que ela é estipulada em função das metas estabelecidas para seus ganhos diários ou semanais. Dessa forma, são as metas que norteiam a duração do trabalho de cada motorista. A fixação das metas depende de variáveis como os valores das corridas os quais são constantemente alterados pela plataforma, além do movimento de demanda no mercado privado de transporte (período do ano, dia do mês e horários de rush nas cidades). Além disso, a empresa estimula a ativação do motorista no sistema da plataforma (para que não fique *off-line* por grandes períodos sob pena de descadastramento) e a extensão das jornadas de trabalho através de chamadas promocionais (notificações) e do oferecimento de bônus, aplicando técnicas de gamificação para motivá-los.

Os depoimentos apontam que, por força das metas estabelecidas, a maioria dos motoristas normalmente trabalham em regime sobre jornada diária e semanal, isto é, mais de oito horas por dia e de quarenta e quatro horas por semana. Apesar de aparentemente se mostrarem satisfeitos com a liberdade para estipular seus horários de trabalho e traçar as suas metas de ganhos, quase nenhum dos condutores refere gozar de intervalos intrajornada para refeição e descanso ou consegue tirar férias.

Como se vê, para além de uma teórica liberdade de escolher quando ativar e desativar o sistema do aplicativo e de determinar seus horários de trabalho, os trabalhadores da Uber submetem-se a um astucioso (e antigo) método de intensificação e precarização do trabalho que os explora até o limite da capacidade produtiva: o pagamento por peça (no caso, por corridas), que os impele a trabalhar sob o regime de metas.

Segundo Han (2018), o trabalhador contemporâneo sob influência da racionalidade neoliberal, embora acredite estar livre das diretrizes e imposições alheias e possua autonomia para se governar, continuamente explora a si mesmo e se coage por meio das metas auto impostas. Em nosso estudo vimos que o motorista constantemente se cobra pela elaboração de estratégias, e pelo cumprimento de obrigações de desempenho e resultado,

como se todas as variáveis do sistema produtivo estivessem exclusivamente sob o seu controle e dependessem somente dele para funcionar.

Quanto a categoria dos rendimentos, à unanimidade, os entrevistados reclamaram dos valores cobrados pelas corridas por considerá-los irrisórios. De igual forma, todos discordam do percentual das taxas que lhes são descontadas reputando-o excessivo e desleal por desconsiderar os custos e encargos da atividade que são por eles suportados (combustível, celular, manutenção do veículo, seguro e outros). A maioria dos entrevistados afirmou ainda que os cálculos da Uber não são transparentes e que não consegue compreendê-los. Os motoristas mostraram-se favoráveis à possibilidade de negociar o preço das corridas direto com o cliente, uma vez que, no regime em vigor a plataforma monopoliza essa prerrogativa de fixação e alteração dos valores das corridas e através disso controla a engrenagem produtiva restringindo consideravelmente os horizontes de liberdade e autonomia dos trabalhadores.

Os depoimentos confirmam que, ao utilizar a chamada tarifa dinâmica aumentando transitoriamente o valor das corridas em momentos de alta demanda numa determinada região, a Uber põe em prática a notória lei do livre mercado, isto é, da oferta e da procura, devidamente monitorada via inteligência artificial. Dentro desse sistema, se ocorre uma elevação nas solicitações de carros em determinada área da cidade, o algoritmo apontará para os motoristas os locais no mapa que estão com preço dinâmico (ou seja, a tarifa base das corridas é majorada em razão do incremento na demanda) incentivando-os a se deslocarem para essas áreas. Esse movimento na prática torna limitada a liberdade dos motoristas de escolher o local da prestação de serviço, pois de nada adianta optar por laborar em um local sem demanda.

Outra prática empresarial referida nas entrevistas que denota o controle da plataforma sobre a força de trabalho através dos rendimentos oferecidos são as notificações sobre promoções. Organizados sob a forma de campanhas, os eventos trazem incentivos para que os motoristas laborem em determinados horários e regiões específicas ou então, propõem que aumentem o número de horas trabalhadas atingindo metas numéricas de corridas em determinado período de tempo. Para tornar atrativas as promoções, a Uber as reveste de uma roupagem própria aos jogos de videogame, instituindo bônus e prêmios para motivar os trabalhadores.

Dessa forma, em face do controle exercido sobre o preço dos serviços de transporte, a Uber implementa a organização algorítmica do trabalho da multidão de

motoristas e executa o gerenciamento e exploração de sua força de trabalho à mercê dos seus interesses por lucro. Ademais, as respostas às entrevistas demonstram uma contradição ao discurso empresarial de suposta liberdade e autonomia no trabalho dos “parceiros”, eis que estão inexoravelmente submetidos aos movimentos de flutuação dos preços das corridas que lhes são impostos de maneira unilateral o que, na prática, exerce controle sobre o seu ritmo de trabalho.

Na abordagem sobre a categoria controle, os motoristas responderam perguntas sobre o sistema de avaliações e punições da Uber, outro mecanismo de direcionamento da atividade além das metas, da precificação das corridas e das estratégias de gamificação.

Quase todos os entrevistados mostraram-se preocupados com as notas atribuídas, contabilizadas a partir das estrelas e avaliações dos clientes alegando que nem sempre são justas. Nesse particular, os trabalhadores reclamaram da falta de oportunidade para apresentarem defesa e esclarecimentos. Além disso, apontam que a obrigação de manter um alto percentual de aceitação de corridas e um baixo índice de cancelamento influencia diretamente o sistema de avaliação e de notas, além de obstar a progressão do motorista quanto às categorias do programa Uber Pro, que lhes oferta vantagens e benefícios. Desta forma os entrevistados argumentam que, na prática, há interferência em sua liberdade para aceitar ou rejeitar corridas sem o receio de sofrerem sanções pela plataforma.

Como se depreende dos depoimentos colhidos, dentro do sistema de controle do trabalho utilizado pela Uber está embutida uma racionalidade que se utiliza da mobilização total da multidão trabalhadora. Nesse sistema os motoristas são impelidos por comandos disparados pelo aplicativo a trabalhar dentro dos moldes estabelecidos pela plataforma, reagindo em conformidade com diretrizes que estipulam padrões de ordem procedimental e comportamental; caso não se adequem a esses comandos, sofrem sanções que vão desde a advertência até o bloqueio de acesso à plataforma. Por conseguinte, dentro desse antigo regime notoriamente conhecido como “*stick and carrots*” (punição e recompensa) os espaços de autonomia e liberdade de trabalho ficam diminutos.

O objeto de investigação nas perguntas referentes à quarta categoria foi a comunicação dos motoristas com a empresa Uber e com seus pares individualmente ou por meio de associações. Ressaltamos que esta abordagem, embora possa parecer secundária à hipótese de pesquisa, ganha relevância a partir de uma análise mais aprofundada do conteúdo das respostas às entrevistas.

Assim como outras organizações que ocupam lugar de destaque no processo de acumulação de capital e investem maciçamente em tecnologia, a plataforma Uber utiliza a propaganda do desenvolvimento tecnológico para deslumbrar os indivíduos. Esta intencional fetichização da tecnologia gera um encantamento capaz de desviar as atenções sobre a verdadeira face das relações de trabalho marcadas por insegurança, instabilidade, precarização e perda de direitos e proteções duramente conquistados ao longo de anos de luta operária.

Dentro desse mecanismo de obliteração da realidade, a Uber utiliza um sistema de comunicação em que o trabalhador praticamente só se reporta a máquinas. Em seus depoimentos os motoristas relatam que “tudo é feito pelo aplicativo”, ou seja, virtualmente, de forma que as interações com seres humanos, prepostos da empresa, são secundárias e praticamente inexistentes. Como se vê, os trabalhadores que outrora se queixavam do empregador, gerente ou capataz hoje reclamam do “aplicativo” ou do “sistema” sem perceberem a barreira intransponível entre eles e a empresa: com efeito, o empregador se torna invisível, parece não existir. Essa suposta ausência de um patrão físico, “de carne e osso”, incute no trabalhador uma ideia de flexibilidade no trabalho, um discurso que afirma não existir um empregador, mas um parceiro, deixando cada qual livre para se auto gerenciar e empreender à sua maneira. (CARELLI, 2019).

Sobre a comunicação com outros trabalhadores, seja por intermédio de sindicatos e associações, seja de maneira particular pessoa a pessoa, as respostas demonstram o quanto a organização e gestão “uberizada” do trabalho insculpe no motorista o sentimento de individualismo e o estado de permanente concorrência com seus pares, além da fraca ou inexistente percepção de si mesmo como pertencente a uma classe de trabalhadores, uma categoria profissional. Dos doze entrevistados, apenas uma trabalhadora disse já ter sido filiada por algum tempo a uma associação, os demais limitaram-se a afirmar desinteresse pelo assunto sem maiores justificativas.

Por outro lado, na contramão do individualismo e talvez como estratégia instintiva de autoproteção e sobrevivência, constatamos a partir das entrevistas que os motoristas vem criando, de maneira orgânica e informal, elos de solidariedade e ajuda mútua. A criação de grupos pela internet, através das redes sociais, possibilita espaços para trocas de informações sobre trânsito, preços de corridas, prêmios e promoções oferecidas pela empresa e até mesmo para colaboração com a segurança dos trabalhadores, monitoramento uns aos outros em viagens a locais de risco. Para fins de estudos futuros, resta indagar se essas iniciativas de agrupamento presencial ou virtual entre motoristas, ainda que em caráter informal e

aparentemente sem maiores pretensões reivindicatórias, poderiam constituir “embriões” de futuras associações de trabalhadores na luta coletiva por proteção e direitos.

As respostas colhidas sobre segurança demonstram que os motoristas da Uber estão constantemente expostos a riscos inerentes ao exercício da atividade de transporte. Os trabalhadores elencaram as dificuldades que enfrentam em seu cotidiano, sobretudo por não ser permitido pela plataforma o conhecimento prévio do destino das corridas. Além disso, não há autonomia para escolha dos trajetos e existem limites para o cancelamento de corridas (ou para sua recusa) sem sofrerem penalizações. Finalmente, à unanimidade, os trabalhadores reclamam que a Uber não oferece respaldo nas ocorrências de situações de risco como furtos, roubos, acidentes, deixando-os à sua própria sorte.

Portanto, a análise dos relatos sobre esta categoria de análise comprova que é grande a sensação de insegurança dos motoristas da Uber em seu cotidiano profissional. Impossibilitados de conhecerem previamente os itinerários das viagens e sem liberdade para escolher trajetos ou cancelar corridas para áreas perigosas sem sofrer penalizações, os motoristas se queixam da falta de sensibilidade e de assistência da plataforma seguindo desprotegidos à mercê dos diversos riscos inerentes à atividade.

Sobre as perguntas inerentes à existência de liberdade e autonomia no trabalho dos motoristas, dado ao conteúdo variado das respostas e às diversas nuances com que foram trazidas as percepções dos entrevistados, para facilitar a exposição tornando-a mais didática, optou-se por mesclar, na própria seção, algumas análises teóricas à transcrição de determinadas falas, cabendo para esse momento apenas uma síntese.

Basicamente, a ideia de liberdade e autonomia de trabalho é percebida pelos motoristas entrevistados como sinônimo de flexibilidade de jornada e liberdade para estabelecer seus horários de trabalho aliados ao fato de “não ter patrão”. Com efeito, essa correspondência entre a liberdade de trabalho e a possibilidade de fazer seu próprio horário sem um chefe para fiscalizar e supervisionar aparece com maior ou menor intensidade em todas as falas, mesmo na dos motoristas que trouxeram outras percepções de liberdade não relacionadas a jornada.

Convém salientar que nos discursos muitas vezes os motoristas repetem as frases veiculadas no site da Uber e na propaganda veiculada por diversas mídias: “Eu faço meu horário”. “Eu sou meu próprio patrão”, “O carro é minha empresa”, entre outros “chavões”. Todavia, apesar da contundência com que se afirmam livres em função da flexibilidade de horários, seus depoimentos são marcados por contradições, sobretudo quando abordam suas

metas financeiras e a organização da jornada em função das mesmas, impossibilitando-os de reduzir as horas de trabalho sob pena de não atingirem os valores almejados, de usufruir intervalos intrajornada ou de gozar férias.

De igual forma, as respostas apontam a não ingerência sobre os preços das corridas que são estabelecidos e modificados unilateralmente pela plataforma, a constante sensação de insegurança por estarem sujeitos a diversos riscos urbanos sem o devido respaldo da empresa nos casos de sinistro e a constante preocupação com as avaliações e punições pela plataforma, levando-os a aceitarem corridas inseguras ou à impossibilidade de efetuar cancelamentos sem sofrerem sanções. Por conseguinte, o conjunto das respostas dos entrevistados conduz à conclusão de que a o espectro de autonomia e liberdade, retórica marcante e frequente na propaganda da empresa Uber, é deveras reduzido e limitado.

Sobre a propaganda da Uber, pretendeu-se investigar em que medida as estratégias de marketing utilizadas pela Uber afetam e influenciam os motoristas na sua compreensão sobre o modelo de trabalho proposto e nas suas percepções de liberdade e autonomia no exercício da atividade. Merece destaque o trecho do depoimento do motorista Everaldo em que afirma que os motoristas da Uber são responsáveis pela imagem da empresa. De certa forma, assiste razão ao entrevistado, sendo essa uma aposta da Uber que, segundo Abílio (2017), apesar da sua pouca materialidade como empresa investe maciçamente na alta visibilidade da “marca”. De fato, a força do nome Uber e a sua valorização no mercado de transportes dependem diretamente da preferência, popularidade e qualidade dos serviços prestados pelos “parceiros” motoristas. Daí a existência de um engenhoso sistema de controle e avaliação dos trabalhadores. É preciso extrair excelência dos motoristas, pois eles laboram para a promoção da marca.

O depoimento do motorista Mário por sua vez, ao apontar distorções da propaganda em relação ao cotidiano desgastante dos motoristas, suas jornadas intensas, sem pausas para refeição e descanso e a ausência de locais onde o motorista possa fazer as necessidades fisiológicas, descreve uma realidade de exploração do trabalho que se assemelha, segundo Antunes (2020, on-line) às formas mais predatórias do capitalismo praticadas no início da Revolução Industrial: “No capitalismo do século XXI, da sua tecnologia mais avançada, nós estamos retornando a um nível de exploração que mais se assemelha ao capitalismo da acumulação primitiva, da *protoforma do capitalismo*”. É esse nível de degradação do trabalhador, de intensificação e precarização do trabalho que emerge do relato do motorista Mário quando fala sobre a ausência de local para satisfazer suas

necessidades fisiológicas e quando conta que muitos motoristas realizam refeições dentro do veículo porque não podem pausar a atividade em horários de pico.

Segundo Antunes, esse patamar de exploração descrito pelos entrevistados se aprofunda na pandemia: jornadas intensas, redução significativa dos valores das corridas e a crescente informalidade e insegurança no trabalho aliam-se a medidas corrosivas dos direitos sociais, como a Reforma Trabalhista, totalmente engendrada em prol da garantia dos interesses de lucro das grandes corporações.

Ainda sobre o tema, registra-se que, no início desta investigação não era esperado tanto ceticismo por parte dos trabalhadores no que toca ao assunto da propaganda. Em verdade, a pesquisadora nutria a pré-noção de que a propaganda teria o poder de “maquiar” a realidade para os trabalhadores, no que foi surpreendida. As respostas demonstraram que a maioria dos motoristas tem consciência das discrepâncias entre o discurso da Uber e sua realidade cotidiana de trabalho, ainda que repitam em suas falas certas frases de efeito tal e qual são veiculadas nas mídias.

Em resumo, através do conteúdo dos depoimentos colhidos, pôde-se atestar que os motoristas da Uber percebem e apontam os desvios entre a sua realidade de trabalho cotidiana e a imagem construída na propaganda. Resignados com a existência de distorções, seguem engajados à plataforma; talvez por não vislumbrarem opções mais vantajosas dentro do mercado de trabalho atual. Ou talvez porque não existam quaisquer opções. No que diz respeito ao grau de satisfação em trabalhar na Uber, os motoristas apontaram como vantagem principal a liberdade para escolha do horário de trabalho seguida pela possibilidade de definirem suas metas financeiras e a ausência de um chefe ou supervisor.

Ao conjugar as respostas obtidas sobre o tema com as percepções de liberdade antes registradas verifica-se que para os depoentes, a sensação de liberdade e autonomia no desempenho da atividade está atrelada principalmente à ideia de escolha e determinação da própria jornada. Além disso, definem como indicadores de liberdade e autonomia a possibilidade de “serem o seu próprio patrão”, “estarem livres de supervisão” ou “trabalharem para si próprios”. Tais afirmações atestam o grau de absorção pelos “parceiros” da retórica empresarial de autonomia e liberdade no trabalho via plataforma, a ponto de repetirem “*ipsis litteris*” o seu discurso.

O conjunto das respostas obtidas para a categoria empreendedorismo demonstra que os entrevistados ignoram o exato significado do termo. Com efeito, foram minoria os motoristas que se afirmaram empreendedores nas entrevistas; seus depoimentos espelham um

discurso do senso comum, difundido largamente pela propaganda da plataforma no sentido de não ter padrão, definir o próprio horário de trabalho, estabelecer metas para seus ganhos e ser proprietário de um veículo, colocando-o a serviço da plataforma.

Os que rejeitam a ideia de empreendedorismo também reprisam a retórica empresarial ao se auto intitulem parceiros ou autônomos e utilizarem as mesmas justificativas dos que se enxergam como empreendedores. O fato de apenas um motorista ter declarado expressamente que é empregado da plataforma (os outros dois apenas refletem a respeito) corrobora o êxito da retórica empresarial no alcance das subjetividades.

Ao promover um discurso assentado em pilares liberais, a empresa Uber adota o empreendedorismo como modo de subjetivação e parte da ideia de “agentes econômicos independentes que se encontram no mercado e exercem livremente suas potencialidades, o que levaria a um equilíbrio geral entre oferta e procura e à promoção do bem-estar geral.” (ABÍLIO, 2019, p. 2-3). De uma forma ou de outra, a estratégia vem dando certo à medida que os trabalhadores naturalizam o individualismo e o permanente estado de concorrência com seus pares, assumem grande parte dos custos e riscos da atividade e aceitam a supressão de qualquer contrapartida em termos de proteção e de direitos assegurados pela plataforma.

A respeito de direitos trabalhistas, somente a minoria dos motoristas entrevistados vislumbra a existência de vínculo empregatício com a Uber. Dos que negam a existência de vínculo, uma parte repete a terminologia utilizada pela empresa no site e na propaganda em geral, qual seja: “parceiro da Uber”. Outros se intitulam “colaboradores autônomos” prestando serviços na plataforma e ainda uma pequena parte se diz empreendedora.

Dos trabalhadores que se veem como empregados da empresa fazendo jus a direitos trabalhistas, apenas um motorista o declara expressamente, explicitando a existência de subordinação às ordens da plataforma ainda que transmitidas de maneira virtual por intermédio do aplicativo e a despeito de poder escolher o momento de sua ativação e desativação no sistema. Esse motorista assevera que o estrito cumprimento das ordens “do aplicativo” e o seguimento das regras por ele impostas são condições *sine qua non* à permanência na plataforma, caso contrário, as punições vão do bloqueio temporário ao desligamento definitivo.

Em maior número, os trabalhadores que se denominam parceiros, colaboradores ou empreendedores justificam a ausência de vínculo empregatício em razão da liberdade de que gozam para escolher quando ativar ou desativar o aplicativo e para determinar sua jornada de trabalho tanto em termos de quantidade quanto intensidade. É de se frisar que,

curiosamente, alguns desses motoristas, ainda que refutem o vínculo laboral com a Uber, acreditam que a plataforma deveria conceder-lhes determinados direitos e benefícios em decorrência da prestação dos serviços.

Por fim, o conjunto das respostas finais demonstra que a maioria dos entrevistados ingressou na plataforma Uber por necessidade e por falta de outras opções no mercado de trabalho. Alguns trabalhadores revelam inclusive, pela descrição da sua trajetória antes do ingresso na Uber, uma situação de rebaixamento das condições sociais⁹³ ao longo do tempo, embora considerem a atividade como provisória e permaneçam buscando outras oportunidades mais “seguras”. Alguns classificaram o trabalho como desgastante e cansativo e apenas dois pretendem permanecer na plataforma por tempo indeterminado. Vários motoristas aludiram ao quesito segurança e à estabilidade como fatores de maior importância em um trabalho considerado ideal e apenas um deles considerou ideal o trabalho como motorista da Uber. Por fim, verificou-se que ser proprietário de um negócio próprio é a forma de trabalho idealizada pela maioria dos entrevistados.

À guisa de reflexão, mas sem respostas definitivas, fica a o questionamento se o fato de considerarem provisório o trabalho como motorista da Uber influencia no sentimento de individualismo e de permanente concorrência com os pares que parece marcar a subjetividade desses trabalhadores. Pergunta-se ainda, se, de alguma forma, é esse sentimento de transitoriedade e de não permanência na atividade a longo prazo que os impede de se reconhecerem como classe ou categoria profissional.

⁹³ Um estudo futuro sobre o fenômeno do rebaixamento das condições sociais dos trabalhadores ao longo do tempo, tema mais profundamente explorado pela sociologia do trabalho francesa, foi sugerido à pesquisadora pelo membro da banca examinadora professor doutor Rodrigo Carelli.

6 CONSIDERAÇÕES FINAIS

*Chegavam até a imaginar que agiam ainda como homens
livres, que podiam ainda escolher.
Albert Camus*

Na propaganda global da empresa Uber há muita promessa de liberdade no trabalho. A todo tempo se anuncia: “*tenha os seus próprios horários*”; “*Dirija seu carro e seja seu próprio patrão*”; “*Seja em um carro próprio ou alugado com desconto, com a Uber você dirige a sua vida*”; “*Dirija quando quiser*”⁹⁴.

Essas e outras chamadas sedutoras prometem aos trabalhadores liberdade para executar sua atividade da forma que lhes convier convidando-os a “empreender” e acenando com possibilidade de ganhos superiores às médias praticadas no mercado. Com isso, a empresa transnacional americana, que se auto declara apenas uma empresa de tecnologia e dados relacionada à área do transporte privado urbano, vem engajando o maior exército de motoristas disponível nas grandes cidades do globo.

É importante compreender bem o fenômeno deste trabalho dos motoristas da Uber visto como tecnológico e inovador para não naturalizar escolhas ou se contentar com as aparências. Aos consumidores e trabalhadores a empresa se apresenta como se fosse apenas aplicativo de telefone celular – o “app” Uber – mas deixa na sombra uma rede tecnológica mais ampla que operacionaliza a atividade – a plataforma Uber – que abrange este aplicativo, um sítio eletrônico e um sistema de gerenciamento guiado pela inteligência artificial e por algoritmos. Não se pode olvidar que os algoritmos são desenhados, controlados e modificados com base nos interesses econômicos empresariais.

Dentro do contexto apresentado, percebe-se que as manifestações de liberdade e as possibilidades de escolha dos motoristas “parceiros” no bojo da prestação do serviço de transporte sofrem a influência do modelo de gestão do trabalho e encontram limitações para o seu exercício.

Com efeito, de um lado e sob o prisma formal-contratual, os trabalhadores são enquadrados como se parceiros autônomos fossem sob a justificativa de serem livres para ativarem ou desativarem seu perfil junto ao sistema da plataforma nos dias e horários de sua preferência; do outro, a observação do cotidiano de trabalho em conjunto com os depoimentos colhidos na pesquisa de campo denuncia uma série de contradições em relação que é

⁹⁴ Frases extraídas de anúncios veiculados no site. Disponível em: <https://www.uber.com/br/pt-br/>. Acesso em: 08 jan. 2020.

propalado no discurso da empresa no sítio da internet e na propaganda massivamente difundida.

Partindo deste desse cenário, o objetivo da investigação consistiu em identificar e analisar qual a medida existe liberdade e autonomia no trabalho dos motoristas da Uber colhendo as suas percepções a respeito. Para tanto, a pesquisa analisou as formas de organização, gestão e controle do trabalho desta plataforma, focando no exame do ponto de vista dos motoristas da Uber na cidade de Salvador sobre o exercício do seu trabalho com liberdade e autonomia. De igual forma, investigou a influência do discurso de liberdade e autonomia e da retórica de obtenção do sucesso pela via do auto empreendedorismo na prestação dos serviços de transporte privado de passageiros.

A seção histórica e teórica abordou as transformações no sistema capitalista ao longo da história e os movimentos de reestruturação produtiva descrevendo as mudanças na organização do trabalho até o advento do capitalismo de plataforma com o surgimento e expansão das plataformas digitais, as quais contextualizam o trabalho dos motoristas da Uber. Tratou também sobre a transformação nas racionalidades dos indivíduos destacando o papel do discurso sobre liberdade para a formação das subjetividades no neoliberalismo sempre apontando as suas contradições.

A terceira seção dedicou-se à descrição da trajetória da empresa Uber: trazendo a sua cronologia desde as primeiras ideias concebida pelos seus fundadores até sua expansão ao redor do mundo como modelo de negócio supostamente inovador e disruptivo. Abordou o cenário do mercado de trabalho no Brasil na época de implantação das operações da plataforma trazendo dados sobre a crise política e econômica e as altas taxas de desemprego transformando a Uber numa perspectiva de sobrevivência para muitos trabalhadores sem outros horizontes profissionais naquele momento. Por fim, examinou as cláusulas do documento que propõe os termos e condições de uso do sistema pelos motoristas confrontando-o com as informações da empresa em sua página na internet e na propaganda veiculada pelas mídias. Neste particular, teceu considerações sobre o papel da propaganda no engajamento dos trabalhadores e sobre a influência das retóricas de liberdade de trabalho e de sucesso via empreendedorismo individual.

A seção seguinte propôs uma análise crítica sobre o discurso de liberdade sob a hegemonia do pensamento neoliberal e como ele é utilizado para fins de dominação dos trabalhadores. Nessa esteira de pensamento foram apontados as contradições entre o progresso tecnológico e o aumento da precariedade nas relações de trabalho além do paradoxo

existente entre as promessas de liberdade e a situação de desemprego estrutural decorrente da crise do capital. Em seguida examinou-se a utilização do discurso de liberdade pelas plataformas digitais e em especial pela Uber, trazendo uma abordagem jurídica acerca dos institutos da liberdade, autonomia, subordinação e dependência econômica nestas relações de trabalho, tendo em vista os debates doutrinários e jurisprudenciais sobre a necessidade de proteger e regular estas relações. Por fim, problematizou o discurso sobre empreendedorismo como instrumento de motivação e engajamento dos trabalhadores nestas “novas” formas de trabalho adentrando as subjetividades e colaborando para a naturalização das situações laborais de precariedade, desproteção e exploração.

A quinta seção contemplou a realização da pesquisa de campo. Não é demais repetir que a presente abordagem não teve como objetivo generalizar os resultados obtidos com a investigação, tendo em vista a dimensão reduzida da amostra de entrevistados em relação ao universo possível de trabalhadores sob as mesmas condições.

Desta forma, procurou-se explicitar os pontos comuns entre as chaves de análise sem a presunção de estendê-los inexoravelmente a um universo social mais amplo, mas almejando, de alguma maneira, oferecer uma contribuição para o debate e os estudos futuros sobre liberdade e autonomia no trabalho organizado e explorado por plataformas digitais. Com efeito, a amplitude do tema comporta perspectivas não aprofundadas neste estudo, a exemplo de uma maior reflexão sobre a influência das trajetórias profissionais e do gênero nas percepções sobre liberdade e autonomia no exercício da atividade do motorista.

O conjunto das respostas às entrevistas realizadas durante a pesquisa de campo demonstra que, apesar de em vários momentos de fala os trabalhadores aclamarem a suposta liberdade que o trabalho sob a forma de “parceria” confere à atividade, ao serem inquiridos especificamente sobre cada categoria de análise apontam diversas incongruências entre o discurso da empresa e a prática da atividade, demonstrando as suas insatisfações.

As principais chaves de análise em que se destacaram ambiguidades entre a percepção do trabalhador sobre o discurso empresarial, a mera repetição da retórica veiculada nas mídias e a visão acerca da realidade de trabalho foram as seguintes:

A ideia propagandeada de que existe total liberdade para se ativar e desativar no sistema quando se desejar podendo dispor do tempo de trabalho é mitigada, à medida que os motoristas são remunerados por corrida realizada (pagamento por peça), levando-os a estabelecerem metas financeiras neste sentido. A definição das metas, por sua vez depende da flutuação dos valores das corridas, cujos preços são estipulados exclusivamente pela

plataforma e também das variações entre oferta e procura pelo mercado consumidor. Dessa forma, o ritmo e a intensidade da jornada de trabalho é pautado pelas metas de ganhos diários ou semanais, levando os motoristas a estenderem com frequência suas horas de trabalho a fim de cumprirem suas metas, o que foi bastante referido nos depoimentos.

A Uber também encoraja a ativação do motorista no sistema da plataforma (para que não fique *off-line* por grandes períodos inclusive sob pena de descadastramento) e o prolongamento das jornadas de trabalho. Para isso, notifica os trabalhadores sobre eventuais promoções, ofertando-lhes bônus e prêmios e utilizando técnicas de gamificação para estimulá-los a trabalhar mais tempo.

O dirigismo econômico da atividade pela empresa Uber é referido nos depoimentos quando a empresa utiliza a tarifa dinâmica (aumentando o preço das tarifas) para direcionar os motoristas às áreas em que esteja havendo maior demanda interferindo assim na liberdade de escolha pelo trabalhador sobre o local da prestação do serviço. Outro ponto que denota o controle do trabalho pela precificação das corridas diz respeito às queixas dos trabalhadores acerca dos valores reduzidos dos trajetos e o respectivo percentual repassado para eles, inclusive com progressiva diminuição ao longo do tempo de trabalho junto à plataforma, obrigando-os a trabalharem cada vez mais para garantir a mesma remuneração.

Outro mecanismo de controle exercido pela plataforma que contradiz o discurso empresarial de liberdade corresponde ao sistema de avaliações e punições sobre as condutas dos motoristas. A partir desse modelo, a plataforma prescreve o cumprimento de uma série de comportamentos reputados indispensáveis à prestação adequada dos serviços, aplicando sanções aos casos de desobediência a essas regras. Nesse ínterim, estipulam-se percentuais mínimos para aceitação de corridas e máximos para o seu cancelamento e também uma nota mínima regional para o resultado das avaliações feitas pelos usuários do serviço de transporte. As estrelas atribuídas pelos clientes são contabilizadas sob a forma de notas e servem de substrato para o ranqueamento dos trabalhadores e mensuração da qualidade dos serviços; notas abaixo da mínima estabelecida ensejam a exclusão da plataforma. Por fim, as entrevistas dão conta de que não há direito de defesa para o motorista em relação às avaliações dos clientes e que inexistente ampla liberdade para recusa de corridas sem sofrer punição.

A comunicação entre trabalhador e plataforma é quase inteiramente protagonizada pelo sistema tecnológico, isto é intermediado por máquinas, sendo bastante reduzidas as interações com seres humanos. Essa estratégia distanciada de gestão da atividade infunde no trabalhador a ideia de que tudo parte do aplicativo invisibilizando-se a

ação humana por trás dos comandos. Consequentemente, o trabalhador é levado a acreditar numa falsa autonomia e flexibilidade no trabalho por não visualizar um chefe ou gerente “físico”; tal percepção aparece nos discursos, principalmente quando os trabalhadores afirmam que uma das grandes vantagens do seu trabalho é a flexibilidade de “não ter patrão”.

A segurança para exercício da atividade corresponde a uma grande preocupação para os motoristas por estarem cotidianamente expostos aos riscos do trabalho nas ruas dos grandes e médios centros urbanos. Nesse particular, três pontos de dificuldade foram explicitados nas entrevistas: a impossibilidade de conhecerem previamente os itinerários das viagens, a ausência de liberdade para escolher trajetos ou cancelar corridas para áreas perigosas sem sofrer penalizações, e o reduzido respaldo da Uber nos casos de sinistro.

Com referência à utilização pela Uber de estratégias de marketing e propaganda para difundir o seu discurso de liberdade no trabalho e de sucesso via empreendedorismo, observou-se na pesquisa empírica a repetição pelos motoristas dos termos e das frases utilizadas pela empresa no site e na propaganda em geral, assim como a frequência em se reconhecerem livres sob a justificativa da flexibilidade para escolherem seus horários de trabalho. Por outro lado, paradoxalmente, muitas falas explicitaram a ocorrência frequente de trabalho em sobrejornada sem possibilidade de gozar intervalos ou tirar férias, dificuldades para cumprimento das metas financeiras e manutenção de renda compatível com os custos suportados, em razão dos reduzidos valores das corridas e da falta de liberdade para fixar o preço do próprio trabalho.

Ainda sobre este tópico, a investigação auferiu que, ao mesmo tempo em que os motoristas percebem e apontam as dissonâncias entre o discurso da Uber e sua realidade cotidiana, muitas vezes reproduzem nos diálogos as frases utilizadas nas propagandas exibidas na mídia. Naturalizam, pois, a exploração do seu trabalho, a ausência de proteção social e a falta de direitos sob a justificativa da existência de uma liberdade de trabalho que se pauta exclusivamente na escolha do próprio tempo de jornada, como se esta prerrogativa por si só lhes conferisse as condições para configuração de uma autêntica autonomia de trabalho.

Em resumo, pelo conteúdo dos depoimentos colhidos nesta categoria de análise, pôde-se atestar que os motoristas da Uber percebem e apontam os desvios entre a sua realidade de trabalho cotidiana e a imagem construída na propaganda. Todavia, resignados com a existência de distorções, seguem engajados à plataforma; talvez por não vislumbrarem opções mais vantajosas dentro do mercado de trabalho atual. Ou talvez porque não existam quaisquer opções.

Os sujeitos desta pesquisa demonstraram inexatidão quanto ao significado do termo empreendedorismo. Apenas uma minoria de motoristas reconheceu-se como empreendedor apontando como justificativa a ausência de patrão, a possibilidade de definir o próprio horário de trabalho, de estabelecer metas para seus ganhos e ser proprietário de um veículo, colocando-o a serviço da plataforma.

Curiosamente, os que rejeitam a ideia de empreendedorismo também reprisam a retórica empresarial ao se auto intitulem parceiros ou autônomos e utilizarem as mesmas justificativas dos que se enxergam como empreendedores. A existência de vínculo empregatício é sustentada apenas por uma minoria de trabalhadores, mas vale explicitar que, mesmo entre os que rejeitam a ideia de assalariamento alguns cogitam a hipótese de obter alguns direitos trabalhistas.

Sobre o ingresso na plataforma Uber, os relatos apontam como principal motivação o cenário de desemprego e a falta de opções no mercado de trabalho; via de consequência, a atividade é vista como transitória pela maioria dos motoristas, que permanecem à procura de outras oportunidades em trabalhos mais estáveis e com mais direitos.

Por fim, as percepções sobre liberdade e autonomia de trabalho dos motoristas entrevistados podem ser sintetizadas na visão da existência de flexibilidade de jornada e liberdade para estabelecer seus horários de trabalho aliados ao fato de supostamente “não ter patrão”, motivações que aparecem com maior ou menor ênfase em todas as respostas, ainda que enxerguem e apontem contradições entre o discurso da empresa veiculado massivamente na propaganda e a realidade enfrentada no dia-a-dia da prestação do serviço.

Quando se aborda a relação entre a Uber e seu suposto parceiro, vale muito mais o subentendido do que o escrito, o subliminar emerge das entrelinhas. O acordo de sujeição às regras impostas pela Uber sacramenta-se pelo não dito, embora não se pretenda menosprezar ou minimizar o que é dito. No fundo, tudo está muito claro: a plataforma explora ao máximo o trabalho, a liberdade de trabalho é mais discurso do que fato e se reduz a partículas ou migalhas. Não existe autonomia para os motoristas em sentido jurídico. A Uber direciona, fiscaliza, avalia, controla o labor de maneira ao mesmo tempo que criteriosa e abrangente, opaca, mas eficiente.

Assim, entendendo-se como “patrão de si mesmo”, dotado de autonomia no exercício de sua atividade e se enxergando livre para prestar o serviço da maneira que lhe convier, o motorista assente com um jogo ilusório. Não percebe que ao submeter-se à lógica

empresarial de autogerenciamento do seu tempo de trabalho, assumindo todos os custos e riscos da atividade sem qualquer proteção legal, enfrenta uma crescente e selvagem concorrência, sendo permanente avaliado e ameaçado de desconexão por nota baixa. Destituído da possibilidade de escolher clientes e determinar preços para os serviços, coloca-se permanentemente à mercê da dinâmica de oferta e procura do mercado (mediada pela UBER) e se torna duplamente alvo: da plataforma e de si próprio, sendo explorado e explorando-se de maneira implacável e sem limites.

No amplo cenário de transformações no campo tecnológico que a Revolução 4.0 traz para a humanidade e suas relações de trabalho, o exemplo da Uber é paradigmático. No mundo moderno, a eficiência da máquina aliada ao discurso de cunho ideológico e bem engendrado domina a racionalidade humana que a ele se curva. Em tempos de desigualdades, de escassez e precariedade, de super exploração e desproteção legislativa, a flexibilidade e a liquidez das relações de trabalho tendem a se tornar regra. O desejo de trabalhar para construir uma vida melhor e mais digna vira sonho distante, quimera. Talvez não seja conveniente enxergar essa realidade, em nome do privilégio de ainda poder servir.

A análise crítica das condições de trabalho dos motoristas da Uber conduz à conclusão de que as liberdades concedidas neste aparentemente inovador trabalho são pequenas diante dos meios e métodos de controle adotados, servindo a um discurso de dominação com fins exploratórios característico da razão neoliberal. Promessas e propagandas de liberdade de trabalho se esvaem quando a plataforma impõe uma dependência tecnológica e econômica aos seus trabalhadores, distanciando-os, inexoravelmente, do horizonte de dignidade, valor social e prosperidade.

Aos eixos de autonomia e liberdade examinados, componentes de uma situação ideal que beira a utopia, contrapõe-se a realidade dos fatos: ocultam a intensificação, flexibilização, desregulamentação e desproteção do trabalho a que se submetem os motoristas diuturnamente, traduzidos em uma palavra: precarização. A festejada liberdade vale pouco, mas custa caro.

REFERÊNCIAS

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

ABÍLIO, Ludmila. Uberização do trabalho: subsunção real da viração. **JORNAL ON-LINE DO COLETIVO PASSA PALAVRA**. Brasil: Coletivo Passa Palavra, 19 fev. 2017. Diário. Disponível em: <http://www.passapalavra.info/2017/02/110685> Acesso em 07 maio 2020.

ABÍLIO, Ludmila. Uberização traz ao debate a relação entre precarização do trabalho e tecnologia. **IHU ON-LINE Revista do Instituto Humanitas Unisinos**, São Leopoldo, n. 503, p. 20-27, 24 abr. 2017. Disponível em: <http://www.ihuonline.unisinos.br/artigo/6826-uberizacao-traz-ao-debate-a-relacao-entre-precarizacao-do-trabalho-e-tecnologia>. Acesso em: 26 maio 2020.

ABÍLIO, Ludmila Costhek. Uberização: Do empreendedorismo para o autogerenciamento subordinado. **Psicoperspectivas**, Valparaíso, v. 18, n. 3, p. 41-51, nov. 2019. Disponível em https://scielo.conicyt.cl/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0718-69242019000300041. <https://scielo.conicyt.cl/pdf/psicop/v18n3/0718-6924-psicop-18-03-41.pdf>. Acesso em: 05 jun. 2020.

ALVES, Giovanna. “Modelo UBER”, auto empreendedorismo e as misérias do trabalho vivo no século XXI: breves notas sobre alienação no capitalismo flexível. In: MORRETO, Amilton José [et al]. **As Transformações no Mundo do Trabalho e o Sistema Público de Emprego como Instrumento de Inclusão Social**. Fortaleza: Instituto de Desenvolvimento do Trabalho, 2018.

ALVES, Giovanni. **Trabalho e subjetividade. O metabolismo social da reestruturação produtiva do capital**. 2008. Disponível em: <https://incubadorasocialpuers.files.wordpress.com/2013/12/trabalho-e-subjetividade.pdf>. Acesso em: 02 maio 2020.

ANTUNES, Ricardo. Capitalismo virótico: um sistema destrutivo que só será superado através das lutas sociais, diz Ricardo Antunes [Entrevista concedida a] Liana Coll. **Cultura e Sociedade**, Campinas, p. 1-15, 8 out. 2021. Disponível em: <https://www.unicamp.br/unicamp/noticias/2020/10/08/capitalismo-virotico-um-sistema-destrutivo-que-so-sera-superado-atraves-das>. Acesso em: 24 mar. 2021.

ANTUNES, Ricardo. **Século XXI: nova era da precarização estrutural do trabalho?** In: ANTUNES, Ricardo; BRAGA, Ruy (Org.). **Infoproletários: degradação real do trabalho virtual**. São Paulo: Boitempo, 2009. p. 231-238.

ANTUNES, Ricardo: O Toyotismo, as novas formas de acumulação de capital e as formas contemporâneas do estranhamento (alienação). **A Foice e o Martelo**, 2010. Disponível em: <http://www.afoiceeomartelo.com.br/posfsa/Autores/Antunes,%20Ricardo/Toyotismo%20-%20Ricardo%20Antunes.pdf>. Acesso em: 17 abr. 2020.

ANTUNES, Ricardo. **Os sentidos do trabalho**: Ensaio sobre a afirmação e a negação do trabalho. São Paulo: Boitempo, 2009.

ANTUNES, Ricardo. **Adeus ao Trabalho?** Ensaio sobre as metamorfoses e a centralidade do mundo do trabalho. 16. ed. São Paulo: Cortez, 2015.

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

ANTUNES, Ricardo (Org.). **Riqueza e Miséria do Trabalho no Brasil IV: trabalho digital, autogestão e expropriação da vida.** São Paulo: Boitempo, 2019.

ANTUNES, Ricardo; Filgueiras, Vítor. **Plataformas digitais, Uberização do trabalho e regulação no capitalismo contemporâneo.** *Contracampo*, Niterói, v. 39, n. 1, p. 27-43, abr./jul. 2020.

ANTUNES, Ricardo; BRAGA, Ruy. **Infoproletários: degradação real do trabalho virtual.** São Paulo: Boitempo, 2009.

ANTUNES, Ricardo. **Coronavírus: o trabalho sob fogo cruzado.** São Paulo: Boitempo, 2020. *E-book*.

ARAÚJO, Wanessa. **Reflexões sobre a subordinação jurídica na era da economia sob demanda.** In: LEME, Ana Carolina; RODRIGUES, Bruno; CHAVES JUNIOR, José Eduardo (coord.). *Tecnologias Disruptivas e a Exploração do Trabalho Humano.* São Paulo: [s. n.], 2017. p. 180-184.

ASCHOFF, Nicole. The Smartphone Society. *Jacobin*, New York, 17 mar. 2015. Disponível em: https://jacobinmag.com/2015/03/smartphone-usage-technology-aschoff?_cf_chl_jschl_tk__. Acesso em: 13 maio 2020.

ATRAN, S.; MEDIN, D.L.; ROSS, N. O. The cultural mind: Environmental decision making and cultural modeling within and across populations. *Psychological Review*, Los Angeles, v. 112, n. 4, 2005. p. 744-776.

BARDIN, Laurence. **Análise de conteúdo.** 1. ed. rev. São Paulo: Edições 70, 2011.

BAUMAN, Zygmunt. **Modernidade líquida.** Tradução de Plínio Dentzien. Rio de Janeiro: Zahar, 2001. p. 7-63.

BAYÓN CHACÓN, Gaspar. **La autonomía de la voluntad en el derecho del trabajo.** Madrid: Tecnos, 1955.

BELMONTE, Alexandre Agra. **A tutela das liberdades nas relações de trabalho – limites e reparação das ofensas às liberdades de consciência, crença, comunicação, manifestação do pensamento, expressão, locomoção, circulação, informação, sindical e sexual do trabalhador.** São Paulo: LTr, 2013.

BIHR, Alain: **Da grande noite à alternativa - o movimento operário europeu em crise.** São Paulo: Boitempo, 1999.

BRASIL. **Lei nº 8.212, de 1991**: dispõe sobre a organização da seguridade social, institui plano de custeio, e dá outras providências. Brasília, DF, 1991. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/18212cons.htm. Acesso em: 22 jun. 2020.

BRASIL. SUPERIOR TRIBUNAL DE JUSTIÇA. **Inquérito Civil n. 001417.2016.01.000/6** do Ministério Público do Trabalho. Ofício Geral da PRT-1º Região/RJ, instaurado em face da ré (UBER DO BRASIL TECNOLOGIA LTDA), Rio de Janeiro, 2016.

BOJANOVA, Irena. The Digital Revolution: What's on the horizon?. **It Trends Professional**, Marylan, p. 8-12, 2014. DOI 10.1109/MITP.2014.11. Disponível em: www.researchgate.net/publication/260604267. Acesso em: 29 jan. 2021.

BOLTANSKI, Luc; CHIAPELLO, Ève. **O novo espírito do capitalismo**. São Paulo: Martins Fontes, 2009.

BOURDIEU, Pierre. **Contrafogos**: Táticas para enfrentar a invasão neoliberal. Rio de Janeiro: Zahar, 1998.

BOURDIEU, Pierre. **O Capital Social – Notas Provisórias**. In: NOGUEIRA, Maria Alice e CATANI, Afrânio (org.). Escritos de educação. Petrópolis: Vozes, 1998.

BRAGA, Ruy. O capitão colide com os limites da necropolítica. **Revista Ihu On-Line**, [s. l.], 16 maio 2020. Disponível em: <http://www.ihu.unisinos.br/78-noticias/599010-o-capitao-colide-com-os-limites-da-necropolitica>. Acesso em: 26 jul. 2020.

CARDOSO, Ana Cláudia Moreira; ARTUR, Karen; OLIVEIRA, Murilo Carvalho Sampaio. O trabalho nas plataformas digitais: narrativas contrapostas de autonomia, subordinação, liberdade e dependência. **Revista Valore**, [S.l.], v. 5, p. 206-230, set. 2020. ISSN 2526-043X. Disponível em: <https://revistavalore.emnuvens.com.br/valore/article/view/657>. doi:<https://doi.org/10.22408/reva502020657206-230>. Acesso em: 14 fev. 2021.

CARELLI, Rodrigo de Lacerda. O Caso Uber e o Controle por programação: de carona para o século XIX. In: CHAVES JÚNIOR, José Eduardo de Resende (Org.). **Tecnologias Disruptivas e a Exploração do Trabalho Humano**. São Paulo: Ltr, 2017. p.130-146.

CARELLI, Rodrigo de Lacerda. O trabalho em plataformas e o vínculo de emprego: desfazendo mitos e mostrando a nudez do rei. In: CARELLI, Rodrigo; CAVALCANTI, Tiago; PATRIOTA, Vanessa. **Futuro do trabalho**: os efeitos da revolução digital na sociedade. Brasília DF: ESMPU, 2020. cap. Primeiro Capítulo - Programação algorítmica e subordinação cibernética: a sociedade do controle e a falácia da autonomia, 2020. p.65-84.

CARELLI, Rodrigo de Lacerda. Afinal, qual liberdade a ilha das rosas e as plataformas digitais pretendem? Resenha do filme “A Incrível História da Ilha das Rosas” (Itália, 2020). **Blog do Trab 21**, Rio de Janeiro, p. 1-5, 6 jan. 2021. Disponível em: <https://trab21.blog/2021/01/06/afinal-qual-liberdade-a-ilha-das-rosas-e-as-plataformas-digitais-pretendem-resenha-do-filme-a-incrive-historia-da-ilha-das-rosas-italia-2020-por-rodrigo-carelli/>. Acesso em: 1 fev. 2021.

CARELLI, Rodrigo de Lacerda. Suprema corte do reino unido confirma: motoristas da Uber não são trabalhadores autônomos. **Blog do Trab 21**, Rio de Janeiro, fev. 2021. Disponível

em: <https://trab21.blog/2021/02/19/suprema-corte-do-reino-unido-confirma-motoristas-da-uber-nao-sao-trabalhadores-autonomos/>. Acesso em: 25 fev. 2021.

CASILLI, A. Da classe virtual aos trabalhadores do clique. **MATRIZES**, v. 14, n. 1, p. 13-21, 10 maio 2020.

CASTELLS, Manuel. **A galáxia da Internet**: reflexões sobre a Internet, os negócios e a sociedade. Trad. Maria Luiza X. de A. Borges. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 2003.

CASTELLS, Manuel. **A sociedade em rede**. São Paulo: Paz e Terra, 1999.

CASTELLS, Manuel. **A sociedade em rede**. Tradução de Roneide Venâncio Majer. 9. Ed, v.1. São Paulo: Paz e Terra, 2005.

CHAVES JUNIOR, José Eduardo de Resende. O Direito do Trabalho e as plataformas eletrônicas. In: Rocha, Cláudio Jannotti da (Org.). **Constitucionalismo, trabalho, seguridade social e as reformas trabalhistas e previdenciária**. São Paulo: Ltr, 2017. p.357-375.

COGGIOLA, Oswaldo e KATZ, C. **Neoliberalismo ou crise do capital?** São Paulo: Xamã: 1996.

CRUZ JUNIOR, Brauner. **A empresa de si mesmo**: A assimilação do discurso empreendedor pelas camadas populares brasileiras. 2019. 190 f. Dissertação (Mestrado em Ciências Humanas e Sociais) - Universidade Federal do ABC, São Bernardo do Campo, 2019.

DANCHIN, Etienne; GIRALDEAU, Luc-Alain; CÉZILLI, Frank. Ecologia Comportamental: uma perspectiva evolutiva sobre comportamento. **Oxford Acadêmico**, 2008. Disponível em: <https://global.oup.com/academic/product/behavioural-ecology-9780199206292?cc=br&lang=en&#> : Acesso em: 10 maio 2020.

DARDOT, Pierre, LAVAL, Christian. **A nova razão do mundo**: ensaio sobre a sociedade neoliberal. Tradução de Mariana Echalat. 1. Ed. São Paulo: Boitempo. Estado de Sítio, 2016.

DE STEFANO, 2016 - DE STEFANO, Valerio. Crowdsourcing, the Gig-Economy, and the Law Introduction. Comparative. **Labor Law & Policy Journal**, v. 37, n. 3, 2016.

DELEUZE, Gilles. **Conversações**. São Paulo: Ed. 34, 1992.

DELGADO, Mauricio Godinho. Relação de trabalho e contrato de trabalho. In: BARROS Alice Monteiro de (Coord.). **Curso de direito do trabalho**: estudos em memória de Célio Goyatá. São Paulo: LTr, 1994.

DRUCK, Graça, **Terceirização e precarização do trabalho**. Entrevista concedida a] Larissa Amaral. Projeto ABET/UFBA, Salvador, 7 fev. 2020. Disponível em: <http://abet-trabalho.org.br/terceirizacao-e-precarizacao-do-trabalho-entrevista-exclusiva-com-graca-druck/>. Acesso em: 18 jun. 2021.

DRUCK, Graça; FRANCO, Tânia. Trabalho e Precarização Social. **Caderno CRH**, Salvador, v.24, nº spc 01, 2011. p. 9-12.

DRUCK, Maria da Graça. Terceirização: (des) fordizando a fábrica, um estudo de complexo petroquímico da Bahia. 1995. 271f. Tese (doutorado) - Universidade Estadual de Campinas, Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, Campinas, SP. Disponível em: <http://www.repositorio.unicamp.br/handle/REPOSIP/280279>. Acesso em: 22 jan.2020

DRUCK, Maria da Graça. **Terceirização: (Des)Fordizando a Fábrica: um estudo do complexo petroquímico da Bahia**. São Paulo: Boitempo, 1999.

DUPAS, Gilberto. A lógica da economia global e exclusão social. **Estud. Av.** São Paulo, v. 12, n.34, p. 121-159, dezembro de 1998. Disponível em: <http://www.scielo.br/scielo.php?script=sciarttext&pid=S0103-40141998000300019&lng=en&nrm=iso>. Acesso em: 04 jul. 2020.

DURÃES, Bruno. **Uberização** [Entrevista concedida a] Thais Borges. Correio 24 horas, Salvador, 30 jun. 2019. Disponível em: <https://www.correio24horas.com.br/noticia/nid/passa-a-existir-uma-concorrenca-selvagem-entre-os-entregadores-diz-pesquisador/>. Acesso em: 20 mar. 2021.

EISENHARDT, K.M. Building theories form case study research. **Academy of Management Review**, New York, New York, v. 14 n. 4, 1989.

ELLRAM, L (1996). The use of the case study method in logistics research. **Journal of Business Logistics**, Oakbrook, Ill, v. 17, n. 2, 1996.

[EMPREENDEDORISMO]. In: DICIO, Dicionário On-line de Português. Porto: 7 Graus, 2020. Disponível em: <https://www.dicio.com.br/empreendedorismo/#:~:text=Significado%20de%20Empreendedorismo,desenvolver%20projetos%2C%20atividades%20ou%20neg%C3%B3cios>. Acesso em: 22 jun. 2020.

FABRE – MAGNON. **FABRE-MAGNAN**, Muriel. L'institution de la liberte. Paris: PUF, 2018.

FESTI Ricardo, **A distopia do capitalismo de plataforma**. 2020. Disponível em: www.correiobraziliense.com.br/app/noticia/opiniao/2020/02/25/internas_opiniao,830394/artigo-a-distopia-do-capitalismo-de-plataforma.shtml. Acesso em: 09 maio 2020.

FIGUEIREDO, Mayra. A concepção de liberdade de trabalho nas perspectivas liberal e republicana. **Revista Âmbito Jurídico**, [s. l.], 1 jan. 2020. Disponível em: https://ambitojuridico.com.br/cadernos/direito-do-trabalho/a-concepcao-se-liberdade-de-trabalho-nas-perspectivas-liberal-de-republicana/#_ftn1. Acesso em: 25 jul. 2020.

FILGUEIRAS, Luís; DRUCK, Graça; DO AMARAL, Manoela. O CONCEITO DE INFORMALIDADE: UM EXERCÍCIO DE APLICAÇÃO EMPÍRICA. **Caderno CRH**, Salvador, v. 17, p. 211-228, 1 maio 2004. Disponível em: <https://periodicos.ufba.br/index.php/crh/article/view/18490/11866>. Acesso em: 21 jun. 2021.

FILGUEIRAS, Vítor; CAVALCANTE, Sávio. Um novo adeus à classe trabalhadora? In: ANTUNES, Ricardo. **Uberização, trabalho digital e indústria 4.0**. 1. ed. São Paulo: Boitempo, 2020. p. 158-178.

FOUCAULT, Michel. *História da Sexualidade I: a vontade do saber*. Rio de Janeiro: Edições Graal, 1976.

FOSTER, Ricardo. El nuevo espíritu del capitalismo. *El País*, [S. l.], p. 1-2, 25 maio 2016. Disponível em: <https://www.pagina12.com.ar/diario/elpais/1-300190-2016-05-25.html>. Acesso em: 21 jun. 2020.

FRANCO, David Silva; FERRAZ, Deise Luzia da Silva. Uberização do trabalho e acumulação capitalista. *Cad. EBAPE.BR*, Rio de Janeiro, v. 17, n. spe, p. 844-856 nov. 2019. Disponível em: http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1679-39512019000700844&lng=en&nrm=iso. Epub Dec 9, 2019. <https://doi.org/10.1590/1679-395176936>. Acesso em: 28 fev. 2021.

FRIEDMAN, Gerald. *The Rise of the Gig Economy*. 2014. Disponível em <http://dollarsandsense.org/archives/2014/0314friedman.html>. Acesso em: 04 maio 2020.

GAIA, Fausto. **Uberização do trabalho: aspectos da subordinação jurídica disruptiva**. Rio de Janeiro: Lumen Juris, 2019. p. 1-75.

GASPAR, Danilo Gonçalves. **Subordinação potencial: encontrando o verdadeiro sentido da subordinação jurídica**. São Paulo: LTr, 2016.

GIG - A Uberização do Trabalho. Direção: Carlos Juliano Barros; Caue Angeli; Maurício Monteiro. Produção: Repórter Brasil. [S. l.: s. n.], 2019. Disponível em: <https://globosatplay.globo.com/assistir/c/p/v/7781574/>. Acesso em: 20 jul. 2020.

GILLES, Deleuze. **Conversações: Tradução Peter Pál Pelbart**. São Paulo: 34, 1992.

GLASER, B.; STRAUSS, A. **The discovery of grounded theory: Strategies for qualitative research**. New York: Aldine Publishing Company, 1967.

HAN, Byung Chul. **Sociedade do Cansaço**. Petrópolis: Vozes, 2015.

HAN, Byung-Chul. **Psicopolítica: o neoliberalismo e as novas técnicas de poder**. Belo Horizonte: Áyiné, 2018.

HARVEY, David. **Condição pós-moderna**. São Paulo: Loyola, 1992.

HARVEY, David. **Condição pós-moderna: uma pesquisa sobre as origens da mudança cultural**. 16. ed. São Paulo: 2007.

HARVEY, David. **17 contradições e o fim do capitalismo**. 1. ed. São Paulo: Boitempo, 2016. p. 185-199.

HARVEY, David. Capitalismo em estado de crise. Entrevista concedida a Gabriel Marchi, 2018. *Revista Centro ON-LINE*. Disponível em: <https://revistacentro.org/>. Acesso em: 08 set. 2020.

HARVEY, David. David Harvey e a crise do capitalismo. **Revista movimento**, São Paulo, p. on-line, 14 set. 2020. Disponível em: <https://movimentorevista.com.br/2018/09/david-harvey-e-a-crise-do-capitalismo/>. Acesso em: 8 set. 2020.

HUBERMAN, Leo. **História da Riqueza do Homem - Do Feudalismo ao Século XXI**. 22. ed. rev. e aum. São Paulo: LTC, 2010.

IVO, Anete; KRAYCHETE, Elsa; VITALE, Denise; MERCURI, Cristiana; BORGES, Ângela; SENES, Stella (coord.). **Dicionário temático desenvolvimento e questão social: 110 problemáticas contemporâneas**. 2. ed. aum. São Paulo: Annablume, 2020.

KALIL, Renan. **Capitalismo de plataforma e Direito do Trabalho: crowdwork e trabalho sob demanda por meio de aplicativos**. Orientador: Otávio Pinto e Silva. 2019. 366 f. Tese (Doutorado em Direito) - Universidade de São Paulo, USP, [S. l.], 2019.

KALLEBERG, Arne L. O trabalho precário nos Estados Unidos. In: OLIVEIRA, Francisco de; BRAGA, Ruy; RIZEK, Cibele (org.). **Hegemonia às avessas: economia política e cultura financeira na era da servidão financeira**. São Paulo: Boitempo Editorial, 2010. p. 47-60.

KREIN, J. D. **As tendências recentes na relação de emprego no Brasil: 1990-2005**. Campinas, 2007. Tese (Doutorado em Economia Social e do Trabalho) Universidade Estadual de Campinas.

LAZZARATO, Maurizio, NEGRI, Antonio. **Trabalho imaterial: formas de vida e produção de subjetividade**. Tradução de Mônica de Jesus. Rio de Janeiro: DP&A, 2001.

LEME, Ana Carolina Reis Paes. **Da máquina à nuvem: caminhos para o acesso à justiça pela via de direitos dos motoristas da Uber**. São Paulo: Ltr, 2019.

LINHART, Danièle. Modernização e precarização da vida no trabalho. Tradução: Fernanda Murad Machado. In: ANTUNES, Ricardo (Org.) **Riqueza e miséria do trabalho no Brasil III**. [S. l.]: Boitempo, 2014. p. 45-54.

MARX, K. **O capital: crítica da economia política**. Livro I: o processo de produção do capital. São Paulo: Boitempo, 2013.

MARX, Karl. **O Capital: crítica da economia política**. Livro II. Trad. Rubens Enderle. São Paulo: Boitempo, 2014.

MARX, Karl. **O Capital: mercadoria, valor e mais-valia**. São Paulo: Edições Le Books, 2017.

MARX, Karl; ENGELS, Friedrich. **Manifesto do partido comunista**. Lisboa: [s. n.], 1997. Disponível em: <https://www.marxists.org/portugues/marx/1848/ManifestoDoPartidoComunista/index.htm>. Acesso em: 4 jul. 2020.

MENDES, Marcus Menezes Barberino; CHAVES JÚNIOR, José Eduardo de Resende. **Subordinação estrutural-reticular: uma perspectiva sobre a segurança jurídica**. Revista

do Tribunal Regional do Trabalho da 3ª Região, Belo Horizonte, v. n. 76, p. 197-218, jul/dez, 2007.

MERLIN, Nora. Ilusão neoliberal de independência contribui para servidão jamais vista, diz psicanalista. [Entrevista concedida a] Rosângela Ribeiro Andrade e Manuella Soares. **Outras Palavras**, São Paulo, p. 1-15, 9 fev. 2021. Disponível em: <https://dialogosdosul.operamundi.uol.com.br/cultura/68480/ilusao-neoliberal-de-independencia-contribui-para-servidao-jamais-vista-diz-psicanalista>. Acesso em: 26 fev. 2021.

MÉSZÁROS, István. **O poder da ideologia**. São Paulo: Boitempo, 2004.

MÉSZÁROS, I. **Para além do capital: rumo a uma teoria da transição**. São Paulo: Boitempo, 2011.

MIGUEL, Luis Felipe. **O colapso da democracia no Brasil: da constituição ao golpe de 2016** 1. ed.—São Paulo: Fundação Rosa Luxemburgo, Expressão Popular, 2019.

MINAYO, Maria Cecília de Souza (1999). **O desafio do conhecimento: pesquisa qualitativa em saúde**. 6. ed. São Paulo: Hucitec, 1999.

MINAYO, Maria Cecília. **Pesquisa Social: Teoria, método e criatividade**. 18. ed. Petrópolis: Vozes, 2001.

MORAES, Roque. Análise de Conteúdo. **Revista Educação**, Porto Alegre, v. 22, n. 37, 1999. p. 7-32.

MORAES, Rodrigo Bombonati de Souza; OLIVEIRA, Marco Antonio Gonsales de; ACCORSI, André. Uberização do trabalho: a percepção dos motoristas de transporte particular por aplicativo. **Revista Brasileira de Estudos Organizacionais**, São Paulo, v. 6, ed. 3, p. 647-681, 2019. Disponível em: https://www.researchgate.net/publication/338733498_UBERIZACAO_DO_TRABALHO_A_PERCEPCAO_DOS_MOTORISTAS_DE_TRANSPORTE_PARTICULAR_POR_APLICATIVO. Acesso em: 8 mar. 2021.

NASCIMENTO, Amauri Mascaro. **Curso de direito do trabalho**. 26. Ed. São Paulo: Saraiva, 2011.

NOGUEIRA, Claudia Mazzei; SILVA, Maria Liduína de Oliveira e. Adeus ao trabalho? Vinte anos depois... Entrevista com Ricardo Antunes. **Serv. Soc. Soc.**, São Paulo, n. 124, p. 773-799, dez. 2015. Disponível em: http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0101-66282015000400773&lng=pt&nrm=iso. Acesso em 17 fev. 2021.

OFFE, Claus. **Capitalismo desorganizado: Transformações contemporâneas do trabalho e da política**. 1. ed. São Paulo: Brasiliense, 1989.

OLIVEIRA, Murilo; MENDES, Marcus; CHAVES JUNIOR, José Eduardo. Subordinação, dependência e alienidade no trânsito para o capitalismo tecnológico. *In*: LEME, Ana Carolina; RODRIGUES, Bruno; CHAVES JUNIOR, José Eduardo (coord.). **Tecnologias Disruptivas e a Exploração do Trabalho Humano**. São Paulo: [s. n.], 2017. p. 157-165.

OLIVEIRA, Murilo Carvalho Sampaio. **Relação de Emprego, Dependência Econômica e Subordinação Jurídica**: revistando os conceitos. 2. ed. Curitiba, Juruá, 2019.

OLIVEIRA, Murilo Carvalho Sampaio; ASSIS, Anne Karolline Barbosa de; COSTA, Joelane Borges. O direito do trabalho (des) conectado das plataformas digitais. **Teoria Jurídica Contemporânea**, Rio de Janeiro, v. 4, ed. 1, p. 246-266, 2019. Disponível em: <https://revistas.ufrj.br/index.php/rjur/article/view/24367/17785>. Acesso em: 8 mar. 2021.

OLIVEIRA, Murilo Carvalho Sampaio. O trabalho uberizado: Dilemas da subordinação jurídica e a retomada da dependência econômica. *In: O direito do trabalho no século XXI* [Recurso eletrônico on-line] organização XI Congresso RECAJ-UFMG: UFMG – Belo Horizonte; Coordenadores: Leonardo Vieira Wandelli, Rômulo Soares Valentini e Ana Carolina Reis Paes Leme – Belo Horizonte: UFMG, 2020. p. 46-53.

OLIVEIRA, Murilo Carvalho Sampaio; CARELLI, Rodrigo Lacerda; GRILLO, Sayonara. Conceito e crítica das plataformas digitais de trabalho / Concept and criticism of digital working platforms. **Revista Direito e Práxis**, [S.l.], v. 11, n. 4, p. 2609-2634, dez. 2020. ISSN 2179-8966. Disponível em: <https://www.e-publicacoes.uerj.br/index.php/revistaceaju/article/view/50080>. Acesso em: 13 fev. 2021.

PERCEPÇÃO. *In: MICHAELIS, Dicionário On-line de Português*. São Paulo: Melhoramentos, 2021. Disponível em: <https://michaelis.uol.com.br/moderno-portugues/busca/portugues-brasileiro/percepcao>. Acesso em: 12 fev. 2021.

PERULLI ERA 2016 -PERULLI, Adalberto. L'idea di diritto del lavoro, oggi. *Lavoro e Diritto*, [S.L.], n. 1, p. 17-34, 2016. **Societ Editrice Il Mulino**. <http://dx.doi.org/10.1441/82627>. Disponível em: <https://www.rivisteweb.it/doi/10.1441/82627>. Acesso em: 05 nov. 2020.

PLÁ RODRIGUEZ, Américo. **Princípios de Direito do Trabalho**. São Paulo: LTr, 2015.

PIRES, Elisa. **Aplicativos de transporte e o controle por algoritmos**: repensando o pressuposto da subordinação jurídica. Orientador: Lívia Mendes Moreira Miraglia. 2019. 218 f. Dissertação (Mestrado em Direito) - Universidade Federal de Minas Gerais, Faculdade de Direito., Belo Horizonte, 2019.

POCHMANN, Márcio. **A uberização leva à intensificação do trabalho e da competição entre os trabalhadores**. [Entrevista cedida a] André Antunes. EPSJV/Fiocruz. 09/11/2016. Disponível em: <http://www.epsjv.fiocruz.br/noticias/entrevista/a-uberizacao-leva-a-intensificacao-do-trabalho-e-da-competicao-entre-os>, Acesso em: 01 fev. 2021.

POLANYI, Karl. **A grande transformação**: as origens de nossa época. 2. ed. Rio de Janeiro: Compus, 2000.

PORTO, Lorena. **A subordinação no contrato de emprego**: desconstrução, reconstrução e universalização do conceito jurídico. Orientador: Márcio Túlio Viana. 2008. 353 f. Dissertação (Mestrado em Direito) - Pontifícia Universidade Católica de Minas Gerais, Belo Horizonte, 2008.

QUINTARELLI, Stefano. **A revolução digital e transformações sociais**. Tradução de Rodrigo Bravo. 2019. Disponível em <https://www.cartamaior.com.br/?/Editoria/Sociedade-e-Cultura/A-revolucao-digital-e-transformacoes-sociais/52/43515>. Acesso em: 02 maio 2020.

REIS, Daniela; CORASSA, Eugênio. Aplicativos de transporte e plataforma de controle: o mito da tecnologia disruptiva do emprego e a subordinação por algoritmos. *In*: LEME, Ana Carolina; RODRIGUES, Bruno; CHAVES JUNIOR, José Eduardo (coord.). **Tecnologias Disruptivas e a Exploração do Trabalho Humano**. São Paulo: [s. n.], 2017. p. 157-165.

ROMITA, Arion. A crise do critério da subordinação jurídica. Necessidade de proteção a trabalhadores autônomos e parassubordinados. **Revista LTr**, São Paulo, v. 68, ed. 11, 2004. p. 1287-1298.

ROSENBLAT, A.; STARK, L. (2016). Algorithmic labor and information asymmetries: a case study of '. **International Journal of Communication**, 10, 2016. p.3758-4784.

SABINO, André M.; ABÍLIO, Ludmila C. Uberização: o empreendedorismo como novo nome para a exploração. **Revista Jurídica Trabalho e Desenvolvimento Humano**, Campinas, v. 2, n. 2, 2019. p. 109-135.

SIGNES, Adrian Todolí; Tradução Ana Carolina Reis Paes Leme e Carolina Rodrigues Carsalade. O Mercado de Trabalho no Século XXI: on-demand economy, crowdsourcing e outras formas de descentralização produtiva que atomizam o mercado de trabalho. *In*: CHAVES JÚNIOR, José Eduardo de Resende (Org.). **Tecnologias Disruptivas e a Exploração do Trabalho Humano**. São Paulo: Ltr, 2017. p. 28-43

SCHOLZ, Trebor. **Cooperativismo de Plataforma**. Tradução de Rafael. A. F. Zanatta. São Paulo: Elefante, Autonomia Literária & Fundação Rosa Luxemburgo, 2017.

SCHOLZ, Trebor. **Uberworked and underpaid: how workers are disrupting the digital economy**. Malden: Polity Press, 2017. p.46-46.

SCHUMPETER, J. A. 1982. **Teoria do desenvolvimento econômico: uma investigação sobre lucros, capital, crédito, juro e o ciclo econômico**. São Paulo: Abril Cultural, 1982.

SILVA, Tiago Falchetto. Elemento regulador do ciberespaço, o código-fonte, e-discovery e o contrato-realidade virtual na sociedade da informação. *In*: LEME, Ana Carolina Reis Paes; RODRIGUES, Bruno Alves; CHAVES JÚNIOR, José Eduardo de Resende (Org.). **Tecnologias Disruptivas e a Exploração do Trabalho Humano**. São Paulo: Ltr, 2017. p. 323-329.

SCHWAB, Klaus. **A quarta revolução industrial**. Tradução de Daniel Moreira Miranda, São Paulo: Edipro, 2016 p. 11-22.

SEN, Amartya. **Desenvolvimento como liberdade**. São Paulo: Companhia das Letras, 2000.

SLEE, Tom. Uberização: **A Nova Onda do Trabalho Precarizado**. Tradução: João Peres. São Paulo: Elefante, 2017.

SORRY: We Missed You (Você Não Estava Aqui). Direção: Ken Loach. Produção: Rebecca O'Brien. [S. l.]: Sixteen Films, 2019. 100 min.

SOUZA, Carlos Affonso Perreira de; LEMOS, Ronaldo. Aspectos Jurídicos da Economia do Compartilhamento: função social e tutela da confiança. *In: Economias do compartilhamento e o direito*. E19 organização de ZANATTA, Rafael A. F; DE PAULA, Pedro C. B.; KIRA, Beatriz. Curitiba: Juruá, 2017.

SOUZA, Cláudio André. **Para onde vai a política brasileira?** Curitiba: Appris, 2018.

SOUZA, Nilson Araújo. **Economia brasileira contemporânea: de Getúlio a Lula.** São Paulo: Editora Atlas, 2007.

SRNICEK, Nick, Tradução de Aldo Giacometti. **Capitalismo de Plataformas.** Ciudad Autónoma de Buenos Aires: Caja Negra, 2018.

SNIRCEK, Nick. **Imaginar plataformas alternativas:** entrevista com Nick Srnicek. Digilabour, [s. l.], 11 out. 2019. Disponível em: <https://digilabour.com.br/2019/10/11/srnickek-capitalismo-de-plataforma-mudancas/>. Acesso em: 21 jul. 2020.

STONE, Brad. **As upstarts:** como a Uber, o Airbnb e as killer companies do novo Vale do Silício estão mudando o mundo. Tradução Berilo Vargas – 1. ed. Rio de Janeiro: Intrínseca. 2017.

SUPIOT, Alain. **La gouvernance par les nombres.** Paris: Fayard, 2015. p.38-42.

SIGNES, Adrian Todolí; Tradução Ana Carolina Reis Paes Leme e Carolina Rodrigues Carsalade. O Mercado de Trabalho no Século XXI: on-demand economy, crowdsourcing e outras formas de descentralização produtiva que atomizam o mercado de trabalho. *In: CHAVES JÚNIOR, José Eduardo de Resende (Org.). Tecnologias Disruptivas e a Exploração do Trabalho Humano.* São Paulo: Ltr, 2017. p.28-43.

TAPSCOTT, Don. **The Digital Economy: Promise and Peril in the Age of Networked Intelligence.** Nova York: McGraw-Hill, 1995.

TAVARES, Maria Augusta; LIMA, Roberta Oliveira Trindade de. A "liberdade" do trabalho e as armadilhas do salário por peça. **Rev. katálysis**, Florianópolis, v. 12, n. 2, p. 170-177, dez. 2009. Disponível em: http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S141449802009000200006&lng=pt&nrm=iso. Acesso em: 20 maio 2020.

TAYLOR, Frederick W. **Princípios de Administração Científica.** São Paulo: Atlas, 1966

TELLES, Vera. Mutações do trabalho e experiência urbana. **Tempo social**, n.18, v.1, 2006, p. 173-95.

TEODORO, Maria Cecília. A síndrome do patrão. **Migalhas**, [S. l.], p. 1-20, 04 maio 2017. Disponível em: <https://www.migalhas.com.br/depeso/258217/a-sindrome-de-patrao>. Acesso em: 16 jun. 2020.

VASCONCELOS, Antônio Gomes de; VALENTINI, Rômulo Soares; NUNES, Talita Camila Gonçalves. **Tecnologia da informação e seus impactos nas relações capital-trabalho.** *In:*

VILHENA, Paulo Emílio. **Relação de emprego.** São Paulo: LTr, 2005. p. 531-534.

WEISSHEIMER, Marco. **Trabalho na Uber é neofeudal, diz estudo. ‘São empreendedores de si mesmo proletarizados.** Entrevista com Rodrigo Carelli. Sul21, Rio Grande do Sul, p. 1-6, 13 maio 2019. Disponível em: <https://www.estrategiaods.org.br/trabalho-na-uber-e-neofeudal-diz-estudo-sao-empreendedores-de-si-mesmo-proletarizados/>. Acesso em: 17 mar. 2021.

WESSEL, David. ‘Grande Recessão’ fez jus ao nome? The Wall Street Journal, 11/07/2021. Disponível em: <https://www.wsj.com>. Acesso em: 20 fev. 2020.

WOLFF, Simone, O “trabalho informacional” e a reificação da informação sob os novos paradigmas informacionais. *In:* ANTUNES, Ricardo; BRAGA, Ruy (Org.); **Infoproletários: degradação real do trabalho virtual.** São Paulo: Boitempo, 2009. p. 89-112.

YIN, R.K. (2009) **Case study research, design and methods (applied social research methods).** Thousand Oaks. California: Sage Publications.

APÊNDICE A

ROTEIRO DE ENTREVISTA

1. Gênero
2. Idade
3. Raça
4. Naturalidade
5. Escolaridade
6. Experiência profissional
7. Tempo na Uber
8. Motivos de escolha pela plataforma
9. Pretende continuar ou é provisório?
10. Quais as vantagens de dirigir com o aplicativo?
11. Qual a maior delas?
12. E as desvantagens?
13. O que acha de trabalhar sem dia e horário fixo?
14. O que acha da avaliação?
15. O que acha da tarifa cobrada? Acha justa? Transparente no cálculo?
16. Gostaria de poder negociar o preço com o cliente?
17. Tem algo a falar sobre as punições?
18. Como foi o trabalho na pandemia?
19. Recebeu algum apoio orientação auxílio e equipamento de proteção?
20. O que é liberdade de trabalho para você?
21. Acha que nesse trabalho por aplicativo tem mais liberdade do que em outros trabalhos que já fez?
22. Acha que o motorista da Uber é um empreendedor?
23. O que seria um empreendedor para você?
24. Acha que existe vínculo de emprego com a Uber?
25. Já viu alguma propaganda da Uber? Tv, revista, redes sociais, Youtube? Se sim, qual lhe marcou mais?
26. Qual sua opinião sobre a ideia de que o motorista da Uber é na verdade um empregado da empresa?
27. Acha que esse trabalho deveria ter direitos assegurados? Quais?

APÊNDICE B

Termo de Consentimento Livre e Esclarecido

Concordo em participar, como voluntário, do estudo que tem como pesquisador responsável a estudante ERICA RIBEIRO SAKAKI LEAL, orientanda da Professora Doutora Ângela Borges do curso de mestrado em Políticas Sociais e Cidadania da Universidade Católica do Salvador, que pode ser contatada pelo e-mail ericasakaki@gmail.com e pelos telefones (71) 98132-3862 e 71 3248-8375. Tenho ciência de que o estudo objetiva realizar entrevistas com motoristas da empresa Uber, cuja análise do conteúdo será objeto de análise em dissertação sobre o tema. Minha participação consistirá em conceder uma entrevista que será gravada e transcrita. Entendo que esse estudo possui finalidade de pesquisa acadêmica, que os dados obtidos não serão divulgados, a não ser com prévia autorização, e que nesse caso será preservado o anonimato dos participantes, assegurando assim minha privacidade. O aluno providenciará uma cópia da transcrição da entrevista para meu conhecimento. Além disso, sei que posso abandonar minha participação na pesquisa quando quiser e que não receberei nenhum pagamento por esta participação.

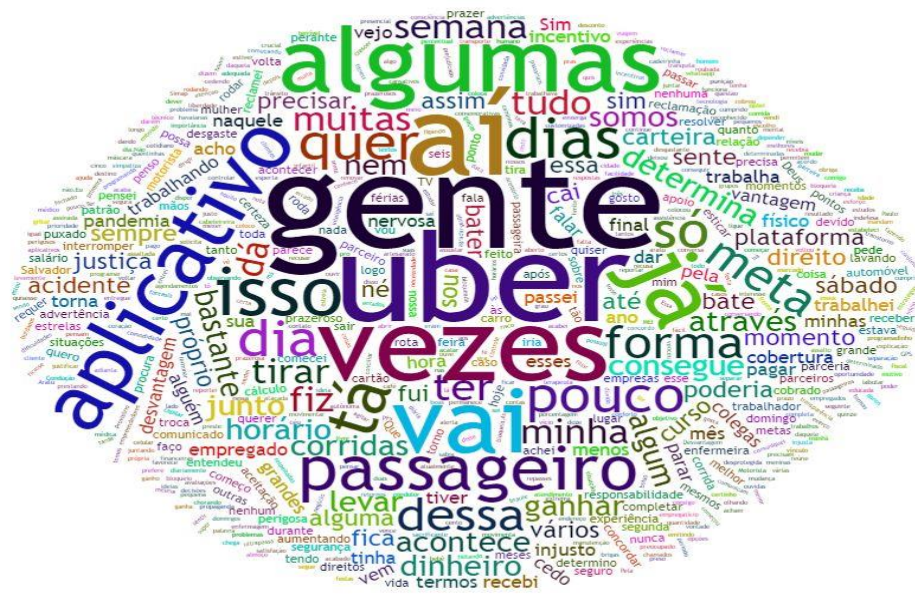
Assinatura

Salvador, ___ de _____ de 2020

Entrevistada 3- Leila



Entrevistada 4- Fernanda



Entrevistado 5- André



Entrevistada 6- Mara



Entrevistado 7- Roberto Carlos



Entrevistado 8- Ricardo



APÊNDICE D

Quadros de análise das entrevistas

Entrevistado 1					
Categoria	Subcategoria	Unidade de Registro			Unidade de Contexto
1 - Jornada Laboral	JORNADA EM FUNÇÃO DE METAS, GANHOS POR METAS	QUAL A JORNADA DIÁRIA/SEMANAL? INTERVALOS? FOLGAS?			Em torno de cinco dias por semana, em média de oito horas por dia, às vezes com intervalo, às vezes sem intervalo.
		OS MOTORISTAS ESTIPULAM VALORES COMO METAS DIÁRIA/SEMANAL/MENSAL?			Meta diária e semanal
2 - Rendimentos	GANHOS E DESPESAS COM O EXERCÍCIO DA ATIVIDADE	APROVA A TAXA QUE A UBER ESTIPULA?			Não. Acha injusta e abusiva. Refere descontentamento por não ser fixa
		ENTENDE O CÁLCULO? ACHA QUE EXISTE TRANSPARÊNCIA?			Acha os percentuais de desconto abusivos.
		GOSTARIA DE PODER NEGOCIAR OS VALORES DO SEU SERVIÇO?			Sim, para ser mais justo e o desconto não ser tão abusivo.
3 - Sistema de Controle de Atividade.	AVALIAÇÃO X PUNIÇÃO	O MOTORISTA CONCORDA COM O SISTEMA? POR QUÊ?			Concorda, mas tem medo, por não ser justo, embora acredite que deveria funcionar corretamente. Refere só ter tido duas notas baixas em dois anos. Mas conhece muitos casos de notas injustas. Sobre punições, acha que devem ocorrer por justo motivo.
		O MOTORISTA JÁ FOI PUNIDO? QUAIS OS MOTIVOS?			Não. Sabe de motoristas expulsos por notas baixas. Não aconteceu com ele.
4 - Comunicação	COM A EMPRESA	É BOA/RUIM SIM OU NÃO. POR QUÊ?	COMO SE OPERA? PRESENCIAL VIRTUAL	JÁ TEVE QUE REPORTAR ALGUM INCIDENTE? EXPLIQUE	Não tece crítica. Afirma que quando precisou reportar um desconto indevido fez pelo aplicativo e foi atendido. Afirma que a empresa precisa melhorar as instalações da sede para receber mais e melhor os motoristas presencialmente.
	COM OUTROS MOTORISTAS ASSOCIAÇÕES/SINDICATO OUTRO				Refere comunicação por grupo de Whatsapp.
					Não é filiado.
5 - Segurança	RISCOS NO EXERCÍCIO DA ATIVIDADE	JÁ VIVENCIOU EXPERIÊNCIAS DE RISCO? QUAIS?			Na sua opinião o motorista se expõe muito a risco. Mas justifica, atribuindo “à situação do país.” Sim. Refere que o carro entrou em local de risco, por imprecisão da indicação do endereço. Reportou à empresa que se limitou a dizer que corrigiria o sistema.
6 - Liberdade de Trabalho	LIBERDADE NO TRABALHO DO MOTORISTA	O QUE REPUTA COMO LIBERDADE NESSE TRABALHO? EXEMPLOS			Acha que existe liberdade, por conta da possibilidade de estabelecer seus próprios horários, sendo para ele isso o que significa liberdade de trabalho.
7 - Propaganda	DISCURSO COINCIDE COM A REALIDADE?	JUSTIFICATIVA. EXEMPLOS.			Diz que a propaganda da Uber é coerente em muitas coisas, mas peca na questão do empreendedorismo, pois para ele isso não existe na Uber. Justifica dizendo que os valores cobrados sobre os motoristas são desleais. Acrescenta que a propaganda afirma ajudar muito os motoristas, como uma parceria, mas que não há lealdade.
8 - Satisfação	VANTAGENS E DESVANTAGENS DE TRABALHAR NA UBER	QUAIS/ EXEMPLOS Vantagem: flexibilidade de horários Desvantagem: Segurança			Possibilidade de conciliar com estudo e atividade de autônomo. Mas diz que é “decorrência do país”.
9 - Empreendedorismo	QUAL O SIGNIFICADO DO TERMO PARA O ENTREVISTADO?	O MOTORISTA SE CONSIDERA UM EMPREENDEDOR? SIM OU NÃO. POR QUÊ?			Não se vê como empreendedor. Foi enfático em dizer que “passa longe disso.” No máximo se enxerga como colaborador.
10 - Direitos Trabalhistas	COMO O MOTORISTA VÊ ESSA RELAÇÃO DE TRABALHO	AUTÔNOMO; PARCEIRO; EMPREGADO			Acha que sim. Alega que o motorista precisa estar coberto no caso de se machucar e não poder trabalhar.
		TEM SEGURO?			SIM
		RECOLHE OU JÁ RECOLHEU PREVIDÊNCIA?			Não fez cadastro como MEI e não recolhe nenhuma previdência nesse trabalho como motorista da Uber.
11 - Permanência na Uber	VÍNCULO COM A EMPRESA	PRETENDE PERMANECER? ATIVIDADE PROVISÓRIA?			JUSTIFICATIVA. Não pretende permanecer. Diz que está trabalhando na Uber apenas em caráter provisório.
12 - Perspectivas Futuras	QUAL A FORMA DE TRABALHO “IDEAL”?	CLT; AUTÔNOMO; NEGÓCIO PRÓPRIO; EMPREGO PÚBLICO?			JUSTIFICATIVA. Autônomo e negócio próprio

Entrevistado 2					
Categoria	Subcategoria	Unidade de Registro			Unidade de Contexto
1 - Jornada Laboral	JORNADA EM FUNÇÃO DE METAS, GANHOS POR METAS	QUAL A JORNADA DIÁRIA/SEMANAL? INTERVALOS? FOLGAS?			Trabalha com metas. Em torno de 12 horas nos dias úteis, e 16 horas nos fins de semana. Sim, afirma tirar dois dias de folga quando o movimento está menor.
		OS MOTORISTAS ESTIPULAM VALORES COMO METAS DIÁRIA/SEMANAL/MENSAL? Sim			Não respondeu
2 - Rendimentos	GANHOS E DESPESAS COM O EXERCÍCIO DA ATIVIDADE	APROVA A TAXA QUE A UBER ESTIPULA?			Acredita que na <u>uber</u> não. Cobrança de taxa alta mais outros custos como combustível causam pouco lucro. Revela estratégias para bater metas escolhendo dias de maior movimento.
		ENTENDE O CÁLCULO? ACHA QUE EXISTE TRANSPARÊNCIA?			Sim
		GOSTARIA DE PODER NEGOCIAR OS VALORES DO SEU SERVIÇO?			Sim, acha que seria mais justo e estipula como faria o cálculo para dar o preço de suas corridas.
3 - Sistema de Controle de Ativi	AVALIAÇÃO X PUNIÇÃO	O MOTORISTA CONCORDA COM O SISTEMA? POR QUÊ?			Diz ser relativo devido às circunstâncias nas quais foi dada a nota, com a visão de que pode sair prejudicado, havendo injustiças, apesar de ser um bom método de avaliação, e achar bom ter acesso às avaliações. Responde também que o sistema das estrelas pode resultar em penalidade mesmo o motorista seguindo uma rota dentro do aplicativo por conta da preferência do cliente. Fora isso acha justo para os casos de agressão, feminicídio e preconceito racial
		O MOTORISTA JÁ FOI PUNIDO? EM QUE SITUAÇÃO? QUAIS OS MOTIVOS?			Taxa de aceitação. Revisão do cadastro.
4 - Comunicação	COM A EMPRESA	É BOA/RUIM SIM OU NÃO POR QUÊ?	COMO SE OPERA? PRESENCIAL VIRTUAL	JÁ TEVE QUE REPORTAR ALGUM INCIDENTE?	Pelo sistema. Não sente falta de comunicação presencial, se conforma com o retorno não imediato da empresa.
	COM OUTROS MOTORISTAS				Grupos de Whatsapp com outros motoristas onde há comunicação sobre variados temas.
5 - Segurança	RISCOS NO EXERCÍCIO DA ATIVIDADE	JÁ VIVENCIOU EXPERIÊNCIAS DE RISCO? QUAIS?			Na sua opinião o motorista se expõe muito a riscos Mas justifica, atribuindo "à situação do país." Sim. Refere que o carro entrou em local de risco, por imprecisão da indicação do endereço. Reportou à empresa que se limitou a dizer que corrigiria o sistema.
6 - Liberdade de Trabalho	LIBERDADE NO TRABALHO DO MOTORISTA	O QUE REPUTA COMO LIBERDADE NESSE TRABALHO? EXEMPLOS			Acha que existe liberdade, por conta da possibilidade de estabelecer seus próprios horários, sendo para ele isso o que significa liberdade de trabalho.
7 - Propaganda	DISCURSO COINCIDE COM A REALIDADE?	JUSTIFICATIVA. EXEMPLOS.			Diz que a propaganda da Uber é coerente em muitas coisas, mas peca na questão do empreendedorismo, pois para ele isso não existe na Uber. Justifica dizendo que os valores cobrados sobre os motoristas são desleais. Acrescenta que a propaganda afirma ajudar muito os motoristas, como uma parceria, mas que não há lealdade.
8 - Satisfação	VANTAGENS E DESVANTAGENS DE TRABALHAR NA UBER	QUAIS/ EXEMPLOS Vantagem: flexibilidade de horários Desvantagem: Segurança			Possibilidade de conciliar com estudo e atividade de autônomo. Mas diz que é "decorrência do país".
9 - Empreendedorismo	QUAL O SIGNIFICADO DO TERMO PARA O ENTREVISTADO?	O MOTORISTA SE CONSIDERA UM EMPREENDEDOR? SIM OU NÃO. POR QUÊ?			Não se vê como empreendedor. Foi enfático em dizer que "passa longe disso." No máximo se enxerga como colaborador.
10 - Direitos Trabalhistas	COMO O MOTORISTA VÊ ESSA RELAÇÃO DE TRABALHO	AUTÔNOMO; PARCEIRO; EMPREGADO			Acha que sim. Alega que o motorista precisa estar coberto no caso de se machucar e não poder trabalhar.
		TEM SEGURO?			SIM
		RECOLHE OU JÁ RECOLHEU PREVIDÊNCIA?			Não fez cadastro como MEI e não recolhe nenhuma previdência nesse trabalho como motorista da Uber.
11 - Permanência na Uber	VÍNCULO COM A EMPRESA	PRETENDE PERMANECER? ATIVIDADE PROVISÓRIA?			JUSTIFICATIVA. Não pretende permanecer. Diz que está trabalhando na Uber apenas em caráter provisório.
12 - Perspectivas Futuras	QUAL A FORMA DE TRABALHO "IDEAL"?	CLT; AUTÔNOMO; NEGÓCIO PRÓPRIO; EMPREGO PÚBLICO?			JUSTIFICATIVA. Autônomo e negócio próprio

Entrevistado 3					
Categoria	Subcategoria	Unidade de Registro			Unidade de Contexto
1 - Jornada Laboral	JORNADA EM FUNÇÃO DE METAS, GANHOS POR METAS	QUAL A JORNADA DIÁRIA/SEMANAL? INTERVALOS? FOLGAS?			Afirma trabalhar todos os dias da semana, sem intervalos, por volta de 6 a 8 horas por dia dependendo do movimento.
		OS MOTORISTAS ESTIPULAM VALORES COMO METAS DIÁRIA/SEMANAL/MENSAL?			Estipula uma meta por dia e trabalha a quantidade de horas para bater ela. Da retirada separa um valor destinado ao combustível, do restante saem os demais custos (celular, limpeza do carro, seguro) e o que tira para sobreviver.
2 - Rendimentos	GANHOS E DESPESAS COM O EXERCÍCIO DA ATIVIDADE	APROVA A TAXA QUE A UBER ESTIPULA?			Acha o percentual cobrado do motorista injusto, valores baixos que não levam em conta os custos que o motorista tem. E a Uber sempre retira sua taxa, ganha sempre. Refere que os motoristas ganham na persistência, pra poderem se sustentar frente ao desemprego.
		ENTENDE O CÁLCULO? ACHA QUE EXISTE TRANSPARÊNCIA?			Refere que há transparência, que tem uma plataforma onde o motorista acessa o valor pelo percurso que fez, quanto foi cobrado do passageiro e quanto sobra para o motorista.
		GOSTARIA DE PODER NEGOCIAR OS VALORES DO SEU SERVIÇO?			Refere que seria ótimo negociar o preço com o cliente.
3 - Sistema de Controle de Ativi.	AVALIAÇÃO X PUNIÇÃO	O MOTORISTA CONCORDA COM O SISTEMA? POR QUÊ?			Refere ser uma “faca de dois gumes” pois ficam à mercê do passageiro que pode fazer uma avaliação injusta. Acha o sistema de punições desleal.
		O MOTORISTA JÁ FOI PUNIDO? QUAL A SITUAÇÃO E OS MOTIVOS?			Refere já ter sofrido punição por cancelar corrida em área de risco. Se queixa que o aplicativo não protege o motorista, que a empresa devia ter um olhar mais humanitário quanto a isso.
4 - Comunicação	COM A EMPRESA	É BOA/RUIM SIM OU NÃO. POR	COMO SE OPERA? PRESENCIAL VIRTUAL	JÁ TEVE QUE REPORTAR ALGUM	Diz que não vê diferença entre a comunicação presencial ou por telefone. Não se queixa do sistema, diz que demora um pouco em função da demanda, mas que prefere por segurança.
	COM OUTROS MOTORISTAS	QUÊ?		INCIDENTE? EXPLIQUE	Comunicação com outros motoristas – sobre a rotina diária, dificuldades com passageiros, ocorrências no trânsito. Refere fazer parte de um grupo de Whatsapp chamado “Mulheres no Poder” com 160 integrantes mulheres que dirigem por aplicativos em Salvador.
	ASSOCIAÇÕES/SINDICATO OUTRO				Refere não ser afiliada a nenhuma associação.
5 - Segurança	RISCOS NO EXERCÍCIO DA ATIVIDADE	JÁ VIVENCIOU EXPERIÊNCIAS DE RISCO?			Não aconteceu com o entrevistado. Não aconteceu com o entrevistado.
6 - Liberdade de Trabalho	LIBERDADE NO TRABALHO DO MOTORISTA	O QUE REPUTA COMO LIBERDADE NESSE TRABALHO? EXEMPLOS.			Refere que liberdade de trabalho é determinar quantos dias quer trabalhar por semana, o local, o turno, a folga. Em resumo, liberdade é a flexibilidade para desenvolver os horários cotidianos, sem se preocupar com terceiros, sem pressão ou cobranças por produtividade. Refere que antes da pandemia conseguia tirar férias, ficar sem rodar, mas atualmente não consegue, porque sofreu muito em termos financeiros por conta da pandemia e ficou endividada. É possível fazer corrida fora do aplicativo sim, mas não aconselha por conta do risco de não saber quem é o passageiro e não poder reportar à Uber. Já aconteceu de fazer, mas não gosta. Não faz por ser muito perigoso colocar um estranho dentro do veículo.
7 - Propaganda	DISCURSO COINCIDE COM A REALIDADE?	O QUE REPUTA COMO LIBERDADE NESSE TRABALHO? EXEMPLOS.			Refere que a Uber é uma plataforma boa pra ela mesma e que não dá suporte ao motorista além do técnico, caso aconteça algo com o veículo na rua. Afirma que se o motorista parar ele não ganha dinheiro e a Uber não se preocupa com isso, quer que o motorista rode, que gaste o carro, pague o seguro, coloque gasolina. A Uber cobra suas taxas independente do movimento, da pandemia. Refere que a Uber só se preocupa com o próprio lado.

8 – Satisfação	VANTAGENS E DESVANTAGENS DE TRABALHAR NA UBER	<p>QUAIS/ EXEMPLOS</p> <p>Vantagem: praticidade; segurança de conhecer o cliente, valores passados; fazer a própria renda e o próprio horário</p> <p>Desvantagem: custos; falta de clareza por parte da <u>uber</u>; segurança e riscos.</p>	JUSTIFICAR. Comodidade de fazer o horário de trabalho e saber quanto vai ganhar. às vezes não entender as tarifas da <u>uber</u> , os valores que a empresa cobra por corrida, refere que são “surreais” de tão baixas. O motorista arcar sozinho com o custo de manutenção (limpeza, gasolina), o risco de estar na rua, agora com a pandemia o risco de contaminação. Refere que a Uber não dá nada ao motorista, não chega junto. Diz ser cansativo, mas compensador.
9 – Empreendedorismo	QUAL O SIGNIFICADO DO TERMO PARA O ENTREVISTADO?	O MOTORISTA SE CONSIDERA UM EMPREENDEDOR? SIM OU NÃO. POR QUÊ?	Sim. Entende como empreendedorismo. Porque acredita ditar as regras do trabalho, decidir o dia que vai trabalhar, por quantas horas. Acredita que isso é ser empreendedora.
10 – Direitos Trabalhistas	COMO O MOTORISTA VÊ ESSA RELAÇÃO DE TRABALHO	AUTÔNOMO; PARCEIRO; EMPREGADO	Discorda que o motorista seja empregado. A entrevistada se vê como uma parceira que utiliza a plataforma emprestada pela Uber, com os passageiros repassados por ela e paga uma taxa sobre isso. Acrescenta que falar em empregador é falar em CLT, carga horária e que os motoristas têm flexibilidade, fazem seus horários. Por isso se considera parceira da Uber.
		ACHA QUE FAZ JUS A DIREITOS? POR QUÊ?	Acha que o motorista devia ser olhado com mais carinho, reconhecimento e compaixão pela empresa. Que ela deveria dirigir-lhes um olhar mais humanitário, por não ser fácil ser motorista, correr risco na rua, ficar no trânsito e por conta da relação de parceria.
		RECOLHE OU JÁ RECOLHEU PREVIDÊNCIA?	Atualmente está sem recolher para previdência, porém em sua ocupação anterior recolhia.
11 - Permanência na Uber	VÍNCULO COM A EMPRESA	PRETENDE PERMANECER? ATIVIDADE PROVISÓRIA?	Vê a atividade como provisória

Entrevistado 4			
Categoria	Subcategoria	Unidade de Registro	Unidade de Contexto
1 - Jornada Laboral	JORNADA EM FUNÇÃO DE METAS, GANHOS POR METAS	QUAL A JORNADA DIÁRIA/SEMANAL? INTERVALOS? FOLGAS? DECLINAR A QUANTIDADE DE HORAS TRABALHADAS. DECLINAR META, DIZER SE CONSEGUE BAÊ-LA, SE HÁ FLEXIBILIDADE.	<p>Refere que no começo trabalhava de domingo a domingo, mas depois optou por trabalhar de segunda à sábado. Nos dias de semana, tem um cliente "por fora"; sua jornada com o aplicativo ligado dá mais ou menos em torno de em torno de 7/8 hora por dia. No sábado diz trabalhar mais ressaltando que tem um limite com a Uber de horas, quando completa 12 horas, a Uber bloqueia o aplicativo, e aí só pode voltar a rodar no dia seguinte. Refere que tem sábados que bate a meta cedo e volta para casa ou então quando as corridas estão boas "estica a jornada, mas dentro das 12 horas, não adianta fazer mais que 12 horas, porque a Uber bloqueia.</p> <p>Refere que às vezes a Uber concede incentivos para o motorista bater algumas metas, e que às vezes segue trabalhando, a depender do valor a ser pago.</p> <p>Sobre a liberdade escolher o próprio horário afirma que tem um lado bom porque se tornar seu próprio patrão, determinando o horário de começar, de terminar, o quanto quer ganhar, se quer ganhar menos ou mais ou até se não quer trabalhar naquele dia. você que determina o seu horário, você determina o horário que você quer começar que você quer terminar, você que determina o quanto você quer ganhar, se você quer ganhar menos, se você quer ganhar mais, ou até se você não quer trabalhar naquele dia.</p> <p>Refere que não consegue tirar férias por conta das metas que estabeleceu. Se tirar uma semana, um final de semana não baterá a meta. Diz que a segunda-feira é um dia crucial, o melhor dia pra se trabalhar, sexta feira, sábado, e também os domingos são os melhores dias. Reflete que que se parar por uma semana ou 15 dias para estudar, ir ao médico sua meta cai, sendo preciso se planejar.</p>
2 - Rendimentos	GANHOS E DESPESAS COM O EXERCÍCIO DA ATIVIDADE	APROVA A TAXA QUE A UBER ESTIPULA? POR QUÊ?	Não acha justo o percentual que é cobrado para o motorista. porque há um desgaste físico muito grande, fora a manutenção do carro que é uma questão de segurança.
		ENTENDE O CÁLCULO? ACHA QUE EXISTE TRANSPARÊNCIA?	Acha que no cálculo há transparência
		GOSTARIA DE PODER NEGOCIAR OS VALORES DO SEU SERVIÇO?	Sim, cogita poder passar para o cliente porque ele está sendo cobrado daquela forma ou daquele valor.
3 - Sistema de Controle de Ativi	AVALIAÇÃO X PUNIÇÃO	O MOTORISTA CONCORDA COM O SISTEMA? POR QUÊ?	<p>Acha positivo em toda corrida receber estrelas, diz que ajuda bastante para crescer à aceitação de corridas, refere que as avaliações, são de extrema importância para que o motorista consiga mudar os níveis dentro da plataforma.</p> <p>Diz que há avaliações injustas também porque não se consegue agradar e que trabalhar com pessoas não é fácil. Afirma que muitos clientes acham que o motorista é empregado da Uber da Uber, que eles não são empregados, são parceiros da Uber.</p>

		O MOTORISTA JÁ FOI PUNIDO? QUAL A SITUAÇÃO? QUAIS OS MOTIVOS?	<p>Refere que nunca passou por nenhuma punição nem bloqueio, mas já teve algumas advertências. Refere que a Uber ela ouve mais o passageiro do que os motoristas que são seus. Diz que os clientes querem tudo do jeito dele, sem entender o grau de responsabilidade do motorista, aí acabam comunicando à plataforma.</p> <p>Refere que muitas vezes a plataforma é injusta com o motorista e favorece mais o passageiro, e a maioria das vezes o motorista não tem como se justificar ou reclamar.</p> <p>Diz que no momento está bloqueada pela Uber porque a sua carteira de motorista venceu e por conta da pandemia ainda não conseguiu tirar outra.</p> <p>Diz que já recebeu advertência por condução perigosa e que achou injusta, já recebeu advertência porque o passageiro disse que foi mal-educada com ele, recebeu advertência por conta de mudança de rota, quando na verdade precisou alterá-la por conta de obras na cidade. Diz que o passageiro usa de má fé para conseguir desconto ou não pagar aquela viagem e que a Uber não busca ouvir a versão do motorista.</p>		
4 – Comunicação	COM A EMPRESA	É BOA/RUIM SIM OU NÃO. POR QUÊ?	COMO SE OPERA? PRESENCIAL VIRTUAL	JÁ TEVE QUE REPORTAR ALGUM INCIDENTE? EXPLIQUE	<p>Diz que a Uber não dá grandes respostas aos motoristas, que elas são padronizadas. Diz que agora na pandemia reclamou porque o passageiro estava sem máscara, também porque o passageiro não respeitou a regra da quantidade de passageiros dentro do carro, ou por não ter a cadeirinha de bebê. Também, já reclamou sobre repasses de ganho que algumas vezes vem com cálculo errado, ou de alguma forma achou injusto o valor que ela cobrou, e a explicação é que eles estão sempre certos revelando frustração por não haver o que fazer a respeito.</p> <p>Afirma ser terrível quando tem que abrir o seu próprio aplicativo e tem que fazer algum tipo de reclamação, tirar alguma dúvida, que tenha que reportar através do celular mesmo. Diz que já voltou a ter o atendimento presencial no escritório da Uber, mas a maioria das questões resolve pelo aplicativo.</p>
	COM OUTROS MOTORISTAS				<p>Diz que conversa com motoristas através de vários grupos pelo WhatsApp e que muitas vezes se reúnem para um café da manhã, para um almoço, algumas festas comemorativas, então sempre tem essa troca de ideia de conversa, falam das dificuldades e de algumas estratégias e experiências, do cotidiano.</p>
	ASSOCIAÇÕES/SINDICATO OUTRO				<p>Esclarece que já foi convidada para se associar à SIMAP DRIVE, mas não quis, nunca se interessou.</p>
5 – Segurança	RISCOS NO EXERCÍCIO DA ATIVIDADE	HÁ RISCOS NO EXERCÍCIO DA ATIVIDADE? ONDE? JÁ VIVENCIOU EXPERIÊNCIAS DE RISCO? QUAIS?	<p>Sim. Logo que começou a dirigir passou por uma situação perigosa, em que se sentiu vulnerável, sem proteção, indefesa. Situações em que leva o passageiro em bairros perigosos e na hora de sair tem problemas.</p> <p>Diz que nunca foi assaltada ou roubada, mas já passou por situações que não eram suas e que ganhou experiência no dia a dia, ficando mais alerta, você fica mais esperta.</p> <p>Diz que a primeira experiência reportou à Uber, mas que eles sempre respondem com os mesmos textos, dando levemente um apoio, dizendo para o motorista prestar mais atenção e nada pode ser feito.</p> <p>Acrescenta que as situações de risco ocorrem porque o GPS da Uber, o GPS e a Uber colocam o motorista em caminhos errados ou perigosos, e nada pode ser feito.</p> <p>Disse que reportou à Uber um problema que teve com uma passageira que estava muito nervosa e quando comunicou pra Uber ela disse que ficasse à vontade caso quisesse fazer um Boletim de Ocorrência que eles passariam endereço e contato dessa passageira. Disse que acabou não fazendo que não quis se indispor por não saber o grau de risco da situação. Disse que a Uber lava as mãos nesses casos deixando o motorista por sua própria conta</p>		

6 - Liberdade de Trabalho	LIBERDADE NO TRABALHO DO MOTORISTA	EXISTE? EM QUE GRAU? O QUE REPUTA COMO LIBERDADE NESSE TRABALHO? EXEMPLOS. CONSEGUE ATENDER PASSAGEIROS POR FORA DO SISTEMA DO APLICATIVO?	Afirma que o motorista tem mais liberdade por poder controlar o seu horário, interromper sem precisar dar uma satisfação, sem precisar se preocupar com determinadas coisas ou com bater um ponto por ter um horário a cumprir, por estar sendo observado, que nesses casos o trabalhador se sente um pouco mais preso e que no trabalho da forma da Uber fica um pouco mais livre. Define também como liberdade poder determinar o valor que quer ganhar, determinar a sua meta, escolher o seu salário. Diz que dá para ter clientes por fora. Quando o passageiro solicita, simpatiza com o motorista e prefere dessa forma. Diz que dá para conciliar com o trabalho na Uber e que tem um "gf" (por fora) muito bom.
7 - Propaganda	DISCURSO DAS PROPAGANDAS	COINCIDE COM A REALIDADE? JUSTIFICAR.	Diz que a propaganda só condiz com a realidade no que toca à facilidade e a comodidade, mas o resto é tudo fantasia.
8 - Satisfação	VANTAGENS E DESVANTAGENS DE TRABALHAR NA UBER	QUAIS/ EXEMPLOS. JUSTIFICAR.	Refere que não pensa tanto na vantagem, mas na oportunidade. Justifica dizendo que dá para movimentar um certo valor, juntar, se programar, tendo um objetivo, uma meta diária. Conseguir movimentar um dinheiro, juntar, pagar as contas fora do padrão de ter que trabalhar trinta dias para receber um salário no final do mês. Refere que a vantagem é ser o seu próprio patrão. Diz que há bastantes desvantagens, começando pela segurança, por não ser muito reconhecido pela Uber, por não ter os direitos que um trabalhador tem, por estarem por si mesmos, pelo desgaste físico e mental, pela rotina puxada que se torna muito sacrificante.
9 - Empreendedorismo	QUAL O SIGNIFICADO DO TERMO PARA O ENTREVISTADO?	O MOTORISTA SE CONSIDERA UM EMPREENDEDOR? SIM OU NÃO. POR QUÊ?	Diz que vê a Uber dizer que os motoristas são pequenos empreendedores por serem donos do seu tempo e horário, donos do nosso próprio negócio e que com isso ela "lava as mãos" em relação ao motorista. Afirma não concordar que o motorista é um empreendedor, porque do início meio e fim a Uber sempre fala com o motorista através ou de algum incentivo, de algum tipo de propaganda ou algum tipo de comunicado no sentido de que são parceiros. Refere que trabalhar junto e pensar igual, resolver junto, ter decisões que precisam ser respeitadas, ou então ouvidas se torna uma parceria. Diz que essa parceria na maioria das vezes não acontece. Que não vê como parceria, vê como uma cessão de tecnologia, uma pequena parte da inteligência através do aplicativo, para que o motorista receba algumas corridas. Nesse caso propõe ao motorista que trabalhe para ela (a Uber), retirando um percentual do seu esforço. Se o motorista achar bom pode continuar, se não achar pode sair. Afirma categoricamente que ser parceiro é pensar junto, é querer crescer junto, não é cada um por si.
10 - Direitos Trabalhistas	COMO O MOTORISTA VÊ ESSA RELAÇÃO DE TRABALHO	AUTÔNOMO; PARCEIRO; EMPREGADO	Na verdade, acha que os motoristas são empregados da Uber, mas que não tem seus direitos assegurados. Aduz que a empresa obriga os motoristas a aceitarem seus termos e mantém o controle de tudo, se o motorista quiser trabalhar tem que concordar com esses termos, caso contrário a Uber não permite que ele ligue o aplicativo. Arremata que os motoristas apesar de não baterem ponto trabalham todos os dias para a Uber.

		TEM ALGUM SEGURO?	Diz que não tem seguro pela Uber, que se o motorista quiser tem que fazer seu seguro do automóvel, acidente e vida. Nunca viu a Uber dar cobertura por nenhum acidente, nem ao passageiro, Tem seguro somente do automóvel.
		ACHA QUE FAZ JUS A DIREITOS? POR QUÊ?	Diz que os motoristas poderiam ter direito a férias, a mais incentivo, assistência médica. Enfim afirma que os motoristas poderiam ter direito a todos os direitos que um trabalhador ele tem.
		RECOLHE OU JÁ RECOLHEU PREVIDÊNCIA?	Já recolheu como autônoma. Nesse momento não está recolhendo.
11 - Permanência na Uber	VÍNCULO COM A EMPRESA	PRETENDE PERMANECER? ATIVIDADE PROVISÓRIA?	Diz que a atividade é provisória e que ficará "só mais um pouco."
12 - Perspectivas Futuras	QUAL A FORMA DE TRABALHO "IDEAL"?	CLT; AUTÔNOMO; NEGÓCIO PRÓPRIO; EMPREGO PÚBLICO?	Ter um negócio próprio.

Entrevistado 5			
Categoria	Subcategoria	Unidade de Registro	Unidade de Contexto
1 - Jornada Laboral	JORNADA EM FUNÇÃO DE METAS, GANHOS POR METAS	<p>QUAL A JORNADA DIÁRIA/SEMANAL? INTERVALOS? FOLGAS? OS MOTORISTAS ESTIPULAM VALORES COMO METAS DIÁRIA/SEMANAL/MENSAL?</p>	<p>Refere que para tentar bater a meta trabalha 12 horas todos os dias, sendo que sempre folga às terças feiras, porque é um dia que menos tem atividade em rua.</p> <p>Define que a meta é tentar alcançar o financeiro o mais próximo possível. Acrescenta que se pudesse trabalhar mais, trabalharia, diz que tem disposição para tanto, mas o aplicativo não permite. Explica que às vezes é cansativo, não só o cansativo somente físico, a mente, a preocupação com a condução principalmente sobre a área de segurança.</p> <p>Diz que por incrível que pareça, sobre o assunto de não ter dia certo, nem horário, acaba se programando em outras coisas, podendo ajudar até em outros demais assuntos, da as casa, por exemplo, o que acha positivo para sua vida, mas não está podendo fazer no momento, porque está trabalhando direto, feriados, domingos, está um pouco complicado, mas seu objetivo hoje é bater uma meta, a meta é quitar o carro.</p> <p>Sobre tirar férias, diz que isso não é possível no momento ter esse benefício, porque está pagando as parcelas do carro, e sua vida está corrida, o dia que tira para folgar é para resolver problemas pessoais, fazer pagamentos etc.</p> <p>Com essa rotina não tem tanto tempo de lazer e isso vai durar até a meta ser cumprida.</p>
		<p>OS MOTORISTAS ESTIPULAM VALORES COMO METAS DIÁRIA/SEMANAL/MENSAL?</p>	<p>Refere tentar bater a meta de 300 reais de dia, trabalhando 12 horas por dia. Às vezes consegue às vezes não. Diz que no final de semana tem mais chance de ultrapassar esse valor de meta, sendo sexta e sábado o dia que tem mais vantagem.</p>
2 - Rendimentos	GANHOS E DESPESAS COM O EXERCÍCIO DA ATIVIDADE	<p>APROVA A TAXA QUE A UBER ESTIPULA?</p>	<p>Não acha justa. Tenta explicar como é feito o cálculo dizendo que não sabe bem o critério da Uber para cálculo do valor da quilometragem, cobrando o quilômetro a 30 e poucos centavos. Destaca que a Uber não conta como o taxi, tempo de cliente dentro do carro, trânsito, desvio de rota, entendeu, então acaba sendo injusto.</p>
		<p>ENTENDE O CÁLCULO? ACHA QUE EXISTE TRANSPARÊNCIA?</p>	<p>Acha que não existe cálculo que beneficie o motorista e que o cliente também sai prejudicado.</p>
		<p>GOSTARIA DE PODER NEGOCIAR OS VALORES DO SEU SERVIÇO?</p>	<p>Apesar de não concordar com o método de cobrança da Uber, não acha bom negociar o valor da corrida com o cliente. Gostaria que isso já fosse tabelado, não uma quilometragem, um preço fixo para o destino. Refere que no aplicativo In drive em que há essa negociação de preço com o cliente existe muita dificuldade por estar conversando com o cliente digitando, acha isso muito perigoso, tanto pelo lado de acidentes, como multas.</p>

3 - Sistema de Controle de Atividade.	AVALIAÇÃO X PUNIÇÃO	O MOTORISTA CONCORDA COM O SISTEMA? POR QUÊ?			<p>Diz que o sistema de elogios e reclamações de clientes para a Uber ainda tem algumas falhas, refere também que a Uber peca na seleção de alguns motoristas, os quais sugerem não estarem qualificados para dirigir com o aplicativo.</p> <p>De outro lado, afirma que a avaliação pode ser vantajosa para o motorista, não só quando ele recebe a estrela, mas os elogios, confirmações, notificações como carro limpo, motorista educado, dirige bem, são esses critérios no geral, que fazem crescer o motorista dentro do aplicativo, mas muitos clientes não fazem isso.</p> <p>Quanto às notas baixas, por um lado acha justo o sistema e por outro não, por exemplo clientes mal-educados que sujaram o carro, não respeitam as regras e o cliente seguinte ignora que não houve culpa do motorista e avaliam mal o motorista, não agindo com justiça.</p>
		O MOTORISTA JÁ FOI PUNIDO?			<p>Refere nunca ter sofrido um bloqueio ou suspensão pela Uber, a não ser na pandemia, onde houve uma redução pela que restringiu muitos motoristas, diminuindo o quadro. Alguns motoristas ficaram até 30 dias sem poder dirigir, principalmente os que estavam acima da idade dos 50 anos após imposição do município</p>
4 - Comunicação	COM A EMPRESA	É BOA/RUIM SIM OU NÃO. POR QUÊ?	COMO SE OPERA? PRESENCIAL VIRTUAL	JÁ TEVE QUE REPORTAR ALGUM INCIDENTE? EXPLIQUE	<p>Diz que nunca sofreu nenhuma violência, ou susto maior. Mas já passou por uma situação que precisou reportar à Uber ao pegar um passageiro na rodoviária trazendo marisco e isso sujou o carro. Refere ter feito a reclamação na própria Uber, e não teve resposta, a não ser ela ter dito que esse assunto é entre motorista e cliente, não tendo recebido respaldo da Uber ou voucher compensatório da limpeza que precisou fazer. Acrescenta que a empresa demorou muito para responder e não houve qualquer providência, apesar de ter enviado as fotos comprobatórias.</p>
	COM OUTROS MOTORISTAS				<p>Diz que a comunicação com outros motoristas ocorre em grupos de Whatsapp,</p> <p>Diz que sobre preços de corrida os motoristas nem conversam, que comentavam muito a respeito no início, mas que agora não mais referindo "não ter jeito" eis que muitos motoristas já fizeram reclamação em avaliação, sobre a tarifa cobrada, mas nunca teve êxito.</p>
	ASSOCIAÇÕES/SINDICATO OUTRO				<p>Afirma não ser filiado a uma associação e que conhece outros motoristas em pontos, onde existe fila da Uber, como rodoviária, aeroporto onde fazem amizade. Afirma que associação não existe, nem filiados. Existe mais uma comunicação simples.</p>
5 - Segurança	RISCOS NO EXERCÍCIO DA ATIVIDADE	HÁ RISCOS NO EXERCÍCIO DA ATIVIDADE? ONDE? JÁ VIVENCIOU EXPERIÊNCIAS DE RISCO? QUAIS?			<p>Diz que já vivenciou algumas situações de risco, mas nenhuma delas registradas, como por exemplo brigas de casais, mas nada que precisasse parar na polícia ou parar o carro, colocar as pessoas para fora, segurá-las ou algo assim.</p> <p>Já passou por situações assim de rotas perigosas, locais considerados perigosos, mas sempre soube se sair, diz que procura entrar com humildade nesses locais, pedindo permissão.</p> <p>Diz que muitos motoristas desativam o aplicativo quando chegam em certos bairros mais violentos. Afirma que desligam o aplicativo porque ficam preocupados com a chamada lá dentro, diz que conseguem levar o cliente de fora para dentro com muita facilidade, mas às vezes ao pegá-lo de dentro para fora existe um perigo.</p>

6 - Liberdade de Trabalho	LIBERDADE NO TRABALHO DO MOTORISTA	O QUE REPUTA COMO LIBERDADE NESSE TRABALHO? EXEMPLOS. EXISTE? EM QUE GRAU?	<p>Sobre a liberdade não acha que exista mais nesse trabalho. Porque o motorista trabalha mais para conseguir um objetivo, então acha que não existe muita liberdade. Refere que suas horas diariamente trabalhadas na Uber são muito maiores do que em uma empresa privada. Acrescenta, sobre sua meta que o seu ganho para atingir sua meta com esse ritmo de trabalho não seria como o de uma empresa privada, mas diz que tem outros custos pra pagar, outros gastos muito maiores do que se eu estivesse somente em uma empresa privada.</p> <p>Diz que a liberdade de trabalho reside na opção pelas de horas de trabalho, "eu faço a minha hora" e que nesse momento, por estar tentando bater uma meta para se desfazer de algo financeiro, tentando acelerar o processo de quitar um bem, que nesse processo acaba se desgastando muito acaba perdendo sua liberdade de ter tempo, "você acaba perdendo essa liberdade de estar consigo próprio então você acaba não tendo a mesma oportunidade de uma empresa privada, mas sua liberdade passa a ser essa né, você faz o seu horário no aplicativo."</p> <p>Refere que consegue atender clientes por fora do sistema do aplicativo, principalmente com mulheres, quando elas "criam uma confiança" e que isso já aconteceu com ele, que é solicitado para conduzir mulheres em eventos e trabalhos.</p>
7 - Propaganda	DISCURSO COINCIDE COM A REALIDADE?	SIM/NÃO É BOA/RUIM?	<p>Sobre a propaganda da Uber, refere que o que ela diz em relação aos clientes, ao consumidor é verdade: aplicativo ele é de funcionamento rápido com horas marcadas, ou não, com preços dinâmicos ou com preços baixos.</p> <p>Quanto ao preço dinâmico diz ser uma propaganda meio enganosa para o motorista, mas para o cliente diz ser satisfatório, um aplicativo rápido e barato. Afirma que por isso ele tem uma imagem meio errada da empresa, mas arremata: "no momento o aplicativo que tá dando pra gente sobreviver, então é seguir em frente e viver."</p>
8 - Satisfação	VANTAGENS E DESVANTAGENS DE TRABALHAR NA UBER	QUAIS/ EXEMPLOS Vantagem: horários Desvantagem: falta de amparo; desvalorização do carro.	<p>Acha que o site da Uber é o mais confiável, mais seguro, exemplifica que para corridas no turno da noite a o a Uber está exigindo cartão de crédito de débito, pedindo um código que é um registro né para o cliente pegar junto com o motorista.</p> <p>Refere vantagens somente a programação do horário de trabalho, poder iniciar e terminar a hora que quiser, apesar que ultimamente os motoristas não estão tendo esse privilegio porque as corridas estão um pouco fracas e a pandemia ajudou a defasar mais.</p> <p>Refere como vantagem de trabalhar na Uber a facilidade de fazer o seu horário.</p> <p>Desvantagem, aponta que o aplicativo não dá um amparo melhor para o motorista, outra desvantagem é a desvalorização do carro, ele roda muito pra você bater a meta, com 60 às vezes até 70 corridas em 14 horas de relógio, hoje 12. O baixo preço das corridas, 7 reais de um bairro pra outro, 8, 12 e isso vai aumentando a quilometragem do carro, destruindo ele mais rápido.</p>

9 - Empreendedorismo	QUAL O SIGNIFICADO DO TERMO PARA O ENTREVISTADO?	O MOTORISTA SE CONSIDERA UM EMPREENDEDOR? SIM OU NÃO. POR QUÊ?	Diz que a Uber não fala sobre empreendedorismo ela usa somente o termo parceria entre o motorista e o aplicativo. Essa informação é passada para os motoristas. Para ele é uma parceria um pouco desigual, pois o cálculo financeiro depois de todos os descontos dá para o motorista 30% do valor do serviço. Acredita que a expressão correta é "colaboradores".
10 - Direitos Trabalhistas	COMO O MOTORISTA VÊ ESSA RELAÇÃO DE TRABALHO	AUTÔNOMO; PARCEIRO; EMPREGADO	Ao responder essa pergunta diz: "eu estou sendo escravizado pelo horário pela quantidade de tempo que eu trabalho, na prestação de serviço como eles dizem de colaborador, sim eu me sinto infelizmente até funcionário da empresa, eu tenho uma obrigação de tentar cumprir com uma quantidade de horas pra tentar chegar a bater a meta, mas no momento é o que temos né como disse, e é infelizmente é isso aí, é fazer essa parceria, tendo os lucros pequenos e eles os lucros maiores."
		TEM ALGUM SEGURO?	Paga um seguro de carro mensalmente
		ACHA QUE FAZ JUS A DIREITOS? POR QUÊ?	Refere que o único direito que acga que falata para os motoristas de aplicativo são isenções para a compra de um veículo a exemplo do táxi. Diz que falta essa parceria da Uber com os órgãos públicos nesse sentido. Sobre direitos trabalhistas nos moldes celetistas acha "meio complicado" por fazerem recolhimento como MEI e que pelo que ouve dizer, a Uber é isenta desse assunto (direitos trabalhistas).
		RECOLHE OU JÁ RECOLHEU PREVIDÊNCIA?	Recolhe como MEI
11 - Permanência na Uber	VÍNCULO COM A EMPRESA	PRETENDE PERMANECER? ATIVIDADE PROVISÓRIA?	Diz que já pensou em depois que quitar o carro voltar a trabalhar fixo carteira assinada, principalmente por conta do recolhimento previdenciário que por enquanto não está fazendo. Diz que depois de quitar o carro pretende trabalhar mais uns dois meses uns três na Uber, trabalhando não mais com essa carga horária, porque aí eu vou determinar, pode fazer uma atividade simples, uma parceria, encostar o carro em um bom lugar, e também estar com a Uber Diz que no momento a sua intenção não é sair da Uber, mas depois que quitar o carro, verá as possibilidades, mas no momento tem que ficar a Uber mesmo que arranje uma oportunidade fixa terá que continuar na Uber até organizar toda essa vida financeira relacionada ao carro.
12 - Perspectivas Futuras	QUAL A FORMA DE TRABALHO "IDEAL"?	CLT; AUTÔNOMO; NEGÓCIO PRÓPRIO; EMPREGO PÚBLICO?	Diz que depois que passou a dirigir para a Uber passou a enxergar que essa atividade de transporte apesar de não tão lucrativa, de não deixar o motorista rico, ela não é que seja tão lucrativa, que ela te deixe rico, ela é um patamar de negócios onde consegue ter clientes fixos Diz que já vem pensando em ampliar até o carro, não comprar outro, comprar um maior, com capacidades maiores, porque hoje na Uber existe essa dificuldade, de pegar um carro na Uber solicitado pelo aplicativo com 7/8 lugares. Repete que o ramo não é tão ruim não, a área de transporte é muito boa e pode fixar clientes e aí dependendo do seu desempenho, pode se desenvolver, sendo o que espera.

Entrevistado 6			
Categoria	Subcategoria	Unidade de Registro	Unidade de Contexto
1 - Jornada Laboral	JORNADA EM FUNÇÃO DE METAS, GANHOS POR METAS	QUAL A JORNADA DIÁRIA/SEMANAL? INTERVALOS? FOLGAS? DECLINAR A QUANTIDADE DE HORAS TRABALHADAS. DECLINAR META.	<p>Hoje dedica poucas horas pra Uber, hoje dedica, 3, 4 horas, antes da pandemia dedicava de 10 a 12 horas. Refere que madrugava, fazia corrida de madrugada para a Uber, acumulava o trabalho da Uber com a atividade de transporte que desenvolvia com clientes particulares, de dia durante a semana chegava a trabalhar até as 23 horas. Sempre teve clientes particulares, já trabalhava com isso antes da Uber. Também trabalhava na Uber a partir de 23hs, rodando pela madrugada em dias de sexta, sábado e domingo. Após a pandemia passou a prestar serviços de entregas de mercadorias do Mercado Livre através da empresa Bahia Logística, mas refere que ganhava mais com a Uber antes da pandemia do que agora na Bahia Logística. Atualmente labora de segunda a sábado, folga sempre aos domingos e às vezes na segunda-feira.</p> <p>Sobre o labor nos fins de semana para a Uber afirma: "nos fins de semana que que é o dia que você não pode deixar que é o dia que você ganha dinheiro, as sextas, os sábados e os domingos eu não tinha folga, porque se você paga prestação de carro, no meu caso, seguro, e tem família pra sustentar, você tem que trabalhar todos os dias, então a rotina do motorista do Uber que quer ter uma vida razoavelmente bem ele roda todos os dias, porque o dia que ele não roda ele deixar de ganhar 200 reais 150 aquele dinheiro faz falta" Atualmente faz corridas para a Uber e a 99 apenas nos caminhos de ida e volta até a empresa Bahia Logística e às vezes quando acaba cedo de fazer as entregas.</p> <p>Afirma que quem roda Uber não tira tantas folgas:</p>
		OS MOTORISTAS ESTIPULAM VALORES COMO METAS DIÁRIA/SEMANAL/MENSAL?	<p>"porque o cara fica fixado, porque se ele deixar ele vai sair pra fazer uma farra, ele vai gastar 200, 300 reais, e vai deixar de ganhar 200, 300 reais ou 500 naquele dia, então o motorista de Uber hoje em dia é uma verdadeira paranóia, a verdade é essa. As festas do Grupo de Mulheres que rodam Uber, a gente só marca dia de quarta ou quinta, porque ninguém marca em final de semana, que é dia de ganhar dinheiro, segunda e sexta, sábado e domingo."</p> <p>Diz que consegue tirar férias no final do ano e no São João, em que se concede pelo menos 7/8 dias, e em fins de semana, mas repete que a maioria dos motoristas não consegue fazer isso, conhece vários que a gente tem vários grupos de homens e de mulheres que não conseguem mais ter uma vida social, focam no Uber e pensam no que vão perder, pensam que se perderem um dia, perderem dois três dias dirigindo vão deixar de ganhar. Compram carros caros, pra pagar prestação alta, ou alugados, muitos carros alugados, pagam 1.600 por mês, então tem que rodar mesmo.</p> <p>Diz que a sua meta era fazer pelo menos 200 reais por dia, algumas colegas têm uma meta de 150, outras uma meta de 300, mas a sua meta era 20 corridas pra fazer.</p> <p>Sua meta hoje é fazer as entregas na logística e quando não tem nada dirige para a Uber, fazendo 100 ou 50 reais por dia que paga o seu combustível do dia.</p>
2 - Rendimentos	GANHOS E DESPESAS COM O EXERCÍCIO DA ATIVIDADE	APROVA A TAXA QUE A UBER ESTIPULA?	<p>Afirma que não há transparência no cálculo não, que já teve que solicitar várias vezes que revisassem seus cálculos das corridas no cartão por achar que houve erro na quilometragem, ou então que o preço dinâmico estava "duvidoso". Resume dizendo que o percentual cobrado do</p>

					<p>motorista não tem transparência. Refere ainda que mesmo quando a Uber devolve valores descontados indevidamente sempre acha que deveria ser mais.</p>
					<p>ENTENDE O CÁLCULO? ACHA QUE EXISTE TRANSPARÊNCIA?</p> <p>Não.</p>
					<p>GOSTARIA DE PODER NEGOCIAR OS VALORES DO SEU SERVIÇO?</p> <p>Acha que seria bom poder negociar com o cliente o preço das corridas, sobretudo em épocas como o Natal e Ano Novo em que as corridas estão mais caras.</p>
3 - Sistema de Controle de <u>Ativi.</u>	AVALIAÇÃO X PUNIÇÃO				<p>O MOTORISTA CONCORDA COM O SISTEMA? POR QUÊ?</p> <p>Acha o método de avaliação da Uber injusto apesar de sua avaliação ser boa. Refere que os passageiros às vezes mentem nas avaliações para ganharem uma corrida grátis, diz que as mulheres sofrem menos que os homens com isso. Diz que o sistema é injusto ao punir o motorista quando cancela uma corrida por ser área de risco: "eu acho injusto, por exemplo, eu cancelo uma corrida aqui porque a área é perigosa, ela manda de novo, você cancela de novo ela manda de novo, o que que ela faz ela me suspende por alguns minutos, tanto o Uber quanto o Pop, ou lhe bloqueia naquele dia pra você ir lá desbloquear, então eu acho injusto, porque nem sempre você sabe que o local é perigoso (...) você recebe 10 notas 5, você recebeu uma sua avaliação despenca vai lá pra baixo, então eu acho injusto, avaliação."</p>
					<p>O MOTORISTA JÁ FOI PUNIDO? QUAL A SITUAÇÃO? QUAIS OS MOTIVOS?</p> <p>Já sofreu bloqueio, tanto da Uber quanto da Pop. Atualmente está suspensa da Uber, inclusive está questionando o bloqueio na Justiça, para que eles reativem o seu cadastro pois não explicaram o motivo do bloqueio, refere que obteve liminar favorável. Diz que foi na sede do escritório várias vezes pra saber o motivo, pra eles me informarem o porquê eles a tinham bloqueado. Acrescenta que até sabe o porquê: "porque uma noite eles me</p>
					<p>mandaram pegar uma corrida do Imbuí com 23 minutos, pra pegar em uma chácara que tem ali, é um lugar perto de Pau da Lima, e eu cancelei, na segunda vez eu cancelei, na terceira vez eu cancelei".</p> <p>Diz que quando vai pegar um passageiro numa área perigosa, se for homem tem mais chance de cancelar do que mulher, que procura ouvir seu instinto. Que costuma mandar mensagem, se a resposta for evasiva liga, geralmente pergunta à pessoa pra saber se é casa, se é em ponto de ônibus, pergunta se pode entrar, se é tranquilo, procura ouvir a voz da pessoa, quando não se sente segura cancela.</p> <p>Sobre a chacina na Mata Escura, em que morreram alguns motoristas da Uber em Salvador, Diz que a partir daí desistiu de dirigir à noite, refere que estava trabalhando quando tudo aconteceu e que inclusive cancelou corridas no local do assassinato. Concluiu que poderia ter sido uma vítima naquele dia.</p>
4 - Comunicação	COM A EMPRESA				<p>A comunicação com a empresa é toda por telefone, diz que não tem tempo para ir presencialmente no escritório.</p>
	COM OUTROS MOTORISTAS	É BOA/RUIM SIM OU NÃO. POR QUÊ?	COMO SE OPERA? PRESENCIAL VIRTUAL	JÁ TEVE QUE REPORTAR ALGUM INCIDENTE? EXPLIQUE.	<p>Diz que há vários grupos de Whatsapp de motoristas, motoristas de In Drive, motoristas Uber, motoristas de aplicativo Pop, Mulheres do Poder, Mulheres da Madrugada. Os motoristas se comunicam passam a localização, avisam quando vão pegar uma corrida perigosa, pedem pros outros acompanharem, fiscalizarem a corrida, manda a localização indo pra uma corrida, dizendo que pegou uma corrida suspeita. Refere que tem um grupo só pra isso: corridas suspeitas, onde o motorista manda a localização e o motorista que está desocupado busca fiscalizar, se o motorista não entrou em contato, fica ligando até</p>

	ASSOCIAÇÕES/SINDICATO OUTRO				conseguir, se não conseguir saber que aconteceu alguma coisa. Refere que era filiada à SIMACTER até que deixou de pagar. Diz que tinha plano de saúde e alguns benefícios, mas deixou de pagar e que já foi procurada para se regularizar.
5 - Segurança	RISCOS NO EXERCÍCIO DA ATIVIDADE	JÁ VIVENCIOU EXPERIÊNCIAS DE RISCO? QUAIS?			Diz que não conhece uma pessoa de aplicativo que não tenha sido assaltada, tido seu carro tomado de assalto, parado ou com passageiro. Teve colegas que já foram deixados na BR, outros levados como refém. Já foi assaltada por 3 homens, mas eles a liberaram na hora. Já passou por muitos transtornos, e situações que teve que parar e pedir socorro, situações que precisou driblar. Reportou o assalto que sofreu por mensagem, diz que a Uber responde a esses casos pedindo desculpas dizendo que sente muito, mas na verdade não se preocupam com os motoristas e não dão respaldo nenhum e ainda impedem o motorista de rodar até que comprove estar novamente com todos os documentos.
6 - Liberdade de Trabalho	LIBERDADE NO TRABALHO DO MOTORISTA	O QUE REPUTA COMO LIBERDADE NESSE TRABALHO? ACHA QUE HÁ LIBERDADE?			Confirma que há mais liberdade nesse trabalho se comparado com outros trabalhos comuns, porque fazem seus horários, suas folgas. "Dá pra fazer, não vou te dizer que não dá ganhar um dinheiro não, dá, mas tem que trabalhar, cê tem que ralar muito pra ganhar um dinheiro, você trabalhando, não for preguiçoso, eu gosto de dirigir, eu gosto muito de dirigir eu gosto muito de viajar então eu posso dizer pra você que na verdade não é ruim não." Esclarece que a liberdade do trabalho na Uber é outra, porque faz seus horários, afirma: "quem gosta de liberdade e gosta de dirigir e gosta de fazer seu horário, se você não se sentir bem, tá cansado, vai pra casa descansar, é assim, quem
					<u>faz Uber, faz seus horários. Tem o cara maluco que vira a noite dirigindo e descansa um hora no aeroporto onde fica aquele monte de homens ali que deita ali pra descansar uma hora, duas horas pra poder tornar a trabalhar, pra poder ganhar o dinheiro, fica se sacrificando, porque na verdade os caras tem que pagar muita coisa e aí fazem isso, porque eu conheço uns que fazem isso, então é uma loucura porque o cara pode bater o carro, perder a família dele, num piscar de olhos dormindo, então aqueles são loucos, loucos da madrugada."</u>
7 - Propaganda	DISCURSO COINCIDE COM A REALIDADE?	JUSTIFICATIVA. EXEMPLOS			Diz que a propaganda da Uber com relação ao passageiro é real. Quanto ao motorista refere que já foi muito bom há 4, 3 anos atrás foi muito bom trabalhar com a Uber: "antigamente você fazia 10 corridas você fazia 150 reais fácil, hoje em dia você faz 10 corridas pra fazer 40, 50 reais, 3 corridas do Uber tem corrida que dá 3,50 a 5 reais é incrível isso como a Uber desceu e facilitou pros passageiros" Conclui dizendo que a propaganda da Uber destoa em relação ao motorista, não existindo a qualidade que eles passam.
8 - Satisfação	VANTAGENS E DESVANTAGENS DE TRABALHAR NA UBER	QUAIS/ EXEMPLOS			Agora na pandemia não vê vantagem nenhuma, mas quando começou há quatro anos atrás, era muito bom, chegou a fazer 5 mil reais num mês. Na madrugada do Uber, fazendo Uber dia de sexta, sábado e domingo, tirava numa noite 400 reais, 300, não voltava pra casa sem menos do que isso, hoje em dia está complicado tá difícil, ainda mais que decidiu parar de rodar à noite. Afirma que as vantagens do Uber eram muito boas antes, hoje não vê mais vantagem no Uber, devido à pandemia que baixou muito os preços, ficando bom só para os clientes. A gasolina subiu e os preços de corrida só baixando. Reduziram o valor

			da taxa de cancelamento do cliente, colocaram corridas compartilhadas, corridas promocionais. Só favoreceram os clientes.
9 - Empreendedorismo	QUAL O SIGNIFICADO DO TERMO PARA O ENTREVISTADO?	O MOTORISTA SE CONSIDERA UM EMPREENDEDOR? SIM OU NÃO. POR QUÊ?	Afirma que os motoristas são empreendedores para a Uber, porque ajudam a economia da empresa. “nós na verdade a gente trabalha pra viver pra ter uma vida melhor e pra Uber enriquecer.”
10 – Direitos Trabalhistas	COMO O MOTORISTA VÊ ESSA RELAÇÃO DE TRABALHO	AUTÔNOMO; PARCEIRO; EMPREGADO	Não acha que os motoristas sejam empregados da Uber, porque não têm 13 ^o , não têm plano de saúde, não têm ajuda de custo quando são roubados, quando perdem celular para o ladrão, quando o carro bate, não tem ajuda de custo em relação a nada, afirma que “hoje eu não sou empregada da Uber por que a Uber ela simplesmente lhe bota pra fora e não dá nenhuma explicação.”
		TEM SEGURO?	Diz que tem um seguro cooperativa que a grande maioria dos motoristas tem seguro cooperativa, poucos tem seguro como Bradesco, poucos tem um seguro, um seguro mesmo.
		ACHA QUE FAZ JUS A DIREITOS? POR QUÊ?	Sugere que a Uber estabeleça metas de corridas mensais para os motoristas, aumentando os valores por corrida em função da meta. Respaldo e ajuda para o motorista em relação a conserto do carro, troca de pneu, assalto, plano de saúde, bônus em razão de um número maior de corridas.
		RECOLHE OU JÁ RECOLHEU PREVIDÊNCIA?	Recolheu e continua a recolher
11 - Permanência na Uber	VÍNCULO COM A EMPRESA	PRETENDE PERMANECER? ATIVIDADE PROVISÓRIA?	Diz que não pensa mais em montar um negócio próprio prefere continuar dirigindo e pagar INSS por fora.
12 - Perspectivas Futuras	QUAL A FORMA DE TRABALHO “IDEAL”?	CLT; AUTÔNOMO; NEGÓCIO PRÓPRIO; EMPREGO PÚBLICO?	Acha que esse trabalho de aplicativo é uma terapia boa para conhecer diversos tipos de pessoas e que gosta de ser motorista, de lidar com público

Entrevistado 7			
Categoria	Subcategoria	Unidade de Registro	Unidade de Contexto
1 - Jornada Laboral	JORNADA EM FUNÇÃO DE METAS, GANHOS POR METAS	QUAL A JORNADA DIÁRIA/SEMANAL? INTERVALOS? FOLGAS? OS MOTORISTAS ESTIPULAM VALORES COMO METAS DIÁRIA/SEMANAL/MENSAL?	<p>Roda 50 horas semanais. A conta é geralmente de 8 horas diárias, de segunda à sexta, mas quando tem o horário preço dinâmico ele pode ser variável durante essa semana e pode dar uma esticada, o sábado que geralmente tem um movimento bom. Particularmente não gosta de rodar no domingo, normalmente descansa aos domingos. Quando tem preço dinâmico dá uma esticadinha de 1 hora, 2 horas durante a semana de segunda a sexta, No sábado dirige de 5 à 6 horas, normalmente depois de meio dia onde tem movimento maior e incidência de preços dinâmicos na cidade.</p> <p>Acabou de tirar férias, passeou durante uma semana em Maceió com a esposa. Diz que basta programar, que não pode ser escravo da plataforma, que não deixa isso acontecer de jeito nenhum, sempre tira um tempinho de folga pra ir em uma praia, pra sair um pouco: "a gente tem que reverter esse quadro aí porque a plataforma em si tenta te escravizar isso aí é uma realidade, isso aí é notório, todo mundo sabe disso é unânime entre os motoristas parceiros."</p> <p>Exemplifica dizendo que a plataforma costuma colocar promoções, vantagens por exemplo <i>faça três séries de viagem e ganhe x</i>, "quem não quer né ganhar mais, você vai ganhar o preço da corrida, e ainda vai ganhar x a mais por essa corrida, como ela te escraviza, ela te escraviza pelos horários que essas promoções são desenroladas, ou seja, quando os horários que os motoristas geralmente estão indo pra casa descansar, e ela coloca justamente as promoções pra encher os olhos do cara, ele ficar ligado na grana e dizer não vou fazer vou correr, vou fazer mais dinheiro porque durante o período normal, você</p>
			<p>não tem essas promoções, mas quando chega no período onde na verdade você deveria estar indo pra casa descansar eles colocam essas promoções pra te prender na plataforma, e isso eu vejo como uma forma de te escravizar, porque é uma vantagem, e quem não gosta de vantagem, acaba termina o cara esquecendo da família, esquecendo das outras coisas e acaba o cara ficando ali no volante muito mais tempo do que deveria. eles não chegam a perguntar porque você não está logado mas eles colocam justamente dirija agora e você ganha x em três séries de corridas, dirija no domingo e ganhe x, essas coisas eles tem essa forma midiática de propaganda pra colocar o cara na ativa eles fazem muito isso, isso chega lá nas notificações constantemente pra nós."</p>
2 - Rendimentos	GANHOS E DESPESAS COM O EXERCÍCIO DA ATIVIDADE	APROVA A TAXA QUE A UBER ESTIPULA?	<p>Afirma que no começo da plataforma aqui em Salvador, tinham os preços calculados, as taxas eram discriminadas viagem por viagem, discriminavam o valor do quilômetro, o valor do tempo cobrado, pra compor o preço da viagem, e do nada a Uber resolveu não mais mostrar essa composição dos valores, e as pessoas estão reclamando porque as viagens estão custando bem menos e eles não dão informações, então essa composição que era discriminada e os motoristas tinham acesso, acabou. Diz que isso é uma coisa muito ruim e se sente lesado, quando ela não tem essa transparência no valor da viagem.</p>
		ENTENDE O CÁLCULO? ACHA QUE EXISTE TRANSPARÊNCIA?	Não há transparência atualmente.
		GOSTARIA DE PODER NEGOCIAR OS VALORES DO SEU SERVIÇO?	Sim essa livre negociação seria algo que ia agradar os dois lados.
3 - Sistema de Controle de Atividade.	AVALIAÇÃO X PUNIÇÃO	O MOTORISTA CONCORDA COM O SISTEMA? POR QUÊ?	<p>Refere que nunca aprovou esse método porque ele é falho ele não tem uma explicação básica para as pessoas, porque tem pessoas que pelo nível cultural sequer sabem mexer no sistema de avaliação, pensam que estão dando cinco estrelas ao motorista e na verdade deram uma. Diz que as avaliações, de estrelas chega a ser muito injusta porque o motorista faz 99%, mas aquele 1% o desqualifica.</p>

				<p>Refere que nunca foi bloqueado, só teve um bloqueio por causa de documento de veículo, porque o correio demorou um pouco de entregar o novo documento do veículo, não apresentou o documento porque não tinha chegado ainda pelo correio, então realmente o bloquearam da plataforma, mas assim que o documento chegou tirei foto e imediatamente foi desbloqueado.</p> <p>Acha as punições justas, nunca viu um caso de injustiça tão grande, algo que a pessoa não tivesse feito realmente pra merecer a punição, “e a gente tem que entender que se há uma punição eles são muito rigorosos nesse critério de estar avaliando o “delito”, qual foi a regra que ele infringiu passível de punição, pois nós sabemos que todas elas são passíveis de punição.</p> <p>Sobre driblar punições, a tecnologia da Uber faz com que os dados coletados, por exemplo, se você está em uma área de risco, você diz que ali é uma área de risco e você não vai chegar até o passageiro, ela não vai acreditar somente na sua palavra, ela vai investigar e vai ver os dados, ela vai verificar quantos outros motoristas parceiros estão falando da mesma coisa, que ali tem uma área de risco e que você não vai até o passageiro, então, né, você cancele essa viagem sem nenhuma punição, sem afetar o seu percentual de cancelamento, você vai estar realmente fazendo isso, mas será ou não punido de acordo com os dados que eles levantam, então pra driblar as punições, não basta dar uma de sabidinho e o cara dizer que tem outra coisa pra fazer e vai dizer que tá num lugar normal e vai dizer que ali realmente é uma área de risco, então eles vão coletar esses dados pra saber se você realmente está falando a verdade, se aquilo ali está realmente ocorrendo ou não.”</p>
4 - Comunicação	COM A EMPRESA	É BOA/RUIM SIM OU NÃO. POR QUÊ?	COMO SE OPERA? PRESENCIAL VIRTUAL	<p>PRECISOU REPORTAR ALGUMA SITUAÇÃO PARA A UBER? COMO FOI?</p> <p>Já passou por uma situação em que o cliente reclamou que ele tinha cobrado duas vezes o valor da corrida, na verdade o cliente estava de má fé, foi advertido e descontado pela Uber, reportou se defendendo, não foi atendido de primeira, replicou e falou por telefone com um supervisor, aí teve seu pedido de reembolso acatado. Afirma que a comunicação com a empresa “é uma coisa que se a pessoa não tiver uma experiência pra dizer quem é, e mostrar que é uma pessoa idônea dentro da plataforma, você vai ser realmente passado pra trás.”</p> <p>Até antes da pandemia havia o centro da Uber, no centro eles não recebem reclamações de qualquer natureza, toda reclamação toda petição todo registro é feito pela plataforma e se for uma coisa mais séria o motorista recebe uma ligação, mas se for uma coisa mais corriqueira dependendo da avaliação deles, eles só vão responder em chat no aplicativo. Diz que apesar de toda essa tecnologia, sente falta do contato presencial onde pode estar desabafando, mostrando com mais detalhes, ou até mesmo um cara a cara “até mesmo pra pessoa sentir um pouco do que você tá sentindo quando passa por uma situação, porque você digitar escrever, falar por mensagem é uma coisa, mas você no presencial a coisa é totalmente diferente e eles realmente se esquivam na hora de ter esse contato.”</p> <p>Faz parte de vários grupos de Whatsapp e tem o seu próprio grupo de aplicativo onde debatem sobre temas relacionados à mobilidade, com informação também de preço de combustível, onde tem o combustível mais em conta e também sobre as regras da plataforma <i>quando elas mudam</i>.</p> <p>Não faz parte de nenhuma associação.</p>
	COM OUTROS MOTORISTAS			
	ASSOCIAÇÕES/SINDICATO OUTRO			

5 - Segurança	RISCOS NO EXERCÍCIO DA ATIVIDADE	JÁ VIVENCIAU EXPERIÊNCIAS DE RISCO? QUAIS?	<p>Refere que nesses quatro anos de Uber sofreu um assalto, um roubo de carro disse que felizmente os prejuízos não foram tão grandes porque já tem experiência na área de segurança soube como agir, manteve a calma e tudo se resolveu.</p> <p>Já passou por várias situações difíceis por causa de passageiros que eram na verdade assaltantes, conseguiu frustrar dois assaltos, tendo que abandonar o carro. Diz que nessas ocorrências o motorista não vai ter um respaldo da Uber, ela talvez mande mensagem dizendo que foi bom o comportamento do parceiro, mas não vai dar respaldo nenhum não.</p> <p>Refere que a Uber apenas manda o motorista fazer um boletim de ocorrência, e não dá nenhuma assistência maior.</p>
6 - Liberdade de Trabalho	LIBERDADE NO TRABALHO DO MOTORISTA	O QUE REPUTA COMO LIBERDADE NESSE TRABALHO? EXEMPLOS.	<p>“Talvez seja realmente uma sensação de liberdade de você não ter um chefe, um superior, um patrão, tendo ali do seu lado né, te dizendo o que fazer, mas se formos ver pelos olhos tecnológicos nós temos ali um aplicativo que te dá as diretrizes, que você tem que seguir algumas regras de trabalho e não deixa de ser um patrão seu, e pra você ganhar dinheiro na empresa, você tem que ligar ele, e ele vai estar ali te observando, você vai estar cara a cara, você vai ter que obedecer as regras que ele te dá, então é uma liberdade meio que entre aspas eu classifico assim. Pra mim liberdade de trabalho é quando você não precisa ter medo de trabalhar, é quando você não precisa se sentir inseguro para trabalhar, mesmo que você esteja num imediato superior, a você ali 24 horas por dia durante todo o seu trabalho, mas a liberdade é quando você tem segurança, naquilo que você faz no seu trabalho, quando você não tem desconfiança daqueles que estão te observando, então isso te dá uma liberdade pra você executar o seu serviço da melhor forma possível, então nós vemos nesse aspecto e também quando você é respeitado como profissional te dá uma liberdade maior pra você trabalhar.”</p> <p>Diz que atender pessoas fora do sistema da Uber é uma coisa natural, porque existem pessoas que gostam do serviço e querem fidelizar com o motorista e como a plataforma não permite a escolha do motorista solicitam seu serviço “por fora”. Assim, consegue fidelizar alguns clientes por causa meramente do bom serviço prestado. Faz isso só ocasionalmente.</p>
7 - Propaganda	DISCURSO COINCIDE COM A REALIDADE?	JUSTIFICATIVA. EXEMPLOS.	<p>Diz que a propaganda da Uber destoa totalmente, a única coisa que ela não destoa é no método, mas quando faz a propaganda que são só pessoas bonitas, que são só pessoas de uma classe mais alta, ela descaracteriza, desde os carrões com as pessoas que participam da mídia na propagando e a realidade destoa; o que se vê são pessoas com carros caindo aos pedaços, pessoas que realmente não estão naquela classe ali, que são passageiros, e pessoas que tem a plataforma como uso cotidiano</p>

8 - Satisfação	VANTAGENS E DESVANTAGENS DE TRABALHAR NA UBER	QUAIS/ EXEMPLOS Vantagem: Desvantagem:	<p>Refere que a plataforma da Uber tem um filtro maior para passageiros e <u>motoristas</u>, <u>ela</u> requer para que a pessoa ou seja usuário ou seja motorista parceiro uma checagem maior de documentação e também das provas para que a pessoa possa ingressar na plataforma, as outras plataformas deixam a desejar.</p> <p>Classifica como vantagem não ter um horário, supervisionado por ninguém "você se torna o seu patrão, você faz o seu horário você trabalha o dia e a hora que você quer, não presta nenhum tipo de continência a ninguém você não bate ponto, você se torna o cara, se você tem contas a pagar, você sabe quanto é e você vai ter que rodar pra suprir essa necessidade, manter essas coisas quitadas, você consegue planejar, os seus ganhos né, isso é uma vantagem muito boa, planejar os seus ganhos de acordo com o que você roda, de acordo com a sua disponibilidade, e isso também nos leva a pensar por exemplo (...)você consegue conciliar isso porque como dizem né entre nós motoristas parceiros você é o seu patrão você faz o seu horário você faz o seu salário essa é uma vantagem que não se vê por aí muito facilmente".</p> <p>A grande desvantagem que diz ser unânime, entre os motoristas parceiros, diz respeito aos custos para dirigir para essas plataformas, ele é todo do motorista, "o custo ele é todo nosso e nós não temos nenhum tipo de cobertura que envolva a nossa ferramenta de trabalho que é o veículo, as plataformas digitais não interferem absolutamente em nada, todo o custo é nosso."</p>
9 - Empreendedorismo	QUAL O SIGNIFICADO DO TERMO PARA O ENTREVISTADO?	O MOTORISTA SE CONSIDERA UM EMPREENDEDOR? SIM OU NÃO. POR QUÊ?	<p>Ja ouviu falar realmente disso, que sao empreendedores, mas não classificaria sobre essa área de empreendedorismo porque "realmente é uma massa falida, pessoas que estão fora do mercado de trabalho não por opção, mas por causa das portas fechadas, e na verdade são pessoas que se apegam a isso pra ter uma renda né, para ter um trabalho que tem suas vantagens e desvantagens, porém eu não classificaria como empreendedorismo que nós seríamos empreendedores, uma coisa de empreendedor muito diferente, o empreendedor ele é um cara que ele pode ser um autônomo, que ele veja um resultado de um investimento a curto médio ou longo prazo, mas aqui é a sobrevivência, com concorrência que muitas vezes é desleal, e eu não me vejo como empreendedor, não me vejo assim"</p>

10 – Direitos Trabalhistas	COMO O MOTORISTA VÊ ESSA RELAÇÃO DE TRABALHO	AUTÔNOMO; PARCEIRO; EMPREGADO	Sempre achou que há um vínculo trabalhista nessa questão de motorista parceiro e as plataformas de mobilidade, “porque toda vez que você liga a plataforma e vai trabalhar, você está sujeito à obedecer às normas e as regras que aquela empresa que se apresenta virtualmente ela requer de você porque se você não cumprir com essas regras ou infringi-las você vai estar sendo penalizado, então eu vejo essa questão da punição, da penalidade sendo uma coisa tão clara em relação a esse vínculo trabalhista, porque do outro lado você tem que manter a observância das normas das regras daquela empresa que é virtual, para você desempenhar o seu trabalho da melhor maneira possível, e se você não fizer você sofre punição, então não tem como, não ter um vínculo empregatício mesmo que você ligue de vez em quando a plataforma, mas toda vez que você liga a plataforma, então você está atendendo o chefe de uma empresa, o patrão de uma empresa que você trabalha, então, é substancial pra gente avaliar e chegar a conclusão de que realmente você é um empregado dessas plataformas”
		TEM SEGURO?	Tem seguro do veículo na verdade, acha que 90% dos motoristas parceiros de aplicativo fazem esse seguro do veículo, porque o índice de roubo de veículo é muito grande. Não tem seguro de vida.
		ACHA QUE FAZ JUS A DIREITOS? POR QUÊ?	Crê que fazem jus a todos os direitos trabalhistas os quais deveriam ser repassados por essas plataformas para os motoristas, porque não tem nenhuma diferença de um motorista particular afirma ser na verdade bem igualitário nessa questão de vínculo empregatício.
		RECOLHE OU JÁ RECOLHEU PREVIDÊNCIA?	Não, porém está no processo para ser MEI.
11 - Permanência na Uber	VÍNCULO COM A EMPRESA	PRETENDE PERMANECER? ATIVIDADE PROVISÓRIA?	Com certeza provisório, insiste em procurar alguma oportunidade em algumas áreas de sua profissão e pretendo deixar a Uber, porque é um trabalho bastante cansativo mentalmente e fisicamente.
12 - Perspectivas Futuras	QUAL A FORMA DE TRABALHO “IDEAL”?	CLT; AUTÔNOMO; NEGÓCIO PRÓPRIO; EMPREGO PÚBLICO?	Sonha em ter o meu próprio negócio, andar com suas próprias pernas, tem algumas ideias para desenvolver, mas no momento certo.

Entrevistado 8			
Categoria	Subcategoria	Unidade de Registro	Unidade de Contexto
1 - Jornada Laboral	JORNADA EM FUNÇÃO DE METAS, GANHOS POR METAS	QUAL A JORNADA DIÁRIA/SEMANAL? INTERVALOS? FOLGAS? DECLINAR A QUANTIDADE DE HORAS TRABALHADAS.	Refere trabalhar 5 dias por semana, 9 à 10 horas por dia, depende muito do dia. Diz que a Uber no início tinha promoções boas, mas hoje os incentivos não compensam tanto, os valores são irrisórios. Normalmente folga na quarta e na sexta-feira, às vezes dirige na sexta pela manhã e na quarta fica com a família e cuida do carro, dá manutenção. Afirma que tirar férias é meio que complicado que não consegue, mas acredita que se organizar dá sim, mas particularmente nesses 4 anos nunca tirou férias.
		OS MOTORISTAS ESTIPULAM VALORES COMO METAS DIÁRIA/SEMANAL/MENSAL?	Explica que a meta é a quantia que quer fazer durante o dia. Que a sua meta hoje gira em torno de 200 reais, o seu carro é próprio já está pago, diz que cada motorista define sua meta, tem motorista que é 200, tem motorista que é 250, tem motorista que é 400, vai muito depende do motorista, o motorista é que cria a sua meta, às vezes bate a meta cedo, às vezes o dia está bom que ficar mais um pouco, pra não rodar tanto no fim de semana, não rodar tanto no dia seguinte, isso fica a critério de cada motorista.
2 - Rendimentos	GANHOS E DESPESAS COM O EXERCÍCIO DA ATIVIDADE	APROVA A TAXA QUE A UBER ESTIPULA?	Não. Acha injusta. Diz que no início a Uber chegou cobrando 15%, depois passou pra 25%, depois passou pra 30, hoje tem dias que pela viagem chega a cobrar até 50%.
		ENTENDE O CÁLCULO? ACHA QUE EXISTE TRANSPARÊNCIA?	Nunca conseguiu entender esses cálculos, hoje em dia dizem que o cálculo da Uber é feito de quilômetro percorrido por viagem, então fica meio complicado, é meio confuso, apesar de eles tentarem explicar, afirma que nunca conseguiu entender e que hoje em dia está ainda mais complicado de entender.
		GOSTARIA DE PODER NEGOCIAR OS VALORES DO SEU SERVIÇO?	Diz que seria bom poder negociar o preço com o cliente.
3 - Sistema de Controle de Ativi	AVALIAÇÃO X PUNIÇÃO	O MOTORISTA CONCORDA COM O SISTEMA? POR QUÊ?	Diz que é meio complicado falar sobre o sistema de avaliações, mas não acha um método ruim porque o motorista sempre tem que estar prestando um serviço de excelência. O que ocorre é que por coisas menores o cliente pode dar notas baixas. Diz que se preocupa mais com as reclamações de clientes, mas o método de pontuação, acha legal. Não tem muito do que reclamar porque sua pontuação é alta. Repete que o que o deixa preocupado são as reclamações, quando o cliente faz reclamação na plataforma e o motorista não tem direito de defesa porque já viu vários colegas ter problema com a plataforma.
		O MOTORISTA JÁ FOI PUNIDO? QUAL A SITUAÇÃO? QUAIS OS MOTIVOS?	Com quatro anos de plataforma nunca sofreu nenhuma punição, porém acha injusto, acha que todos têm direito de defesa, todo mundo tem direito de defesa, e a Uber não dá esse direito de defesa ao motorista. "Simplesmente você vai acordar de manhã, vai ligar o aplicativo vai ver que tá bloqueado e pronto acabou, você não sabe nem porque você foi bloqueado da plataforma, te excluem da plataforma, às vezes eles te bloqueiam, mas tem vezes que eles expulsam diretamente da plataforma e você não sabe o que foi. Hoje eu procuro não entrar em atrito com o cliente (...)"

4 - Comunicação	COM A EMPRESA	É BOA/RUIM SIM OU NÃO. POR QUÊ?	COMO SE OPERA? PRESENCIAL VIRTUAL	JÁ TEVE QUE REPORTAR ALGUM INCIDENTE? EXPLIQUE	<p>Sempre faz relatório de situações principalmente de bairros de área de risco, afirma que os clientes querem ficar na porta de casa mesmo sabendo ser zona de tráfico, não pensando no lado do motorista, colocando a sua integridade física em risco. Diz que a Uber sempre manda a mesma mensagem mandando o motorista fazer uma ocorrência e que vai bloquear o cliente. Refere que a Uber não se preocupa com o motorista e que as respostas são sempre padrão.</p> <p>Diz que se comunica com a Uber pelo aplicativo ou por e-mail, apesar de existir um lugar físico onde compareceu poucas vezes e que por duas vezes esteve para resolver pendências e não gostou do atendimento. Não sente falta de contato presencial com a Uber.</p>
	COM OUTROS MOTORISTAS				<p>Está em vários grupos de WhatsApp, sempre vendo as estratégias dos outros motoristas.</p>
	ASSOCIAÇÕES/SINDICATO OUTRO				<p>Sente que os motoristas de aplicativo não são unidos, não há união entre motorista de aplicativo, nem na rua, nem nas plataformas, sendo muito difícil ver motoristas unidos, tanto que não tem um sindicato forte, e nem sabe se os motoristas tem sindicato na verdade, refere que há grupos que se dizem do sindicato mas que não vê fazerem nada pelo motorista.</p>
5 - Segurança	RISCOS NO EXERCÍCIO DA ATIVIDADE	JÁ VIVENCIOU EXPERIÊNCIAS DE RISCO? QUAIS?			<p>Refere que quando vai para zonas de risco desliga o aplicativo se sabe que está em um bairro perigoso, porque sabe que podem lhe chamar a qualquer momento. Costuma <u>evitar</u> esses bairros, evita tanto que a sua taxa de aceitação está baixa, "Salvador tá muito violento (...)as vezes não dá você já recusou muita corrida, e aí você tem que começar a aceitar infelizmente aquelas corridas que tentar filtrar o máximo, porém tem hora que não dá, no dia você já teve muita corrida rejeitada e a sua taxa começa a cair, o que eu faço, já que eu sei que eu vou pro bairro que é perigoso, automaticamente eu desligo o aplicativo, e quando eu saio daquela área de risco aí eu ligo o aplicativo, hoje em dia a forma que eu <u>foi</u> tendo pra evitar essas punições porém eles criam essas taxas de aceitação e realmente fica muito complicado, tá de causar medo, porque Salvador tá muito violento, e o cliente não entende isso, porque o morador do bairro, não vai acontecer nada com ele, cê entra com o morador é tranquilo, mas a sua saída do bairro, quando você tá sozinho é aí que as coisas acontecem." Foi assaltado duas vezes e não recebeu nenhuma ajuda da Uber</p>

6 - Liberdade de Trabalho	LIBERDADE NO TRABALHO DO MOTORISTA	O QUE REPUTA COMO LIBERDADE NESSE TRABALHO? EXEMPLOS	<p>A liberdade é um dos motivos pelo qual continua na plataforma, porque no trabalho anterior que tinha não tinha as festas de final de ano, como São João, não podia passar com família, se estivesse de plantão tinha que estar trabalhando e não tinha essa liberdade. Na Uber alega que faz seu horário, pode trabalhar no dia 31 até 12, até 2 da tarde, até onze da noite e passar o réveillon com a família, depois se quiser sair de novo pode sair, se não quiser pode ficar em casa, no dia seguinte pode não ir trabalhar.</p> <p>Define liberdade de trabalho como poder fazer o próprio horário, trabalhar o dia que quer, ter a liberdade de dizer hoje eu não vou, amanhã eu não vou, se quiser ficar uma semana sem trabalhar, “mas é como eu sempre digo, você aqui no aplicativo você tem aquela responsabilidade de você só ganha se você trabalhar, uma semana parado é como se fosse uma semana de prejuízo.”</p> <p>Diz que é possível atender clientes fora do sistema da plataforma, embora seja proibido fazer viagens fora do aplicativo, mas sempre um cliente ou outro, que vai para o aeroporto, fazer uma viagem tarde da noite na dúvida se vai encontrar um motorista disponível, um carro disponível prefere já deixar fechado com o motorista pra pegar em determinado horário fazer uma viagem mais longa. Com a pandemia tem poucos clientes fixos, mas já teve uma clientela pessoal boa.</p>
7 - Propaganda	DISCURSO COINCIDE COM A REALIDADE?	JUSTIFICATIVA. EXEMPLOS	<p>Diz que quando a propaganda da Uber chama os motoristas de parceiros, mostra uma realidade enganosa em termos de ganho, pois verdade o ganho que eles colocam na propaganda quando chama o motorista não condiz com a realidade, hoje em dia a realidade é outra, só quem está rodando sabe essa realidade de valores de tarifa defasados, a insegurança, e essa parceria que não existe, parceria Uber e motorista, não existe. Mentem quando eles dizem venha ser um motorista parceiro.</p>
8 - Satisfação	VANTAGENS E DESVANTAGENS DE TRABALHAR NA UBER	QUAIS/ EXEMPLOS Vantagem: Desvantagem:	<p>A vantagem é a possibilidade de fazer o próprio horário, trabalhar os dias e as horas que quiser, criar a sua meta, fazer seu horário, a hora que quer começar a hora que quer deixar, poder estar a qualquer momento com a família, porque no regime de carteira assinada tem que cumprir o horário, já na Uber sabe que se trabalhar ganha, se não trabalhar não ganha.</p> <p>Como desvantagem refere que a Uber no início foi muito lucrativa, que no primeiro ano que rodou ganhou muito dinheiro e hoje o valor da tarifa, o risco que se corre, é muito perigoso estar rodando, hoje em dia eu vira mais a noite (...hoje em dia não roda mais a sexta-feira, não vira mais a noite de sábado pra domingo por causa da insegurança e da incerteza. Não vê a Uber como sua parceira, diz que é mas não é, a qualquer momento pode ser desligado da plataforma o que o deixa sem alternativas: “e aí, você vai fazer o quê? Você tá pagando um carro, você tirou um carro novo e você é desligado da plataforma por algum motivo, um cliente insatisfeito com o serviço, que todos nós cometemos erros, a plataforma não lhe dá o direito de resposta, não te dá uma segunda chance, você sai da plataforma e pra voltar dá trabalho, então hoje em dia é uma das desvantagens que eu vejo, insegurança, a falta de parceria entre motorista e Uber, não existe isso.”</p>
9 - Empreendedorismo	QUAL O SIGNIFICADO DO TERMO PARA O ENTREVISTADO?	O MOTORISTA SE CONSIDERA UM EMPREENDEDOR? SIM OU NÃO. POR QUÊ?	<p>“Não concordo não, empreendedor de que? Nós somos prestadores de serviço, eu vejo dessa forma, geralmente ou você tem um carro particular ou você aluga, prestador de serviço não vejo isso como empreender, vejo isso como prestador de serviços, e nem me considero parceiro deles porque parceria é união é cumplicidade eu não vejo isso quanto a Uber.”</p>

10 – Direitos Trabalhistas	COMO O MOTORISTA VÊ ESSA RELAÇÃO DE TRABALHO	AUTÔNOMO; PARCEIRO; EMPREGADO	Diz que não concorda com a ideia de que são empregados, embora alguns parceiros achem que sim, mas não concorda porque a Uber pode excluir o motorista da plataforma, ele não vai receber nada por isso, não vai poder voltar, tem que colocar advogado. Também argumenta que o motorista faz seu horários, decide se quer ir trabalhar ou não, pode ficar um mês dois meses três meses sem rodar na plataforma e não vai sofrer nenhuma penalidade sendo diferente de ser empregado, não concorda com isso porque empregado tem um horário pra cumprir, tem jornada de trabalho, e o motorista parceiro como eles dizem, não tem isso, pode acordar 10 horas da manhã e entrar no aplicativo, pode ficar o dia todo sem entrar e dez da noite entrar no aplicativo fazer duas ou três corridas, sair e só voltar daqui a um mês, então não o vê como empregado.
		TEM SEGURO?	Tem seguro de carro, não tem seguro de vida.
		ACHA QUE FAZ JUS A DIREITOS? POR QUÊ?	Uma das coisas que acha que falta, é a transparência junto a empresa em relação a tarifa, o direito do motorista dizer não a determinadas áreas e não ser penalizado por isso, mas no mais consegue ver direitos como se fosse o direito de um empregado.
		RECOLHE OU JÁ RECOLHEU PREVIDÊNCIA?	Sim, tem MEI.
11 - Permanência na Uber	VÍNCULO COM A EMPRESA	PRETENDE PERMANECER? ATIVIDADE PROVISÓRIA?	Sim, não é provisória.
12 - Perspectivas Futuras	QUAL A FORMA DE TRABALHO “IDEAL”?	CLT; AUTÔNOMO; NEGÓCIO PRÓPRIO; EMPREGO PÚBLICO?	Concurso público, por conta da estabilidade financeira, da estabilidade de emprego, estabilidade conta muito, se pudesse hoje acha que a melhor forma seria o funcionalismo público.

Entrevistado 9			
Categoria	Subcategoria	Unidade de Registro	Unidade de Contexto
1 - Jornada Laboral	JORNADA EM FUNÇÃO DE METAS, GANHOS POR METAS	QUAL A JORNADA DIÁRIA/SEMANAL? INTERVALOS? FOLGAS?	Antes dirigia o dia e a noite, hoje só dirige durante o dia. Começa 5 horas da manhã, e para geralmente às 18 horas, às 19 horas. Para em casa para almoçar. Roda de segunda à sábado, às vezes tira um dia da semana para resolver assuntos particulares, de família, aí tira um dia, terça ou quarta que geralmente são dias mais fracos, mas durante a semana toda trabalha, exceto aos domingos, raramente aos domingos roda pela tarde. Não consegue tirar férias: “minhas férias é assim, quando eu não quero trabalhar, ou não posso trabalhar, mas ficar em casa assim uma semana só em caso de doença mesmo, mas graças à Deus isso não ocorreu né, não tiro férias, não tenho férias.”
		OS MOTORISTAS ESTIPULAM VALORES COMO METAS DIÁRIA/SEMANAL/MENSAL?	A meta é flexível porque às vezes estipula a meta mas tem dias em que não consegue bater essa meta, tem período do mês que é mais fraco, do dia 20 até o final do mês é mais fraco, já no início do mês às vezes tem um movimento melhor então tem dias em que não consegue a meta. Procura sempre sair cedo, para estabelecer a meta de horários, como também a meta de valor. Diz que não fica rodando até mais tarde para bater meta, não extrapola porque o cansaço bate mais forte. E que atualmente na só é permitido trabalhar durante 12 horas, trabalhadas online, depois o aplicativo bloqueia e o motorista só consegue trabalhar depois de 6 horas de descanso. Reporta que às vezes não bate nesse horário de 12 horas, porque para pra almoçar, desliga o aplicativo, aí a parte parada não conta só conta a parte que online.
2 - Rendimentos	GANHOS E DESPESAS COM O EXERCÍCIO DA ATIVIDADE	APROVA A TAXA QUE A UBER ESTIPULA?	Acha o percentual alto além de outras taxas que são cobradas, refere que quanto a isso não tem muito o que fazer, só se todos os motoristas se juntassem e dissessem não, vamos parar, vamos fazer um protesto mas não sabe se valeria a pena, se daria resultado.
		ENTENDE O CÁLCULO? ACHA QUE EXISTE TRANSPARÊNCIA?	Sobre compreender o cálculo diz que não procura entender por que, vai se estressar, segue trabalhando e recebendo aquilo que lhe é dado e pronto.
		GOSTARIA DE PODER NEGOCIAR OS VALORES DO SEU SERVIÇO?	Negociar diretamente com o cliente não pode, não é permitido, dentro da plataforma não é permitido porque tem que fazer as corridas diretamente com o aplicativo. Para negociar diretamente com o cliente teria que sair da Uber, porque se comprometeu a fazer isso com o aplicativo. Diz que tem os clientes porque a Uber os direciona. Questiona: “Fora da Uber você teria cliente suficiente pra estar negociando, o cliente se sentiria seguro quanto a isso, você pegaria um motorista que não seja credenciado da Uber?” Tem esse lado também, que não é seguro para o cliente, da mesma forma que tem as pessoas honestas tem as desonestas, então por isso não acha viável isso, é a segurança do passageiro.

3 - Sistema de Controle de Ativi.			<p>obrigação de todos, refere que fornece água mineral para os clientes, tem lixa de unha, disponibiliza o wifi se o passageiro quiser, e com isso procura sempre conversar com o passageiro, tem motorista que não tem esse traquejo, esse perfil, as vezes mal responde o bom dia do passageiro. "(...) eu já ouvi relato de passageiro sobre isso, de o motorista não responder nem o bom dia, ou trabalhar com cara enfezada, eu não, eu se tiver meus problemas fico em casa, dentro do carro mesmo ali é minha empresa, eu tenho que tratar bem meus clientes, é obrigação não é um mérito, então tem uns mimos que eu dou pro meu passageiro, procuro servir da melhor maneira possível, aguardo, telefone, quando eu não encontro telefone, mando mensagem, faço de tudo pra localizar o passageiro, ajudo no carregar de bagagens que ele tenha no carro retirar, procuro sempre ajudar o passageiro, independente do que for."</p>		
		O MOTORISTA JÁ FOI PUNIDO? QUAL A SITUAÇÃO? QUAIS OS MOTIVOS?	<p>Acha que se algum motorista é punido é porque ele cometeu algo ilegal com relação ao aplicativo, refere que nunca sofreu punição nenhuma, seu pensamento é de que "direito tem quem direito anda, então eu procuro seguir as ordens da Uber, então se você olhar no meu perfil você vai ver minha avaliação a minha nota, e principalmente os comentários a meu respeito, então punição eu não sei falar sobre punição porque eu nunca sofri punição (...) falar sobre punição porque eu nunca sofri punição, já vi colega falar que foi punido e as vezes não sabe nem</p>		
			<p>porque, mas ele sabe, ninguém é punido a troco de nada, então ele tem que se explicar com a Uber, alguma coisa que a Uber detectou o que foi de ilegal que ele fez então ele tem que responder a Uber. (...) mas quando você começa a cancelar muita corrida, sua pontuação cai, sua pontuação cai, sua nota cai, porque tem a média de corridas que eles controlam né, os cancelamentos e aceitações das corridas, mas comigo eu nunca tive nenhuma punição por conta disso não, eu procuro ir remediando as coisas, o quando bate o sexto sentido assim que eu não devo ir eu não vou, entendeu, mas geralmente eu faço a corrida."</p>		
4 - Comunicação	COM A EMPRESA	É BOA/RUIM SIM OU NÃO. POR QUÊ?	COMO SE OPERA? PRESENCIAL VIRTUAL	JÁ TEVE QUE REPORTAR ALGUM INCIDENTE? EXPLIQUE.	<p>Qualquer problema que surge o motorista relata à Uber e eles dão um prazo de 48 horas, mas às vezes até com 15 minutos vem a resposta, com a Uber sempre tem uma resposta tanto pelo lado do passageiro, quanto pelo lado do motorista Logo no início quando comecei, peguei um passageiro já a noite que tentou lhe dar um golpe dizendo que depositaria o valor da corrida depois. Como não aceitou o passageiro desceu e ele conseguiu encerrar a corrida como se estivesse concluída e relatou para a Uber, a Uber entendeu a situação, e lhe deu inteiramente razão. Dentro do aplicativo tem ajuda, para situações específicas, mas sente falta da comunicação física, afirma que sempre procurava a Uber presencialmente, mas diante da pandemia está sendo difícil. Refere não gostar dessas coisas de telefonia,</p>
	COM OUTROS MOTORISTAS				<p>Skype, em que se conversa com a máquina, gosta de ligar para anotar o nome da pessoa e o horário em que falou. Comunica-se com motoristas quando está parado em algum lugar, por exemplo num posto de gasolina, na chegada do aeroporto, refere que não gosta de ficar no aeroporto, acha perda de tempo esperar muito tempo e pegar uma corrida perto. Sabe que existem grupos de Whatsapp de motoristas de Uber, mas não faz parte de nenhum, ainda assim diz que sempre conversa com outros colegas, amigos motoristas sobre experiências, sobre alertas e locais.</p>
	ASSOCIAÇÕES/SINDICATO OUTRO				<p>Não é filiado a nenhuma associação. Não tem motivos para não se filiar. Conheceu uma associação, a AMPABA, que dá respaldo jurídico ao motorista, mas não achou interessante e não foi à frente.</p>

5 - Segurança	RISCOS NO EXERCÍCIO DA ATIVIDADE	JÁ VIVENCIOU EXPERIÊNCIAS DE RISCO? QUAIS?	Já passou por uma situação de quase assalto em que 4 rapazes entraram no carro, mas desistiram de assaltá-lo porque simpatizaram com ele. Como não se efetivou, não reportou à Uber
6 - Liberdade de Trabalho	LIBERDADE NO TRABALHO DO MOTORISTA	O QUE REPUTA COMO LIBERDADE NESSE TRABALHO? EXEMPLOS.	Afirma que gosta de poder trabalhar no horário que quer, fazer seu horário, porque às vezes não está se sentindo bem e não vai trabalhar, ou precisa resolver situações particulares, acha flexível, mas sabe que tem que cumprir suas metas né, estabelecer um
			determinado horário, porque "se você dorme até 8 horas da manhã, aí sai os passageiros já foram embora, aí volta pra almoçar, aí depois de almoçar vai dormir e aí acorda duas, três horas da tarde o passageiro já foi também e que reclamar que não tá ganhando dinheiro...". Refere que em outros trabalhos que já fez também teve bastante liberdade também "porque eu fazia por merecer, sempre fiz meus trabalhos com responsabilidade, com dedicação, sempre vesti a camisa vamos dizer assim, então eu já tive certas regalias em alguns trabalhos." Define que liberdade de trabalho é dar sugestão, quando ao exercer certa atividade, dar sugestão a quem é subordinado, procurar saber por que está fazendo aquilo, para ter a liberdade de procurar melhorar a qualidade do serviço. "(...) então liberdade de trabalho pra mim é isso, você ter a liberdade de fazer sugestão, ter opinião, não ficar bitolado seguir aquilo ter que fazer assim e assim, e você não ter uma visão de como melhorar aquilo, pra mim a liberdade de trabalho é isso é a sugestão de você não trabalhar sob pressão, cobrança, trabalhar em um lugar que só vê quando você erra, os acertos não vê, então pra mim isso tudo é liberdade de trabalho tem que ter uma coerência." Sobre atender clientes fora da plataforma, afirma que não é o que o Uber quer, mas acontece, por exemplo um parente ou um vizinho solicita a corrida, então
			acontece, dessa forma. Acha que ocasionalmente acontece, não com regularidade.
7 - Propaganda	DISCURSO COINCIDE COM A REALIDADE?	JUSTIFICATIVA. EXEMPLOS	Acha que a propaganda da Uber condiz realmente com a realidade, diz que a imagem dela depende muito dos motoristas parceiros, se tiver maus motoristas, a imagem que vai é a da Uber, então acha que os motoristas têm que sempre estar se policiando, para prestar um ótimo serviço aos clientes que buscam um serviço perfeito. Não acha que a propaganda destoa.
8 - Satisfação	VANTAGENS E DESVANTAGENS DE TRABALHAR NA UBER	QUAIS/ EXEMPLOS Vantagem: Desvantagem:	Afirma gostar do que faz, dirigir, gosta de lidar com pessoas, sempre trabalhou com pessoas, então especificamente na Uber, cada cliente, cada passageiro tem um perfil diferente, acha divertido, acha a Uber uma plataforma fácil de trabalhar. Acha desvantagem os valores das corridas, corridas com valores muito baixos, 3 reais, 4 reais, corrida longa de 12 reais, gasolina cara. "(...) então você tem que rodar bastante, pra poder pegar os horários de pico tudo, sair cedo, pra ter um retorno melhor , então o que eu acho de desvantagem é só isso, os valores das corridas."
9 - Empreendedorismo	QUAL O SIGNIFICADO DO TERMO PARA O ENTREVISTADO?	O MOTORISTA SE CONSIDERA UM EMPREENDEDOR? SIM OU NÃO. POR QUÊ?	Acha que é uma forma de dizer mesmo, porque se adquire um veículo ou aluga um veículo, pra prestar um serviço, pra tirar um sustento pra ganhar algum dinheiro com aquilo, acredita estar empreendendo, concorda plenamente, motoristas são empreendedores, uns ganham mais, outros ganham menos, e assim a coisa vai fluindo.

10 – Direitos Trabalhistas	COMO O MOTORISTA VÊ ESSA RELAÇÃO DE TRABALHO	AUTÔNOMO; PARCEIRO; EMPREGADO	<p>Não vê como o motorista pode ser empregado da Uber porque como disse é um empreendedor, está prestando um serviço, a Uber fornece uma plataforma com respaldo, fornece clientes várias coisas que ela oferece e acha que o motorista, não é empregado da empresa, ele é um autônomo, ele presta um serviço à uma empresa.</p> <p>Sobre a autonomia explica: “é como você ter um carro, um veículo, no caso um automóvel, tem cara que tem um caminhão uma caminhonete e empresta pra empresa pra prestar o serviço, levar mercadoria ou pessoas, pra lá e pra cá então eu acho que isso é uma prestação de serviços, não necessariamente ele ser funcionário né, funcionário ou empregado daquela empresa, ele presta um serviço àquela empresa, sem vínculo nenhum né, eu vejo dessa forma, agora quando se trata de um motorista da empresa naquele regime de CLT que cumpre aqueles horários, tem aqueles direitos de recolhimento de tudo, aí é outra situação, no caso da Uber, eu vejo dessa forma, uma pessoa que tem um bem, um carro no caso, encosta na empresa e tá prestando um serviço ali, por outro lado a Uber fornece passageiros, e assistência, o respaldo pra ocorrências que venham a ocorrer eu sei que tem departamento jurídico e tal, mas eu nunca precisei mas eu soube que tem isso, se você precisar de alguma coisa você consulta a Uber.”</p>
		TEM SEGURO?	Tem seguro do carro, acha essencial para a cobertura de eventuais sinistros, como já aconteceu com ele.
		ACHA QUE FAZ JUS A DIREITOS? POR QUÊ?	Raciocina que para a Uber dar direito ao motorista já ia caracterizar como um vínculo empregatício, que não é o caso da Uber. Mas acha que ela poderia dar um plano de saúde, o motorista da Uber teria pelo menos um plano de saúde, bancado pela Uber mesmo que descontasse alguma coisa do motorista, mas acha que se isso acontecesse, se esse direito for reconhecido passaria a haver vínculo.
		RECOLHE OU JÁ RECOLHEU PREVIDÊNCIA?	É aposentado
11 - Permanência na Uber	VÍNCULO COM A EMPRESA	PRETENDE PERMANECER? ATIVIDADE PROVISÓRIA?	<p>Refere que sempre dá vontade de ter um trabalho estipulado, numa empresa, de 8 às 18, aquele horário de almoço, afirma que dirigir cansa, é puxado, ainda mais no trânsito de Salvador, tem vezes que pensa em alugar o carro, mas não sabe se ia aguentar ficar parado, teria que achar uma outra alternativa, ficou 5 meses parado quando começou a pandemia, fiquei dentro de casa sem poder fazer nada, sem sair sem nada, e quase enlouqueceu, até que viu as contas chegando e voltou a trabalhar de novo.</p> <p>Pretende continuar com a Uber mesmo que arranje outro emprego, tem um sonho ainda de conseguir outro emprego em uma área administrativa, administrar um condomínio alguma coisa assim Mas quando sair do trabalho, na hora vaga daria uma volta de Uber também, porque gosto do que faz, gosta da Uber, os passageiros são seus clientes alguns se tornam até amigos, tudo é bem interessante, então não é provisório, está há 3 anos e meio na Uber</p>
12 - Perspectivas Futuras	QUAL A FORMA DE TRABALHO “IDEAL”?	CLT; AUTÔNOMO; NEGÓCIO PRÓPRIO; EMPREGO PÚBLICO?	Acha que o concurso público é o mais seguro atualmente, mas empregado também, ter um negócio próprio acha inviável na situação em que se encontra hoje o país, não se sabe que rumo vai tomar, então ter um negócio hoje é impraticável, muito difícil.

Entrevistado 10					
Categoria	Subcategoria	Unidade de Registro		Unidade de Contexto	
1 - Jornada Laboral	JORNADA EM FUNÇÃO DE METAS, GANHOS POR METAS	QUAL A JORNADA DIÁRIA/SEMANAL? INTERVALOS? FOLGAS?		No começo trabalhava das 19 horas até 3:30, 4 horas da manhã, atualmente trabalha das 5:30 até 18 horas, as vezes 19 horas. Às vezes folga na segunda, às vezes folga no domingo, mas no domingo é muito difícil parar, agora tem cinco dias que está parado, porque está ajeitando o carro (acabou de trocar de carro). Geralmente vai ao banco em dias de segunda e vai na oficina. Posso trabalhar se eu quiser ou não, posso ficar parado uns dias, mas faz falta faz. Consigo tirar férias, em breve vou tirar uns 10 dias de férias, de descanso e vou dar uma saída com a minha esposa, resolver algumas outras coisas também em outro lugar, devo ir em Brasília. Geralmente paro em dezembro ou janeiro, mais janeiro, porque dezembro é um dos melhores meses de trabalho.	
		OS MOTORISTAS ESTIPULAM VALORES COMO METAS DIÁRIA/SEMANAL/MENSAL?		“Eu faço a minha meta, eu falo que vou fazer tanto o dia e corro atrás, ninguém faz meta para mim não, eu que faço. Às vezes consigo bater a meta, às vezes não, porque não é toda vez não, mas na maioria das vezes sim.”	
2 - Rendimentos	GANHOS E DESPESAS COM O EXERCÍCIO DA ATIVIDADE	APROVA A TAXA QUE A UBER ESTIPULA?		Não acha justa a taxa cobrada pela Uber, na sua opinião poderia cobrar menos do motorista.	
		ENTENDE O CÁLCULO? ACHA QUE EXISTE TRANSPARÊNCIA?		Não consegue entender o cálculo que a Uber faz acerca da taxa.	
		GOSTARIA DE PODER NEGOCIAR OS VALORES DO SEU SERVIÇO?		Acho que ficaria melhor negociar com o próprio cliente, discutir o preço, falar o preço, sem desconto nenhum.	
3 - Sistema de Controle de Ativi.	AVALIAÇÃO X PUNIÇÃO	O MOTORISTA CONCORDA COM O SISTEMA? POR QUÊ?		Não acha muito bom não, apesar de afirmar que não liga para isso, esse “negócio de estrela”, o seu negócio é mais trabalho e educação, que tem com as pessoas, caso contrário não gosta muito disso não porque não é todo mundo que avalia a pessoa de maneira certa.	
		O MOTORISTA JÁ FOI PUNIDO?		Afirma que não foi punido, mas tem colegas que já sofreram punição, “mesmo trabalhando do jeito que trabalharam, acredito que até 24 horas já trabalharam, e foram punidos por motivos incertos”.	
4 - Comunicação	COM A EMPRESA	É BOA/RUIM SIM OU NÃO. POR QUÊ?	COMO SE OPERA? PRESENCIAL VIRTUAL	JÁ TEVE QUE REPORTAR ALGUM INCIDENTE? EXPLIQUE.	A Uber não escuta muito o motorista não, ela escuta mais o cliente, ela preserva mais o cliente. Nunca precisou ir na Uber resolver alguma situação, o único problema que teve foi em renovação de documentos, mas foi questão de marcar e resolver o problema. Refere que para agendar faz pelo aplicativo, havendo também atendimento presencial.
	COM OUTROS MOTORISTAS				Conversa com outros motoristas através de grupos, grupo dos motoristas que tem no aeroporto e outros lugares, participa de três grupos de WhatsApp, e sempre estão trocando experiências, opiniões.
	ASSOCIAÇÕES/SINDICATO OUTRO				Nega ser filiado a alguma associação ou sindicato.

5 - Segurança	RISCOS NO EXERCÍCIO DA ATIVIDADE	JÁ VIVENCIOU EXPERIÊNCIAS DE RISCO? QUAIS?	Sua estratégia é não aceitar corridas em lugar perigoso, mas eles diminuem a porcentagem do motorista tornando-os passíveis de serem punidos em outros termos. Adota a estratégia de cancelar corrida em lugar perigoso. Já entrou em lugares perigosos, já foi até ameaçado, mas felizmente nada aconteceu. Acrescenta que se pudesse visualizar o local exato onde vão buscar e levar o passageiro seria melhor. Nunca reportou nenhuma história para a Uber porque nunca aconteceu nada consigo.
6 - Liberdade de Trabalho	LIBERDADE NO TRABALHO DO MOTORISTA	O QUE REPUTA COMO LIBERDADE NESSE TRABALHO? EXEMPLOS.	Acha que há mais liberdade sem ser CLT, onde trabalha para si mesmo "praticamente, autônomo", refere que tem férias a hora que quiser. Refere que é ter a liberdade de ter suas férias, poder descansar, sair para onde quiser. Refere que é possível atender clientes por fora do sistema da plataforma e faz isso apenas ocasionalmente
7 - Propaganda	DISCURSO COINCIDE COM A REALIDADE?	JUSTIFICATIVA. EXEMPLOS.	Não, é bem diferente, em termos de propaganda e vida real, os motoristas passam mais sufoco.
8 - Satisfação	VANTAGENS E DESVANTAGENS DE TRABALHAR NA UBER	QUAIS/ EXEMPLOS Vantagem: Desvantagem:	As vantagens consistem em poder trabalhar com pessoas, conhecer pessoas, fazer amizade com pessoas, apesar de ser muito perigoso, de não conhecer que tipo de pessoa está pegando. As desvantagens que refere da Uber é a porcentagem que ela desconta do motorista e os vagabundos que tem na rua, a Uber não avisa que a localização é perigosa. Mas quanto ao resto está satisfeito.
9 - Empreendedorismo	QUAL O SIGNIFICADO DO TERMO PARA O ENTREVISTADO?	O MOTORISTA SE CONSIDERA UM EMPREENDEDOR? SIM OU NÃO. POR QUÊ?	Não se acha empreendedor.
10 – Direitos Trabalhistas	COMO O MOTORISTA VÊ ESSA RELAÇÃO DE TRABALHO	AUTÔNOMO; PARCEIRO; EMPREGADO	Acha que é funcionário da Uber, porque praticamente trabalha pra Uber, empreendedor sendo dono do carro poderia até ser, mas acha que é funcionário da Uber porque trabalho praticamente pra Uber, sem CLT. Explica que, por estar trabalhando pra eles, a comissão, a maior parte é deles né no caso uma parte assim: 75 pra mim, 25 pra eles, mas poderia ser mais. "(...) eu tou trabalhando pra eles praticamente, porque eu não tenho outra opção não tou com outro aplicativo tou só com eles, então eu acho que eu sou funcionário deles, mesmo não sendo CLT."
		TEM SEGURO?	Não respondeu
		ACHA QUE FAZ JUS A DIREITOS? POR QUÊ?	Acha que os direitos deveriam ser os da CLT; ter todos os direitos, férias, 13, fundo de garantia.
		RECOLHE OU JÁ RECOLHEU PREVIDÊNCIA?	Não
11 - Permanência na Uber	VÍNCULO COM A EMPRESA	PRETENDE PERMANECER? ATIVIDADE PROVISÓRIA?	Sim pretendo sim, acha que trabalhando CLT é bem melhor, sairia da Uber se conseguisse um trabalho no tribunal como motorista, não estaria rodando Uber, a não ser com as pessoas que conhece.
12 - Perspectivas Futuras	QUAL A FORMA DE TRABALHO "IDEAL"?	CLT; AUTÔNOMO; NEGÓCIO PRÓPRIO; EMPREGO PÚBLICO?	Acha que poderia ser empregado, poderia ser negócio próprio, mas está tão difícil com os assaltos, que acha que empregado seria melhor.

Entrevistado 11					
Categoria	Subcategoria	Unidade de Registro			Unidade de Contexto
1 - Jornada Laboral	JORNADA EM FUNÇÃO DE METAS, GANHOS POR METAS	QUAL A JORNADA DIÁRIA/SEMANAL? INTERVALOS? FOLGAS?			<p>Ultimamente trabalha sete dias por semana, 12 horas por dia. Agora na pandemia depois que liberou algumas coisas ai tipo shopping, não tem tirado folga para compensar o tempo em que ficou parado. Na pandemia chegou a ficar 75 dias sem trabalhar porque decidiu não sair e as corridas estavam poucas também.</p> <p>Explica que como ocorreu migração de muitas pessoas para o aplicativo, até mesmo de pessoas que tem emprego, para complementar a renda, o sistema inchou, então quando se fazia 5, 10 corridas, agora faz poucas corridas durante o tempo em que fica ativo, no topo.</p> <p>Hoje tem que trabalhar mais para fazer mais dinheiro, porque caiu demais a renda, o preço diminuiu bastante. Antes da pandemia já estava assim também, e depois da pandemia piorou.</p> <p>Sobre tirar férias, antes da pandemia e desse inchaço do sistema, já conseguiu, hoje não está fazendo porque ficou um pouco parado precisa colocar as contas em dia, mas acha que dá para se organizar e ficar 15 dias, uma semana sem precisar fazer nada.</p>
		OS MOTORISTAS ESTIPULAM VALORES COMO METAS DIÁRIA/SEMANAL/MENSAL?			Não respondeu.
2 - Rendimentos	GANHOS E DESPESAS COM O EXERCÍCIO DA ATIVIDADE	APROVA A TAXA QUE A UBER ESTIPULA?			O percentual cobrado dos motoristas acha um pouco acima do justo.
		ENTENDE O CÁLCULO? ACHA QUE EXISTE TRANSPARÊNCIA?			Acha que não há transparência, eles fazem cálculos que não dá pra entender.
		GOSTARIA DE PODER NEGOCIAR OS VALORES DO SEU SERVIÇO?			Diz que tem restrições quanto a esse tipo de negociação, por que já tem um aplicativo que faz isso e é inseguro, já ouvi relatos de pessoas que fizeram o acordo de um preço, e quando chegou no destino pessoa teve problemas, então acha que esse sistema de a pessoa já pagar, já saber o valor que tem que pagar pelo aplicativo, acha mais interessante.
3 - Sistema de Controle de Atividade.	AVALIAÇÃO X PUNIÇÃO	O MOTORISTA CONCORDA COM O SISTEMA? POR QUÊ?			Acha o sistema interessante. No seu caso acha justo, acha que se a pessoa trabalha, dá o seu máximo para agradar o cliente se o máximo for cinco estrelas, acha justo.
		O MOTORISTA JÁ FOI PUNIDO? QUAL A SITUAÇÃO? QUAIS OS MOTIVOS?			<p>Refere que nunca teve problemas de bloqueio ou suspensões, mas acha justo, se a pessoa não se adequar ao sistema tem que receber alguma punição, assim como o usuário também.</p> <p>Se ocorrer uma chamada numa área de risco nem aceita a corrida. Afirma que desde que começou na Uber está com a mesma taxa de aceitação até hoje, e quando a corrida é em lugar suspeito não aceita e até hoje não baixou sua taxa.</p>
4 - Comunicação	COM A EMPRESA	É BOA/RUIM SIM OU NÃO. POR QUÊ?	COMO SE OPERA? PRESENCIAL VIRTUAL	JÁ TEVE QUE REPORTAR ALGUM INCIDENTE? EXPLIQUE.	<p>Nunca teve a necessidade de reclamar alguma coisa, nem sabe como reclamar uma situação, porque é tudo pelo aplicativo.</p> <p>Já foi atendido no presencial porque o seu celular estava dando problema e não estava conseguindo acessar as corridas, mas chegando lá resolveu sem problema.</p> <p>Prefere o atendimento presencial, acha melhor estar conversando com uma pessoa tete a tete. Refere que tem um filho que tava rodando Uber e, do nada, eles</p>
	COM OUTROS MOTORISTAS				<p>bloquearam o seu filho, e quando ele tentou entrar em contato só respondiam que a Uber estava fazendo uma reavaliação em alguns parceiros, e resolveu bloqueá-lo, acha que se esse atendimento fosse presencial, ele teria uma explicação melhor.</p> <p>Quanto à comunicação com outros motoristas diz ser um pouco reservado, não costuma conversar sobre os assuntos do dia a dia com outros parceiros, só mesmo assim quando se encontram em algum ponto estratégico, tipo posto de gasolina, e alguém, puxa conversa mas não tem nenhuma rede social, não tem WhatsApp com nenhum grupo, até porque não gosta, acha que nesse meio tem gente de tudo quanto é tipo.</p>
	ASSOCIAÇÕES/SINDICATO OUTRO				Refere não ser filiado a associação nenhuma.

5 - Segurança	RISCOS NO EXERCÍCIO DA ATIVIDADE	JÁ VIVENCIAU EXPERIÊNCIAS DE RISCO? QUAIS?	Não passou por situação perigosa, nenhuma, nunca precisou do respaldo da Uber em relação a isso.
6 - Liberdade de Trabalho	LIBERDADE NO TRABALHO DO MOTORISTA	O QUE REPUTA COMO LIBERDADE NESSE TRABALHO? EXEMPLOS	Diz que sem dúvidas há mais liberdade nesse trabalho com a Uber conhece pessoas diferentes, conhece lugares diferentes, mas se por acaso achar um emprego que lhe dê umas vantagens com certeza iria aceitar. Mas acha que a Uber dá mesmo um pouquinho mais de liberdade ao motorista. É possível atender clientes fora do sistema da plataforma, inclusive tem vários clientes que pegavam o aplicativo, e hoje são seus clientes, usam a plataforma quando não pode atendê-los, quando pode atender eles lhe dão a preferência. Faz com regularidade.
7 - Propaganda	DISCURSO COINCIDE COM A REALIDADE?	JUSTIFICATIVA. EXEMPLOS.	Acha que a propaganda é mais direcionada ao usuário, não ao motorista, eles procuram atender mais o usuário, conquistar o usuário porque para o motorista ela destoa de muitas coisas, inclusive, com a taxa, com o respaldo que é muito pouco, quer dizer com esse momento de pandemia, eles poderiam ter feito alguma coisa, ao menos liberar uma parte do valor das corridas e ir descontando, liberar valores com base na média de corridas dos motoristas e depois ir descontando, mas não fizeram nada disso deixando os motoristas à própria sorte. Então conclui que a propaganda destoa muito.
8 - Satisfação	VANTAGENS E DESVANTAGENS DE TRABALHAR NA UBER	QUAIS/ EXEMPLOS Vantagem: Desvantagem:	A única vantagem que vê é que o motorista trabalha para si mesmo, ele faz o próprio horário. Desvantagem aponta a falta de suporte básico, caso o motorista precise de algum tipo de auxílio eles não dão apoio nenhum.
9 - Empreendedorismo	QUAL O SIGNIFICADO DO TERMO PARA O ENTREVISTADO?	O MOTORISTA SE CONSIDERA UM EMPREENDEDOR? SIM OU NÃO. POR QUÊ?	Acha que realmente os motoristas não deixam de ser empreendedores, mas acho que a Uber deveria dar um pouquinho mais de respaldo, tipo aumentar um pouquinho o faturamento, diminuir a taxa cobrada, uma vez que é tudo por conta do motorista, por conta dos motoristas, dos proprietários de veículos, por isso conclui que de certa forma são empreendedores. "estamos empreendendo nesse sistema né?".
10 - Direitos Trabalhistas	COMO O MOTORISTA VÊ ESSA RELAÇÃO DE TRABALHO	AUTÔNOMO; PARCEIRO; EMPREGADO	Não tem essa opinião de que são empregados da empresa, porque não têm vínculo nenhum, porque na hora que decidir parar paro, na hora em que eles decidirem lhe bloquear eles bloqueiam, repete que
			não tem vínculo nenhum e por isso não se considera empregado da Uber.
		TEM SEGURO?	Tem seguro automóvel.
		ACHA QUE FAZ JUS A DIREITOS? POR QUÊ?	Afirma: "se você não tem direito, você não pode exigir direito". Se o motorista se cadastrou, entrou, está trabalhando, está rodando, então está na parceria, não tem que exigir direito nenhum. Vê a Uber como parceira na captação de corridas: capta o cliente, ele conduz o cliente e paga por isso, então a parceria que vê é essa: eles captam o cliente e ele compartilha parte do seu lucro com eles. Compara como uma associação de taxi, o pessoal paga uma taxa para associação captar os clientes.
		RECOLHE OU JÁ RECOLHEU PREVIDÊNCIA?	Recolhe para a Previdência como autônomo.
11 - Permanência na Uber	VÍNCULO COM A EMPRESA	PRETENDE PERMANECER? ATIVIDADE PROVISÓRIA?	Pretende continuar mesmo que consiga emprego vai continuar trabalhando com a Uber.
12 - Perspectivas Futuras	QUAL A FORMA DE TRABALHO "IDEAL"?	CLT; AUTÔNOMO; NEGÓCIO PRÓPRIO; EMPREGO PÚBLICO?	Se pudesse escolher hoje, com certeza teria o seu negócio próprio.

Entrevistado 12					
Categoria	Subcategoria	Unidade de Registro			Unidade de Contexto
1 - Jornada Laboral	JORNADA EM FUNÇÃO DE METAS, GANHOS POR METAS	QUAL A JORNADA DIÁRIA/SEMANAL? INTERVALOS? FOLGAS?			Afirma não ter jornada fixa diária, mas trabalha com meta de ganhos semanal. Acredita que, com base nas metas estabelecidas sejam necessárias 5 a 6 horas por dia, 7 dias por semana. Sim. Meta semanal de R\$ 1.000,00
		OS MOTORISTAS ESTIPULAM VALORES COMO METAS DIÁRIA/SEMANAL/MENSAL? Sim			Bate com mais tranquilidade em duas semanas por mês que coincidem com semanas de pagamento, nas outras reporta que precisa trabalhar nos horários de maior demanda para garantir a meta. Há uma variação também por mês, refere que meses como dezembro e janeiro é mais fácil bater a meta porque Salvador é uma cidade turística e há mais dinheiro circulando.
2 - Rendimentos	GANHOS E DESPESAS COM O EXERCÍCIO DA ATIVIDADE	APROVA A TAXA QUE A UBER ESTIPULA?			Não. Diz ser complicada a questão. Afirma que o motorista tem muitos custos e o valor do tempo de espera é muito baixo. A questão da quilometragem afirma ser um pouco melhor, mas "fica chateado" com os descontos muito altos. Discorda também do percentual de cobrança, acha que deveria haver reajuste anual.
		ENTENDE O CÁLCULO? ACHA QUE EXISTE TRANSPARÊNCIA?			Afirma entender o cálculo do percentual. Mas diz "não fazer a mínima ideia" sobre a estimativa da corrida.
		GOSTARIA DE PODER NEGOCIAR OS VALORES DO SEU SERVIÇO?			Disse que não. Prefere que o aplicativo faça isso pois acha que o passageiro iria querer pagar menos numa negociação direta.
3 - Sistema de Controle de Ativi.	AVALIAÇÃO X PUNIÇÃO	O MOTORISTA CONCORDA COM O SISTEMA? POR QUÊ?			Acha que o sistema de avaliação para efeito de classificação dos motoristas dentro do programa de incentivos Uber Pro (categorias Azul, Ouro, Platina e Diamante) deveria levar em conta apenas a nota do motorista, isto é, a qualidade do seu atendimento e não os percentuais de aceitação e cancelamento de corrida, porque acredita que, para manter esses percentuais é necessário ficar mais horas online no aplicativo.
		O MOTORISTA JÁ FOI PUNIDO? QUAL A SITUAÇÃO? Não respondeu. QUAIS OS MOTIVOS?			Não respondeu.
4 - Comunicação	COM A EMPRESA	É BOA/RUIM SIM OU NÃO. POR QUÊ?	COMO SE OPERA? PRESENCIAL VIRTUAL	JÁ TEVE QUE REPORTAR ALGUM INCIDENTE? O QUE HOVE?	Depende do nível em que o motorista está, como ele é categoria azul, refere mais dificuldade, porque vai ter que falar com um robô primeiro, só depois é que será atendido por uma pessoa física, então afirma ser um transtorno. Mas ressalta que existe local para atendimento presencial também. Uma categoria melhor classificada (ex. platinum) já teria um call center exclusivo e atendimento por seres humanos.
	COM OUTROS MOTORISTAS				Refere comunicação com amigos antigos, que estão no aplicativo há mais tempo e com quem conversa via Whats app. Afirma que fica atento no grupo para questões relativas a promoções, a alterações de preço, as quais chama de "ligadas ao capital", sendo esse o principal tema das comunicações com outros motoristas.
	ASSOCIAÇÕES/SINDICATO OUTRO				Não é filiado, mas acha a ideia interessante.
5 - Segurança	RISCOS NO EXERCÍCIO DA ATIVIDADE	JÁ VIVENCIOU ALGUMA SITUAÇÃO DE RISCO? O QUE OCORREU?			Na sua opinião sempre há perigo, principalmente porque o motorista não sabe qual o local onde vai deixar o passageiro. Reporta muita incompreensão do passageiro que estando em local de risco quer ser deixado na porta de casa. Com relação a localidades perigosas, critica a Uber comparando-a à 99 que informa pelo aplicativo quando o local é perigoso e a Uber nada informa nesse sentido. Não, mas reporta o caso de um colega que teve o carro furtado de dia, no bairro de Pernambués.

6 - Liberdade de Trabalho	LIBERDADE NO TRABALHO DO MOTORISTA	O QUE REPUTA COMO LIBERDADE NESSE TRABALHO? EXEMPLOS.	Afirma enfaticamente que sim. Depois diz que têm surgido modelos de trabalho "de poder trabalhar em casa", de poder "apenas ter que cumprir metas", mas que normalmente não são dessa forma. Na Uber ele refere ter tempo para praticar esporte, estudar, lazer e ainda assim "fazer a sua diária", o que afirma que não conseguiria em "um trabalho normal".
7 - Propaganda	DISCURSO COINCIDE COM A REALIDADE?	JUSTIFICATIVA. EXEMPLOS	Diz que apesar da proposta de novo modelo de trabalho com liberdade e de possibilitar o sustento de muitas famílias, há muitas distorções. Não há respeito aos direitos trabalhistas da CLT, afirma que no aplicativo não se tem direito a nada, a não ser produzir para tirar um pouco de dinheiro. Não há participação dos motoristas nos lucros, não tem ajuda para o carro, sequer há locais para os motoristas fazerem suas necessidades fisiológicas. Também não há como se alimentar adequadamente, a não ser no carro, por ser horário de pico.
8 - Satisfação	VANTAGENS E DESVANTAGENS DE TRABALHAR NA UBER	QUAIS/ EXEMPLOS	Vantagens: forma de cadastro tanto do motorista como de passageiro, a Uber tem um rigor maior analisa mais a vida tanto do motorista quanto do passageiro para ter acesso a plataforma, isso se comparada à 99 Pop. O público que utiliza o Uber, tem uma capacidade cultural maior, uma capacidade financeira maior em relação ao público da 99 Pop, onde o entrevistado vivenciou com mais frequência demandas em bairros com presença de tráfico de drogas. Possibilidade de escolher o horário de trabalho e conciliar com outras atividades. Interagir com muitas pessoas. Receber pelo que produz. Desvantagem: Segurança Isso dá mais segurança para o motorista. Maior segurança e menos acesso a bairros de risco.
			Maior liberdade e flexibilidade. Muito interessante como experiência. Se produzir mais, ganha mais.
9 - Empreendedorismo	QUAL O SIGNIFICADO DO TERMO PARA O ENTREVISTADO?	O MOTORISTA SE CONSIDERA UM EMPREENDEDOR? SIM OU NÃO. POR QUÊ?	Afirma não saber se isso é empreendedorismo de fato. Enxerga como uma "franquia" justificando que para ter acesso à plataforma e gerar lucros sem "ser um trabalho tão escravo" tem que fazer algumas coisas. O entrevistado faz a ressalva quanto ao trabalho dos motoristas da Uber que usam carro alugado, ele diz que esses têm que trabalhar acima de 9 horas por dia, pra conseguir pagar o aluguel do carro, pagar as taxas do aplicativo. Depois fala dos motoristas que tem carro próprio onde é preciso um investimento do capital do carro, e aí tem os custos também agregados, custo com seguro, custo com manutenção, custo com combustível e o custo inicial. Por fim, diz que discorda sobre serem empreendedores justificando que, de 10 motoristas, 1 ou 2 é MEI e finaliza dizendo que a maioria trabalha pra pagar a dívida para fazer aquilo, para viver, para sobreviver
10 - Direitos Trabalhistas	COMO O MOTORISTA VÊ ESSA RELAÇÃO DE TRABALHO	AUTÔNOMO; PARCEIRO; EMPREGADO	O entrevistado afirma que se vê como parceiro da Uber, sem vínculo empregatício.
		ACHA QUE FAZ JUS A DIREITOS? POR QUÊ?	Justifica dizendo que é diferente do caso da Ifood onde há exigência de cumprimento de carga horária, há supervisor e que na Uber ele pode ficar sem ligar o aplicativo por um dia, uma semana e não sofre penalização, "apenas

			deixando de evoluir em algumas categorias”. Acha que, por estar muito tempo nas ruas, o motorista se expõe a risco de acidentes então para ele deveria haver uma grande rede de oficinas com parceria com o aplicativo. Refere ainda que sendo o lucro da empresa grande (cita que em 2019 a empresa ficou em primeiro lugar) uma parte deveria ser direcionada para os Motoristas. Fala da necessidade de ter pontos na rua para os motoristas fazerem suas necessidades, fazer parceria com empresas para colocarem containers com banheiro em pontos da cidade, referindo ser perda de tempo voltar pra casa pra fazer alguma necessidade. Também fala da necessidade de ser compreendida a questão previdenciária e de seguro de vida para o trabalhador e feita parceria com bancos para oferecerem valores atrativos nesse sentido.
		RECOLHE OU JÁ RECOLHEU PREVIDÊNCIA?	Sim. MEI. Acha que sim. Alega que o motorista precisa estar coberto no caso de se machucar e não poder trabalhar
		TEM ALGUM SEGURO?	Somente do carro. Não tem de vida, nem de acidente.
11 - Permanência na Uber	VÍNCULO COM A EMPRESA	PRETENDE PERMANECER? ATIVIDADE PROVISÓRIA?	Diz que tenta algo melhor, que estuda, mas não se vê trabalhando em sua profissão para ganhar menos, não cogita isso. Por isso não afirma ser o trabalho na Uber provisório. Diz que tem planos na área do empreendedorismo, mas que precisa de capital, “juntar uma grana com o aplicativo” Diz que não sabe se é provisório, que tudo depende do amanhã, sobre o qual não sabe.
12 - Perspectivas Futuras	QUAL A FORMA DE TRABALHO “IDEAL”?	CLT; AUTÔNOMO; NEGÓCIO PRÓPRIO; EMPREGO PÚBLICO?	Afirma que ter um negócio próprio é um sonho dele.