

UNIVERSIDADE ESTADUAL DO NORTE FLUMINENSE DARCY RIBEIRO – UENF

CENTRO DE CIÊNCIAS DO HOMEM – CCH

PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM SOCIOLOGIA POLÍTICA

THALITA BARRETO SARLO

**NOVO CAPITALISMO E UBERIZAÇÃO DO TRABALHO: UMA ANÁLISE A
PARTIR DA EXPERIÊNCIA DOS MOTORISTAS DE UBER**

Campos dos Goytacazes – RJ

Fevereiro de 2022

THALITA BARRETO SARLO

**NOVO CAPITALISMO E UBERIZAÇÃO DO TRABALHO: UMA ANÁLISE A
PARTIR DA EXPERIÊNCIA DOS MOTORISTAS DE UBER**

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Sociologia Política da Universidade Estadual do Norte Fluminense Darcy Ribeiro, como requisito parcial à obtenção do título de Mestre em Sociologia Política.

Professor orientador: Dr. Fabrício Barbosa Maciel

Campos dos Goytacazes – RJ

2022

FICHA CATALOGRÁFICA

UENF - Bibliotecas

Elaborada com os dados fornecidos pela autora.

S245

Sarlo, Thalita Barreto.

NOVO CAPITALISMO E UBERIZAÇÃO DO TRABALHO : UMA ANÁLISE A PARTIR DA EXPERIÊNCIA DOS MOTORISTAS DE UBER / Thalita Barreto Sarlo. - Campos dos Goytacazes, RJ, 2022.

116 f.

Inclui bibliografia.

Dissertação (Mestrado em Sociologia Política) - Universidade Estadual do Norte Fluminense Darcy Ribeiro, Centro de Ciências do Homem, 2022.

Orientador: Fabricio Barbosa Maciel.

1. uberização. 2. neoliberalismo. 3. novo capitalismo. 4. trabalho indigno. I. Universidade Estadual do Norte Fluminense Darcy Ribeiro. II. Título.

CDD - 320

**NOVO CAPITALISMO E UBERIZAÇÃO DO TRABALHO: UMA ANÁLISE A
PARTIR DA EXPERIÊNCIA DOS MOTORISTAS DE UBER**

Thalita Barreto Sarlo

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Sociologia Política da Universidade Estadual do Norte Fluminense Darcy Ribeiro, como requisito parcial à obtenção do título de Mestre em Sociologia Política.

Professor orientador: Dr. Fabrício Barbosa Maciel

BANCA EXAMINADORA

Prof. Dr. Fabrício Barbosa Maciel (Presidente)

Prof. Dr. Ricardo André Avelar da Nóbrega (UENF)

Prof. Dr. George Gomes Coutinho (UFF)

Prof. Dr. Sérgio Luiz Pereira da Silva (UNIRIO)

Campos dos Goytacazes – RJ

2022

Dedico esse trabalho a todos da minha família que vieram antes de mim e não tiveram a mesma oportunidade de estudar. Especialmente à minha mãe, professora Luciana, meu maior exemplo.

AGRADECIMENTOS

Agradeço primeiramente o amor, cuidado e apoio da minha mãe que me fez chegar até aqui. Ela nunca me cobra, sempre me acolhe. É ela que se preocupa comigo todos os dias, que se importa mais com o meu bem-estar e minha felicidade do que com um bom emprego ou título. A ela que me ensinou e me ensina tanto sobre o que é importante na vida, sobre simplicidade, humildade, sobre ter responsabilidade, sobre ter fé em Deus, toda a minha gratidão e amor.

Agradeço também ao meu pai, que mesmo distante, me traz uma força enorme para “vencer na vida”. Mal sabe ele o quanto o reconhecimento dele é importante para mim. Ter a sua benção na minha vida profissional é de grande valia, obrigada pai.

Agradeço ao Bruno, meu companheiro, por todo amor compartilhado e cuidado comigo. É ele que aguenta meus estresses acadêmicos e é ele que segura na minha mão e diz que vai dar tudo certo. Muitas vezes, ele acredita mais em mim do que eu mesma. É a presença dele que dá cor aos meus dias mesmo quando tudo parece cinza.

Agradeço à Julia, que dividiu apartamento comigo no início da pandemia e compartilhou todas as incertezas e medos que esse período trouxe. Nossa amizade é um presente na minha vida, obrigada por nutrir essa relação, obrigada pela parceria acadêmica e pelas revisões de regras ABNT.

Agradeço à Vanessa, minha terapeuta durante um longo período, por ter me ajudado a segurar a onda da ansiedade, pela escuta sempre sensível e por sempre me lembrar que para seguir um caminho profissional é preciso que ele faça sentido.

Agradeço à Thaisa, minha amiga dentro e fora da Uenf, por compartilhar comigo tantos momentos especiais, por trazer leveza ao período da quarentena, pelo café com notas de chocolate e por ser tão prestativa.

Agradeço à Maria Angelica, minha amiga que me traz tanta sabedoria. Foi uma conversa com ela que me fez criar a imagem da gente, no futuro, tomando um café pós trabalho. Essa imagem me deu força nos momentos de desânimo.

Agradeço a minha turma de mestrado 2020, que mesmo com as circunstâncias da pandemia e o estranho mestrado remoto, puderam estar presentes e unidos. Obrigada pelas risadas e momentos descontraídos e também pelo apoio nos momentos tensos. Um agradecimento especial ao Rafael, meu parceiro de representação discente, pela cumplicidade.

Agradeço também à Elaine, que foi provavelmente a pessoa que mais conversei, por todas as trocas.

Agradeço também ao Brauner, o único colega que fiz de outra Universidade, através do GT da ANPOCS. As trocas de e-mails foram frutíferas e a afinidade bibliográfica de sua dissertação me trouxe muita inspiração.

Agradeço à Wania, por toda a dedicação e preocupação com os discentes e com o PPGSP como um todo. Agradeço a todo o corpo docente do programa pelos ensinamentos. Agradeço especialmente ao professor Roberto Dutra, que me preparou para o mestrado, e também pela oportunidade e supervisão no estágio docência.

Agradeço ao meu orientador, professor Fabrício Maciel, por toda a atenção e pelos ensinamentos, por tentar me manter sempre animada e com esperança na vida acadêmica.

Agradeço aos voluntários da pesquisa, que toparam ser entrevistados e me contar tantos momentos importantes de suas trajetórias. A colaboração desses batalhadores foi essencial para que a pesquisa pudesse se desenvolver.

*“A novidade veio dar à praia
Na qualidade rara de sereia
Metade o busto
D'uma deusa Maia
Metade um grande
Rabo de baleia...*

*A novidade era o máximo
Do paradoxo
Estendido na areia
Alguns a desejar
Seus beijos de deusa
Outros a desejar
Seu rabo prá ceia...”*

(Gilberto Gil e Herbert Viana)

Resumo

Essa pesquisa busca discutir a uberização do trabalho enquanto um fenômeno global a partir das transformações da sociedade do trabalho no capitalismo contemporâneo. Essas mudanças são tratadas em seus aspectos gerais e nos aspectos específicos da periferia do capitalismo pensando no histórico da precariedade estrutural no Brasil. O objetivo é contribuir com um panorama que tematize as dimensões morais dessas transformações. O trabalho de motorista de Uber será especificado como objeto de pesquisa em um “tipo ideal” situando essa categoria no contexto do trabalho uberizado. O conceito de “trabalho indigno” e de “sujeito neoliberal” são usados como fio condutor da análise para pensar a uberização em seus aspectos morais e subjetivos, a partir de Maciel (2006) e Dardot e Laval (2016). Serão apresentadas algumas estratégias e processos usadas pela empresa Uber afim de situar o surgimento, a preponderância e as peculiaridades do novo uso da tecnologia nas relações de trabalho. Nesse contexto, serão destacados também os conflitos regulatórios e os posicionamentos recentes do Estado sobre o vínculo trabalhista neste tipo de trabalho, dentre outras reações à uberização. Empiricamente, através do método qualitativo de entrevistas em profundidade, cuja inspiração veio de Souza (2012; 2018) e Lahire (2004), o trabalho uberizado será analisado por meio das trajetórias de vida e da experiência cotidiana de motoristas de Uber, destacando a forma como a incerteza e flexibilidade afeta a subjetividade desses indivíduos. A discussão dos resultados da pesquisa empírica baseia-se na articulação com a abordagem teórica escolhida e busca situar o objeto escolhido em um contexto de classe.

Palavras chave: uberização, neoliberalismo, novo capitalismo, trabalho indigno.

Abstract

This research engages to discuss the uberization of work as a global phenomenon based on the transformations of the work society in contemporary capitalism. These changes are treated in their general aspects and in the specific aspects of the periphery of capitalism, considering the history of structural precariousness in Brazil. The purpose is to contribute with a panorama that thematizes the moral dimensions of these transformations. Uber driver work will be specified as an object of research in an “ideal type” placing this category in the context of uberized work. The concept of “unworthy work” and “neoliberal subject” are used as a guideline for the analysis to think about uberization in its moral and subjective aspects from Maciel (2006) and Dardot and Laval (2016). Some strategies and processes used by the Uber company will be presented in order to situate the emergence, preponderance and peculiarities of the new use of technology in labor relations. In this context, regulatory conflicts and recent State positions on the employment relationship in this type of work will also be highlighted, among other reactions to uberization. Empirically, through the qualitative method of in-depth interviews, whose inspiration came from Souza (2012; 2018) and Lahire (2004), the uberized work will be analyzed through the life trajectories and daily experience of Uber drivers, highlighting the way how uncertainty and flexibility affect the subjectivity of these individuals. The discussion of the empirical research results is based on the articulation with the chosen theoretical approach and the chosen object in a class context.

Keywords: uberization, neoliberalism, new capitalism, unworthy work.

SUMÁRIO

1 INTRODUÇÃO.....	10
2 TRANSFORMAÇÕES DO TRABALHO NO CAPITALISMO CONTEMPORÂNEO.....	15
2.1 Como chegamos à uberização? Um breve panorama das interpretações sobre o trabalho no novo capitalismo.....	15
2.2 O novo capitalismo à brasileira: a uberização em uma sociedade com a marca histórica da precariedade.....	24
2.3 Trabalhadores uberizados no mundo: uni-vos?	28
2.4 Trabalho indigno: uma proposta alternativa para pensar a uberização	31
3 A UBER: ENTRE ESTRATÉGIAS E CONFLITOS.....	34
3.1 Introdução: como começou a empresa? Processos e estratégias.....	34
3.2 A estratégia da gamificação.....	37
3.3 Da Uber à uberização.....	38
3.4 A Uber e as legislações pelo mundo – Sociologia Política e o Direito do Trabalho ...	39
3.5 A estratégia de “litigância manipulativa” que a Uber vem utilizando no Brasil.....	43
3.6 Reações à uberização: a importância da crítica	45
4 O TRABALHO UBERIZADO A PARTIR DA EXPERIÊNCIA DO MOTORISTA DE UBER.....	48
4.1 Sobre a metodologia e o campo	48
4.2 Daniel.....	52
4.2.1 Subjetividade neoliberal: “O dinheiro é uma coisa maldita, ele mexe com a mente da pessoa”	55
4.2.2 À volta para o trabalho formal	58
4.3 Igor.....	59
4.4 Marcelo.....	63
4.5 Fernanda	67

4.5.1 “Empresa de si mesmo” – “Aqui (meu carro) é minha empresa”	70
4.5.2 Entre o dito e o não dito – o que está por trás das escolhas morais.....	74
4.5.3 “A gente não tem vida”	75
4.6 Nicolas.....	77
4.6.1 “Putz! E agora?” – A trajetória de subempregos	79
4.6.2 “A Uber foi minha salvação”	81
5 ANALISANDO AS TRAJETÓRIAS DOS MOTORISTAS ENTREVISTADOS	84
5.1 É possível dizer que o trabalho de motorista de Uber é um trabalho digno?	84
5.1.1 Origem de classe	86
5.1.2 Expectativa positiva na Uber	87
5.1.3 Expectativa frustrada	88
5.1.4 O “bico” na “gig economy”	89
5.1.5 Trabalho formal assalariado é trabalho digno?	90
5.1.6 Desinteresse político	92
5.1.7 A meta a ser batida e a autogestão	94
5.1.8 O valor do trabalho	96
5.1.9 Incerteza e insegurança	97
5.2 Entre a “corrosão do caráter” e o “trabalho digno”	97
6 CONSIDERAÇÕES FINAIS	100
REFERÊNCIAS	105
ANEXO	111

1 INTRODUÇÃO

Para contextualizar o interesse de pesquisa que me levou a pesquisar a uberização do trabalho, e especificamente os motoristas de Uber, voltarei alguns anos na minha trajetória acadêmica. Quando fiz iniciação científica na graduação de Administração Pública, escolhi fazer um trabalho teórico que tivesse como pano de fundo o tema da desigualdade social. Assim sendo, estudei e abordei os temas da cidadania e da subcidadania, da modernidade e modernidade periférica, do Estado de bem-estar social e da política social como instrumento político de transformação social. Nesse sentido, a desigualdade estrutural periférica e especificamente a brasileira foi o que me causou inquietação e interesse de pesquisa. Pensando nisso, pesquisar o tema do trabalho no mestrado me pareceu muito coerente, já que “uma teoria geral sobre o trabalho também é uma teoria sobre a desigualdade” (MACIEL, 2021, p. 38).

O interesse de pesquisa que apresento aqui surgiu precisamente no ano de 2019, quando cursei como aluna especial a disciplina ministrada pelo professor Fabrício Maciel intitulada “Leituras sobre cultura capitalista”. Foi nessa época que entrei em contato com parte da bibliografia que faz parte deste referencial teórico, especialmente Boltanski e Chiapello (2009) e Richard Sennett (2006). A partir dessa bibliografia, passei a olhar para a realidade social de uma forma diferente: sempre procurando o sentido moral para determinados fenômenos sociais. Com a Uber não foi diferente: ao reparar na forma como a empresa se apresentava permeada por uma ideia de empreendedorismo com *slogans* como “Seja seu próprio chefe”; “trabalhe em horários flexíveis” e também como se referia aos motoristas que trabalham para a empresa como “parceiros”, logo percebi que tinha muito conteúdo ideológico que poderia ser desenvolvido sob a ótica da bibliografia mencionada, já que, tratava-se na verdade de um trabalho precarizado, sem vínculo formal de trabalho, e, portanto, sem direitos garantidos.

Dessa forma, ao começar a pesquisar o que era uberização percebi aspectos sociologicamente muito relevantes. Primeiramente, porque se trata de um fenômeno global, isto é, a empresa transnacional Uber atua em países centrais e em países periféricos, o que significa que a empresa começou a operar livremente sem empregar nenhum motorista até mesmo naqueles países que consolidaram um amplo Estado de bem-estar social. O fenômeno da uberização possui uma diversidade de camadas de análise porque englobam questões pertinentes às mudanças no mundo do trabalho, questões regulatórias, questões relacionadas à tecnologia e à indústria digital e até mesmo questões de mobilidade urbana. Quanto às mudanças no mundo do trabalho, especialmente no campo da Sociologia e do Direito do

Trabalho muitos estudos vêm sendo desenvolvidos acerca do tema, quase sempre permeado pela noção de que a uberização representa um novo tipo de precarização do trabalho.

Como a sociologia weberiana nos ensina, para analisar o fenômeno histórico, que é por sua natureza complexo, convém analisar os elementos que o compõe. As ciências históricas e sociais pretendem explicar a causa e interpretar de maneira compreensiva um fenômeno social. Para Weber, a causalidade sociológica pressupõe a determinação regular entre dois fenômenos: entendendo que um fenômeno A favorece mais ou menos o aparecimento do fenômeno B, isto é, não se trata de uma relação inevitável, mas, é uma “relação parcial e construída em certos elementos do indivíduo histórico e determinados dados anteriores.” (ARON, 1999, p.459)

Pensando no trabalho uberizado como um fenômeno histórico, para analisá-lo na sua complexidade, é necessário retomar não só um breve histórico das transformações no mundo do trabalho, mas, sobretudo incluir uma perspectiva ainda pouco discutida neste tema. Assim, buscarei incluir as interpretações do capitalismo sob o ponto de vista moral, levando em conta as mudanças ideológicas que tornaram a uberização um fenômeno possível na sociedade contemporânea. Além disso, a minha pretensão é incorporar à análise do fenômeno os aspectos simbólicos e subjetivos do trabalho uberizado.

Considerando, portanto, que existe um contexto macro que inclui questões sobre as transformações do capitalismo e sobre o papel do Estado e das instituições a partir do surgimento das empresas de “tecnologia”, tentarei construir um quadro teórico nesse sentido, buscando tematizar também os aspectos morais e simbólicos envolvidos nessas transformações e nas relações entre sujeito e trabalho. Ou seja, no contexto micro, como essa transformação social se apresenta na experiência do trabalhador motorista de Uber?

A partir do rompimento do modelo acumulação capitalista fordista ocorreram diversas mudanças no capitalismo global cujas interpretações nos ajudam a construir um panorama capaz de situar a uberização nesse contexto. Robert Castel (1998) identificou que a nova que questão social é a existência de “inúteis para o mundo”, ou ainda de “sobrantes” formando uma vulnerabilidade de massa que convive a incerteza e a instabilidade.

Para Richard Sennett (2006), no “novo capitalismo” surgiram várias mudanças contrapondo o modelo burocrático: mudança nas instituições, na dinâmica do mercado trazida pelo capitalismo global e financeiro, mudança na forma como é concebido o trabalho, mudança na política e mudança, sobretudo, das ideias. “As instituições, as capacitações e os padrões de consumo efetivamente mudaram. O meu ponto de vista é que essas mudanças não libertaram as pessoas” (SENNETT, 2006, p. 21).

Boltanski e Chiapello (2009) estabelecem a relação entre o espírito do capitalismo e o papel da crítica, e tem como objeto as mudanças ideológicas que acompanharam as recentes transformações do capitalismo. Para eles, o capitalismo carece de justificações, ou seja, é necessária uma ideologia capaz de justificar seu engajamento.

O livro do Tom Slee (2017) possibilita uma reflexão importante para situar a uberização do trabalho como um fenômeno bastante significativo do novo capitalismo. O autor desmistifica o movimento da economia do compartilhamento demonstrando porque, na verdade, trata-se de modelos de negócios desregulados de concentração de renda para uma pequena fatia bilionária da sociedade que está atuando para precarizar o trabalho e mudar a dinâmica das cidades a seu favor e por fora das regras do Estado. Ora, se o capitalismo é esse sistema tão absurdo, como bem pontuou Boltanski e Chiapello (2009) ele carece de justificações: o espírito do capitalismo necessita de uma ideologia que justifique seu engajamento. “Pois, como ensinava Max Weber, sem recurso de um “ponto de vista” que implique em valores, como seria possível selecionar, no fluxo intrincado daquilo que ocorre, o que merece ser ressaltado, analisado, descrito?” (BOLTANSKI & CHIAPELLO, 2009, p.30).

Pierre Dardot e Christian Laval (2016) também buscam dar uma interpretação ao capitalismo contemporâneo. Para eles, o capitalismo não é sempre igual a ele mesmo, como apontam algumas visões marxistas, mas composto por transformações e estratégias que o renovam. O neoliberalismo então é uma transformação profunda do capitalismo que por sua vez, transforma profundamente a sociedade. Eles definem o neoliberalismo como “um sistema normativo que ampliou sua influência no mundo inteiro, estendendo a lógica do capital a todas as relações sociais e a todas as esferas da vida” (LAVAL; DARDOT, 2016, p.7).

Essa problemática que envolve o novo capitalismo, sujeito e trabalho me apontaram para algumas perguntas: o que torna empresas como a Uber um fenômeno possível no capitalismo contemporâneo? Quais as justificações morais que justificam o engajamento da multinacional Uber? O trabalho sem vínculo, mediado por plataformas digitais, é uma tendência no novo capitalismo? Como a subjetividade dos sujeitos é afetada pelo trabalho flexível como motorista de Uber? Em que medida o trabalho de motorista de Uber pode ser considerado um trabalho indigno?

Procurarei especificar o trabalho de motorista como objeto de pesquisa, mas também o situando no contexto de outras categorias de trabalho uberizado. Buscarei compreender, os motoristas que trabalham na Uber enquanto uma representação de tipo ideal, já que, existem outros aplicativos semelhantes e motoristas que trabalham concomitantemente em outros

aplicativos e/ou ainda em outras atividades laborais. Esse tipo ideal busca servir ao estudo sobre o trabalho em plataformas digitais, o qual a complexidade e diversidade desses trabalhos pode ser contrastada. A escolha da Uber em detrimento de outras empresas de transporte de aplicativos deve-se ao fato da empresa ser a maior do ramo, ou seja, “a vencedora” (SLEE, 2017).

Para tanto, gostaria de propor aqui como chave analítica central dois conceitos: primeiramente, o de “trabalho indigno” (MACIEL, 2006). Neste, o autor procurou definir a dimensão moral do trabalho precário, ou seja, aquela que envolve a insegurança ontológica, o estigma e a humilhação social. Com isso, é possível tematizar aspectos psicossociais e entender como esses vão afetar moralmente os indivíduos, ou seja, como esse trabalho gera insegurança, frustrações e inferioridade social. O outro é o de “sujeito neoliberal” (LAVAL; DARDOT, 2016). Com este conceito os autores propõem uma junção entre psicanálise e sociologia para revelar uma nova condição do homem cuja subjetividade deve estar inteiramente envolvida, engajada e entregue a sua atividade profissional.

O sujeito neoliberal descrito por Dardot e Laval (2016) que é “empresa de si mesmo” é aquele que deve se aprimorar incessantemente buscando melhores desempenhos e resultados submetendo-se a um “jogo da verdade” em que deve provar o seu ser e seu valor. Os autores fazem um diálogo com a psicanálise e compreendem que há nos “neossujeitos” um diagnóstico clínico frequente de depressão e de “desacoplamento”: encontram-se em um estado de suspensão fora dos quadros simbólicos. Richard Sennett fala de um movimento parecido que ele chama de “corrosão do caráter”.

Nesse contexto, o referencial teórico dessa pesquisa pretende tratar das recentes transformações do capitalismo no cenário global e as consequentes mudanças no mundo do trabalho. A partir desse pano de fundo teórico pretendo investigar empiricamente a condição psicossocial dos motoristas da Uber. Para isso, a escolha metodológica se baseará em um método qualitativo que busca um tratamento propriamente sociológico para a individualidade dos atores sociais (JUNIOR, MASSI, 2015).

Buscarei compreender a experiência deste “novo trabalho” mediado por uma plataforma digital que é composta por uma nova forma de organização do tempo de trabalho e um novo tipo de remuneração, levando em conta esses aspectos que dizem respeito a sobrevivência material, mas também, tentando compreender a dimensão moral incorporando à análise a condição subjetiva desses trabalhadores.

No capítulo I buscarei abordar as transformações do trabalho no capitalismo contemporâneo a partir do referencial teórico escolhido. A ideia é contribuir com um panorama que tematize os aspectos morais envolvidos nessas transformações. O ponto de partida, como é comum nos estudos do trabalho, é o rompimento do modelo de acumulação fordista e o advento da flexibilidade. Buscarei ainda tratar das implicações do novo capitalismo/neoliberalismo em uma sociedade com o histórico da precariedade como a brasileira. Depois, tentarei criticar a expectativa de uma mobilização dos trabalhadores uberizados frente aos desafios do presente. Por fim, defenderei o uso do conceito de “trabalho indigno” enquanto alternativa para pensar a uberização.

O capítulo II se dedicará a trazer um panorama sobre a empresa Uber, mostrando como ocorreu seu surgimento, como se deram os processos de crescimento e expansão desse modelo negócio, bem como as estratégias e conflitos que compõe a trajetória dessa empresa. Neste ponto, buscarei trazer um resumo de países que reagiram à uberização através de regulamentação trabalhista, articulando a Sociologia Política com o Direito do Trabalho.

O capítulo III se dedicará a explicar brevemente a escolha metodológica que guiou a pesquisa empírica e trará notas sobre o campo, detalhando como foi realizada a pesquisa. Isso se refletirá no capítulo IV, onde narro e analiso a história de vida de cinco entrevistados separadamente.

Por fim, o capítulo IV irá discutir e analisar a trajetória dos motoristas entrevistados, destacando o conjunto de reincidência de discursos e práticas e as disposições encontradas nos perfis analisados. Dessa forma, buscarei concluir respondendo à pergunta principal da pesquisa.

2 TRANSFORMAÇÕES DO TRABALHO NO CAPITALISMO CONTEMPORÂNEO

2.1 Como chegamos à uberização? Um breve panorama das interpretações sobre o trabalho no novo capitalismo

O cenário do capitalismo contemporâneo no qual é situado o fenômeno de empresas como a Uber só é passível de entendimento se voltarmos um pouco na história das mudanças do capitalismo e da sociedade do trabalho. Procurarei agora apresentar um breve panorama teórico nesta direção.

Muitos estudos sobre o trabalho remontam ao capitalismo industrial e ao fordismo. O sociólogo francês Robert Castel (1998) nos mostra em seu livro “Metamorfoses da questão social”, a partir mais ou menos do ano 1900, como a sociedade salarial se compunha. Ele explica as condições que tornaram possível a mudança da relação salarial que prevalecia no início da industrialização para a relação salarial fordista. Essas condições passaram pela moralização do trabalho operário, uma mistura de sedução e coerção para construir uma disciplina rígida do trabalho, “bons operários” que tem seu lugar definido na sua sociedade. O acesso a novas formas de consumo e uma nova forma de viver por intermédio do salário foi fundamental para que o próprio trabalhador pudesse fazer parte da relação produtiva pelo consumo de massa. A criação do direito do trabalho também foi fundamental para o novo *status* do trabalho na sociedade salarial (MACIEL, 2021).

Essa disciplina rígida de trabalho é também o que Richard Sennett descreve como a “jaula de ferro”: foi preciso “domar” os trabalhadores. Para explicar a cultura do novo capitalismo, Sennett (2006) procurou reconstruir o que era o capitalismo anterior a partir da metáfora dos modelos militares de organização. Esse modelo militar e burocrático foi durante um longo período (1860 – 1970), o que sustentou o capitalismo, tendo como características a estabilidade e a longevidade dos negócios, a militarização da sociedade civil (como percebeu Max Weber), onde todos tinham lugar e função definidos. Na época de Bismarck na Alemanha, esses elementos eram capazes de prevenir uma revolução, dando até aos trabalhadores pobres um lugar definido na sociedade. No modelo militarizado e burocrático existia uma racionalização do tempo e do trabalho, forjando uma coesão social. O autor relacionou esse modelo para contrapor com o sistema de crenças no capitalismo atual: “O tempo racionalizado permitia que os indivíduos encarassem suas vidas como narrativas” (SENNETT, 2006, p. 29).

Assim como Sennett, Dardot e Laval (2016, p.324) entenderam que os sujeitos não se converteram à sociedade industrial e mercantil apenas pelos atrativos do assalariamento, foi preciso implantar “os tipos de educação da mente, de controle do corpo, de organização do trabalho, moradia, descanso e lazer que seriam a forma institucional do novo ideal de homem, a um só tempo indivíduo calculador e trabalhador produtivo.” Em outras palavras, houve uma normatização subjetiva de um tipo particular. Segundo os autores, o sujeito produtivo foi a grande obra da sociedade industrial. Esse sujeito produtivo tinha ainda a expectativa de produzir bem-estar, prazer e felicidade.

Segundo Boltanski e Chiapello (2009), o Welfare State trouxe uma nova possibilidade de viver “burguesmente” em regime salarial. Nessa época, o salário era crescente na economia e aumentaram também os dispositivos de garantias sociais, principalmente para as profissões de nível superior, como promoção regular nas carreiras ao longo da vida, sistemas de seguro social reforçados por fundos mútuos e regime de aposentadoria. Havia então algum nível de estabilidade. De acordo com esses autores, o trabalho assalariado é uma forma de organização do trabalho que estava, tanto para Weber quanto para Marx, no centro de definição do capitalismo e pode ser definido como: pessoas que vendem sua força de trabalho para aqueles que detêm o capital, para o qual o sistema é orientado, ou seja, os “donos dos meios de produção”.

A condição operária ocupou na década de 1930 um lugar que pôde, de certa forma, integrar essa classe com o sentimento de “pertencimento”. Houve uma tomada de consciência coletiva do fato de ser espoliada dos frutos do seu trabalho e uma relativa integração na subordinação, o que foi fundamental para a luta social e para as conquistas inéditas dos trabalhadores nas décadas seguintes (CASTEL, 1998).

Em virtude do crescimento econômico, das lutas sociais e do crescimento do Estado Social houve períodos de ganhos para classe trabalhadora. Entretanto, essa classe foi deixando de ser homogênea e os pólos de conflito passaram a não estar mais entre proletários e burgueses: a luta por colocações, nas palavras de Castel, ocorria neste momento dentro da posição de assalariado visto que, já havia uma diversidade de trabalhadores que possuíam mais renda e *status* que outros. A partir da década de 1970, esta trajetória foi interrompida e todo o progresso social parecia ter sido dissolvido:

(...) é no momento em que a “civilização do trabalho” parece impor-se definitivamente sob a hegemonia da condição de assalariado que o edifício racha, repondo na ordem do dia a velha obsessão popular de ter que viver “com o que ganha em cada dia” (CASTEL, 1998, p. 593).

Castel argumenta que o núcleo da questão social hoje é a existência de “inúteis para o mundo”, ou seja, uma parte considerável da população marcada por situações de incerteza e instabilidade, formando uma vulnerabilidade de massa que convive com uma sociedade ainda maciçamente salarial (CASTEL, 1998). Essa vulnerabilidade social de massa abre caminhos para o fenômeno da Uber e o apelo, ainda que, muitas vezes implícito do “empreendedor de si”. De acordo com o autor:

A segmentação dos empregos, do mesmo modo que o irresistível aumento dos serviços acarreta uma individualização dos comportamentos do trabalho completamente distinta das regulações coletivas da organização “fordista”. Não basta mais saber trabalhar, é preciso saber, tanto quanto, vender e se vender. Assim, os indivíduos são levados a definir, eles próprios, sua identidade profissional e fazer com que seja reconhecida numa interação que mobiliza tanto um capital pessoal quanto uma competência técnica geral (CASTEL, 1998, p. 602).

Pierre Dardot e Christian Laval (2016) em *A nova razão do mundo* buscam dar uma interpretação ao capitalismo contemporâneo. Para eles, o capitalismo não é sempre igual a ele mesmo, como apontam algumas visões marxistas, mas composto por transformações e estratégias que o renovam. O neoliberalismo então é uma transformação profunda do capitalismo que por sua vez, transforma profundamente a sociedade. Eles definem o neoliberalismo como “um sistema normativo que ampliou sua influência no mundo inteiro, estendendo a lógica do capital a todas as relações sociais e a todas as esferas da vida” (LAVAL; DARDOT, 2016, p.7).

Dardot e Laval (2016) chamam de “a grande virada” a transição do modelo de acumulação capitalista fordista para o neoliberalismo. Inicialmente, a política conservadora neoliberal que triunfou no Ocidente na década de 1980 constituiu uma tentativa de resposta política à crise econômica e social do regime anterior. Como argumentam os autores, é importante não pensar a virada em termos de “complô”, como se fosse objeto de uma escolha racional e controlada. Desse momento até chegarmos ao estágio do neoliberalismo atual foram muitas mudanças. Sendo assim, a “virada” começou por pressões de certas condições, sem que houvesse um planejamento estratégico de longo prazo com um objetivo definido para que o neoliberalismo se tornasse um novo modo de regulação em escala mundial. A tese nessa obra apresentada é que esse objetivo tenha se constituído ao longo do próprio confronto, “se imposto a forças muito diferentes em razão da própria lógica do confronto e, a partir desse momento, feito o papel de catalisador, oferecendo um ponto de encontro a forças até então relativamente dispersas” (LAVAL; DARDOT, 2016, p.192).

“A grande virada” para o neoliberalismo foi ainda acompanhada de uma luta ideológica contra os Estados de bem-estar que alimentou diretamente a ação de alguns governos e contribuiu para legitimar a nova ordem. Importante destacar que na análise dos autores, para que o neoliberalismo se legitimasse, apenas a conversão dos espíritos e as mudanças a nível econômico e estrutural não teria sido suficiente. Em vista disso, foi necessária uma mudança de comportamento.

Isso foi obra, em grande parte, de técnicas e dispositivos de disciplina, isto é, de sistemas de coação, tanto econômicos como sociais, cuja função era obrigar os indivíduos a governar a si mesmos sob a pressão da competição, segundo os princípios do cálculo maximizador e uma lógica de valorização de capital. (...) Finalmente, a progressiva ampliação desses sistemas disciplinares, assim como sua codificação institucional, levaram à instauração de uma racionalidade geral, uma espécie de novo regime de evidências que se impôs aos governantes de todas as linhas como único quadro de inteligibilidade da conduta humana. (LAVAL; DARDOT, 2016, p.193).

O neoliberalismo é, sobretudo, uma racionalidade, portanto, não pode ser reduzido à expansão espontânea da esfera mercantil e do campo de acumulação do capital. Antes de ser uma ideologia ou política econômica, tem a capacidade de empregar técnicas de poder inéditas sobre as condutas e as subjetividades. Por isso eles falam em “limites do marxismo” para compreensão da sociedade atual. A partir da elaboração do conceito de “racionalidade política” e “governamentalidade” de Michel Foucault, Dardot e Laval (2016) entenderam que a racionalidade neoliberal se caracteriza principalmente, pela generalização da concorrência como norma de conduta e da empresa como modelo de subjetivação. Sendo assim, “cada sujeito foi levado a conceber-se e comportar-se, em todas as dimensões de sua vida, como um capital que devia valorizar-se” (LAVAL; DARDOT, 2016, p.201). Essa subjetivação geral tem a habilidade de erodir as lógicas de solidariedade.

A erosão das lógicas de solidariedade coletiva junto às diminuições das proteções sociais foi corroendo progressivamente os direitos ligados ao status de trabalhador. As novas formas de emprego, “precário, flexível”, “temporário” se tornaram cada vez mais gerais e comuns. Sob esse contexto do “medo social” há uma naturalização do risco no discurso neoliberal que expõe cada vez mais os trabalhadores às flutuações do mercado (LAVAL; DARDOT, 2016).

Apesar de Robert Castel ter identificado a existência dos “sobrantes” e da “desfiliação social”, reconhece a sociedade do trabalho ainda como a principal questão global do capitalismo contemporâneo e a flexibilidade como princípio estruturante das sociedades contemporâneas, cuja ideologia afeta principalmente os desfiliaados, os não-filiaados e os sobrantes no centro e na

periferia do capitalismo. “O futuro da sociedade para Castel é o perigo da continuidade de ruptura entre trabalho e proteção, quando a “sociedade se torna mercado”, inteiramente dominada por suas leis, o que significaria para ele o triunfo da globalização” (MACIEL, 2014, p.123).

André Gorz, por sua vez, divide a trajetória da sociedade do trabalho em Fordista e Pós-Fordista, sendo a primeira caracterizada por várias conquistas da classe trabalhadora através da garantia de direitos básicos, segurança no trabalho, tempo livre e salário, e a segunda, o que ele chama de “fim da sociedade do trabalho”: “saímos de uma sociedade do trabalho para não colocarmos nada em seu lugar” (GORZ, 2004 *apud* MACIEL, 2021). Para ele, o esgotamento prático do Fordismo fragmentou a classe trabalhadora tradicional e o mercado nas dimensões de produção e consumo. Diferente de Castel, Gorz propõe outra definição que não a sociedade do trabalho, que ele chama de “imaterial”. Assim, não foi possível superar a lógica destrutiva do capital como Marx propôs: a classe trabalhadora foi cooptada e fragmentada pelo sistema do capital (MACIEL, 2021).

Em uma conclusão que vai de encontro à de Gorz sobre a classe trabalhadora, em “O novo espírito do capitalismo” (BOLTANSKI & CHIAPELLO, 2009) os autores foram capazes de descrever uma conjuntura única, na qual o capitalismo pôde se libertar dos entraves ligados a reivindicações de justiça e produzir uma mudança de valores necessária para tentar construir uma imagem mais tolerável do capitalismo:

Embora, a curto prazo, o capitalismo vá muito bem, já que suas forças conseguiram se libertar em alguns anos de grande parte dos entraves acumulados ao longo do século passado, ele poderia ser também conduzido a uma daquelas crises potencialmente mortais que já enfrentou. E nada garante que, desta vez, a crise dê origem (a que custo?) a um “mundo melhor”, como ocorreu com os países desenvolvidos nas décadas que se seguiram à Segunda Guerra Mundial (BOLTANSKI & CHIAPELLO, 2009, p.28).

Para Sennett (2006), no “novo capitalismo” surgiram várias mudanças contrapondo o modelo burocrático: mudança nas instituições, na dinâmica do mercado trazida pelo capitalismo global e financeiro, mudança na forma como é concebido o trabalho, mudança na política e mudança, sobretudo, das ideias. O terceiro espírito do capitalismo, ou seja, a ética que rege esse novo capitalismo, deve ser entendida, para tornarmos então inteligível o que é a uberização do trabalho. “As instituições, as capacitações e os padrões de consumo efetivamente mudaram. O meu ponto de vista é que essas mudanças não libertaram as pessoas” (SENNETT, 2006, p. 21).

Assim como a zona de vulnerabilidade social mundial para Castel, e a relação entre flexibilidade e precarização em Gorz e Sennett, Boltanski e Chiapello (2009) analisaram, a partir de um dado empírico que, em todos os países da OCDE está ocorrendo um nivelamento por baixo das remunerações. O capitalismo, ao longo das décadas de 1980 e 1990, analisadas nessa obra, foi reestruturado pós-crise do fordismo em torno de mercados financeiros e fusão/aquisição de multinacionais, num contexto favorável de políticas governamentais, perda de proteção social e aumento da flexibilização do trabalho. O conjunto desses fatores levou ao crescimento regular da precariedade do trabalho e ao aumento das desigualdades. Segundo os autores:

O capitalismo mundial, entendido como a possibilidade de fazer o capital frutificar por meio do investimento ou da aplicação econômica, portanto, vai muito bem. Quanto às sociedades – para retomar a separação entre o social e o econômico – não vão nada bem (BOLTANSKI & CHIAPELLO, 2009, p.23).

É importante perceber, como ressalta Maciel (2021), que autores europeus costumam dar extrema importância a esse momento histórico do Welfare-State. Esses autores, entretanto, falam desse período que ocorreu nos países ricos como se fossem universais, sendo que a periferia do capitalismo sempre conviveu com a precarização de forma estrutural.

A extensão e intensificação das lógicas de mercado, de acordo com Dardot e Laval (2016) têm efeitos sobre a organização do trabalho e sobre as formas de emprego da força de trabalho. No capitalismo financeiro, a gestão neoliberal que pode ser chamada também de “coerção flexível” ou “autonomia controlada” faz com que as coerções da rentabilidade financeira sejam interiorizadas pelos indivíduos na forma de eficiência produtiva e desempenho individual. Mover os indivíduos para ações desejadas do mercado supõe criar condições que os obriguem a trabalhar e se comportar como agentes racionais cuja alavanca de disciplina é muitas vezes, o medo do desemprego e da precariedade. Assim como Sennett (2015), os autores também comparam o novo modelo com o modelo burocrático descrito como o tipo ideal por Max Weber, porque agora, em vez de obedecer a procedimentos formais e normas hierárquicas, os assalariados são levados a outras exigências, com novas formas de controle: “o controle é feito por registro de resultados, por rastreabilidade dos diferentes momentos da produção, por uma vigilância mais difusa dos comportamentos, das maneiras de ser, dos modos de relacionamento com os outros (...)” (LAVAL; DARDOT, 2016, p.227), isso permitiu que a lógica de concorrência tivesse agora também entre os assalariados. O efeito dessa nova gestão

é a intensificação do trabalho, individualização dos prazos, possível ampliação do poder de hierarquia e redução das formas coletivas de solidariedade.

É interessante perceber que as mudanças do mundo do trabalho foram detectadas ainda sob a ótica do assalariamento. A uberização corresponde a um aprofundamento da lógica de mercado de trabalho flexível. Dardot e Laval (2016) salientam que essa mudança para um “autogoverno” não foi obtida espontaneamente nem foi efeito dos discursos de gestão que aspiram indivíduos à autonomia, mas foi principalmente, obtida pelo controle da subjetividade operado de forma eficaz quando a ameaça de desemprego está no horizonte de todo assalariado.

Boltanski e Chiapello (2009) estabelecem a relação entre o espírito do capitalismo e o papel da crítica, e tem como objeto as mudanças ideológicas que acompanharam as recentes transformações do capitalismo. Eles analisam que, com o enfraquecimento da crítica ao capitalismo na década de 1980, outras formas de organização passaram a reger o funcionamento do sistema. Para entender a ideologia que sustenta o modelo da Uber, é necessário compreender a importância das mudanças ideológicas no sentido de que estas são responsáveis pela reprodução das transformações sociais num dado período histórico. Como entendimento de ideologia, usarei o que Boltanski e Chiapello citaram de Louis Dumont: um conjunto de crenças compartilhadas que estão inscritas nas instituições, implicam em ações e estão ancoradas na realidade.

A crítica tem para a evolução do capitalismo um papel fundamental: uma capacidade surpreendente de assimilar parte da crítica para desarmar as forças anticapitalistas encontrando caminhos para sua sobrevivência (BOLTANSKI & CHIAPELLO, 2009). Sendo assim, as críticas à “jaula de ferro” do capitalismo materialista e consumista se tornaram o discurso desse novo capitalismo: flexibilidade, defesa do bem comum, ideais de sustentabilidade e, portanto, assimilação de parte da crítica. A outra, obviamente, é usada em favor da acumulação capitalista.

Indo de encontro ao que Boltanski e Chiapello (2009) chamam de “assimilação da crítica” Dardot e Laval (2016) falam que o neoliberalismo apesar dos desastres que engendra possui uma notável capacidade de auto fortalecimento, portanto, suas crises não são uma ocasião para limitar-se, pelo contrário, são uma oportunidade de prosseguir para sua trajetória de ilimitação. As tensões causadas pelas “crises” do neoliberalismo, as tendências cada vez mais desigualitárias e os desequilíbrios especulativos tornam os dias cada vez mais difíceis para as populações. Isso porque, ele fez surgir um sistema “nó de força” através de normas e instituições que comprimem as sociedades, deixando pouca inflexão de políticas.

Boa parte das companhias que atuam no movimento da economia do compartilhamento são um fenômeno do Vale do Silício nos Estados Unidos, onde “sempre se viu e se apresentou como sendo mais que dinheiro: lá também se construiria um futuro melhor” (SLEE, 2017, p.33). Apela para ideias de “sustentabilidade” e “igualdade”. Em outras palavras, o capitalismo possui uma dimensão moral e ideológica que trabalha em seu favor.

A diferença entre capitalismo e economia de mercado é que o último possui regras, contudo a acumulação capitalista tende a operar sem limitações, a menos que essas lhe sejam impostas. Os “capitalistas” de hoje são um grupo de indivíduos influentes, acionistas e/ou dirigentes de grandes empresas que têm a capacidade de exercer pressão para que empresas produzam o seu lucro máximo e sirvam para o crescimento do capital, são, portanto, os principais atores responsáveis pela acumulação capitalista (BOLTANSKI & CHIAPELLO 2009). É também o que Wright Mills (1981) chamou de “elite do poder”.

No diagnóstico de Dardot e Laval (2016, p.8):

O sistema neoliberal é instaurado por forças e poderes que se apoiam uns nos outros em nível nacional e internacional. Oligarquias burocráticas e políticas, multinacionais, atores financeiros e grandes organismos econômicos internacionais formam uma coalização de poderes concretos que exercem certa função política em escala mundial.

Para Richard Sennett (2006), a cultura do novo capitalismo é colocada por setores mais avançados da economia, como a alta tecnologia e as finanças globais e essa pequena fatia da economia exerce uma influência cultural imensa. São essas novas instituições que indicam a nova formulação das capacidades e capacitações pessoais, a cultura do consumo, e por sua vez influenciam a política.

Na mesma via, André Gorz (2005, p.11) na sua crítica ao capitalismo contemporâneo entende que “marketing e propaganda fabricam valores simbólicos, estéticos e sociais. Ligados às inovações, tornam obsoletos os produtos existentes, e conseguem para a empresa um mercado que durante algum tempo é protegido da concorrência de outras empresas”.

Essas justificações morais do capitalismo são fundamentais para entender a aceitação da ordem e sua reprodução social. São justificações de dimensão individual e geral, ou seja, quais os motivos que uma pessoa encontra para empenhar-se nesse capitalismo? Como essa empresa capitalista serve ao bem comum? (BOLTANSKI & CHIAPELLO 2009).

Para responder a primeira pergunta para justificação de dimensão individual: esses indivíduos estão prontos para encontrar uma promessa de narrativa individual menos inóspita. Para segunda pergunta, a Uber promete servir ao bem comum dando oportunidade de renda,

transformando as cidades, o compartilhamento de veículos e a mobilidade urbana. A chamada economia do compartilhamento, movimento em que a Uber se enquadra sendo um fenômeno do Vale do Silício nos Estados Unidos traz promessas de um mundo melhor: ajudar indivíduos vulneráveis a tomar controle de suas vidas tornando-o microempresários, ser uma alternativa sustentável para o comércio de grande circulação, formar uma comunidade de indivíduos que podem contar mais uns com os outros e serem menos consumidores passivos e materialistas. Esse engajamento combinado ao modelo de desregulação no qual atuam essas empresas é um atrativo do capital de risco (SLEE, 2017).

Por que não usar a Uber em vez de comprar o carro? Podemos priorizar o acesso em detrimento da propriedade, e nos livrarmos de um consumismo ao qual muitos de nós nos sentimos presos (SLEE, 2017, p. 35).

É interessante perceber como a situação dos “sobrantes” que Castel identificou encoraja a chegada de empresas como a Uber no mercado e a facilidade de seu crescimento. A CEO da Uber (hoje ex-CEO) no Brasil Claudia Woods, ao ser questionada sobre o termo “uberização” e precarização do trabalho em entrevista para a *Veja* diz que, por trás do termo existe uma “disrupção”, pois a Uber é uma oportunidade para gerar renda independente da formação e disponibilidade de tempo, é, portanto, um modelo acessível a todos com relativa simplicidade de entrada (ZYLBERKAN, 2020). De acordo com essa leitura a empresa é uma salvação do desemprego e da indignidade, é uma oportunidade de indivíduos fazerem um auto resgate. Quanto mais “sobrantes” dispostos a procurar um auto resgate, melhor para a empresa. Quanto mais facilidade do ponto de vista de não burocratização e não regulamentação por parte do Estado, melhor para empresa.

O novo capitalismo promete um tipo de reconhecimento, como analisou Maciel (2017), que é *fake*, pois só reforça a desigualdade. A Uber e suas derivadas prometem “autonomia”, “versatilidade”, “transforme seu tempo em dinheiro”, “gerencie seu tempo”, “oportunidades onde quer que você esteja” promete dignidade em um formato modificado que não é mais pelo salário e pelo *status* de trabalhador vinculado a alguma identidade social reconhecida. Para isso funcionar (pelo menos temporariamente) precisou prometer uma narrativa de sucesso individual em uma sociedade de desespero generalizado com desemprego crescente e boa parte da população (nesse caso, falando especificamente do Brasil) vivendo na informalidade.

Sennett (2006) salienta que desde a época de Marx a instabilidade parece ser a única constante do capitalismo. Hoje a economia moderna é caracterizada por essa energia instável. Quais seriam então, as consequências pessoais dessa instabilidade? O que está contrapondo a

“jaula de ferro”? “A repulsa à rotina burocrática e a busca da flexibilidade produziram novas estruturas de poder e controle, em vez de criarem as condições que nos libertam” (SENNETT, 2015, p.54).

2.2 O novo capitalismo à brasileira: a uberização em uma sociedade com a marca histórica da precariedade

Antunes (2018) procura formular uma fenomenologia dos diversos modos de ser da informalidade no Brasil destacando as formas históricas de trabalho informal na periferia do capitalismo, mas também demonstrando a ampliação acentuada de trabalhadores com contratos temporários, sem estabilidade e sem registro em carteira, acompanhando um movimento global de terceirização e flexibilização. Em um contraponto à obra de Andre Gorz sobre o “fim da sociedade do trabalho” ele reforça a tese que o trabalho ainda é uma categoria central na sociedade atual.

O autor utiliza esse argumento para reforçar a atualidade da teoria do valor de Marx e para situar o Brasil em uma questão globalizada: uma nova era de precarização estrutural do trabalho. A partir deste segundo ponto, há uma pressão por desmonte da legislação social protetora do trabalho, principalmente através da ferramenta da terceirização pelas empresas transnacionais. É neste cenário que surge a uberização (ANTUNES, 2018).

Jacob Lima (2009) também buscou recuperar a discussão do trabalho informal em uma forma atualizada agora como trabalho flexível generalizado. A informalidade já foi vista como “problema de país pobre”, nas palavras do próprio autor, mas com o advento da flexibilidade da produção, dos mercados, do consumo e dos contratos do trabalho, a informalidade chega agora no chamado “primeiro mundo”. Algo que Ulrich Beck resolveu chamar de “brasilização do ocidente” (MACIEL, 2021).

Algumas das consequências desse processo destacadas por Lima (2009) são: o desemprego estrutural, o enfraquecimento do movimento operário e sindical, a busca das empresas cada vez mais por mão de obra barata e desorganizada e um mercado de trabalho desregulamentado. Em tese, mesmo em se tratando em países como o Brasil que a informalidade e a precarização sempre esteve presente, agora a informalidade deixa de representar algo transitório para se constituir em algo definitivo, ou seja, existe uma falta de perspectiva para inserção de trabalhadores na formalidade já prometida antes pela cultura

salarial. Segundo o autor, embora os trabalhadores brasileiros que nunca conseguiram entrar na formalidade sempre tenham tido a autonomia como perspectiva, esta passava por projetos coletivos. O que ocorre no momento é o “empreendedorismo pobre” que significa uma subsistência por situações pontuais de mobilidade de classe.

Vera Telles avança em pensar que as mutações do trabalho alteram as relações entre trabalho e sociedade. O emprego se desdobra em formas variadas de trabalho precário, intermitente, descontínuo tornando inoperantes as diferenças entre trabalho formal e informal. Além disso, as experiências de trabalho que mobilizam os “sobrantes” “também operam como outros tantos circuitos por onde a riqueza social globalizada circula e produz valor, tornando igualmente indiscerníveis as diferenças entre emprego e desemprego, entre trabalho e não trabalho” (TELLES, 2006, p. 174). A autora mostra a importância de ressituar problemas e de construir um plano de referência adequado às novas realidades sociais. A partir disso, busca situar novas questões que compõem a vida urbana. À época dessa análise de Telles, o trabalho uberizado ainda não estava compondo o cenário urbano da cidade de São Paulo, nem de outras grandes cidades no mundo. Agora essa realidade se apresenta e transforma o cenário social, político e urbano em grande parte das cidades no mundo, seja no centro, seja na periferia. Por isso, a indagação feita pela autora continua válida:

Também é o caso de se perguntar de que modo as novas realidades do trabalho (e do não-trabalho) redesenham mundos sociais, as relações de força e campos de práticas que fazem a tessitura da cidade e seus espaços. Ainda: de que modo são redefinidas práticas sociais e as mediações que conformam uma experiência social sob outro diagrama de relações e outro jogo de referências. As circunstâncias variadas do trabalho precário e intermitente redefinem tempos e espaços da experiência social (cf. Sennet, 2000). Alteram, poderíamos dizer, a própria experiência urbana, seguindo os circuitos descentrados dos “territórios da precariedade” (cf. Le Marchand, 2004) (TELLES, 2006, p.175).

Sem tempo para tratar dos pormenores da sociologia urbana, podemos apenas pensar na relevância do trabalho uberizado nas grandes e médias cidades nos países centrais e periféricos e como isso tem potencialidade para transformar a paisagem social. Para Maciel (2021), a grande novidade da sociedade do trabalho mundial contemporânea é que a zona de vulnerabilidade inclui também os países do centro. Isso pode ser visto através da quantidade de “empresas-aplicativo” que, semelhante à Uber, estão presentes nos países da América Latina, (como o Ifood), na Europa (como o Deliveroo), nos Estados Unidos (como a Lyft), dentre outros. Inclusive, de acordo com reportagem do EL País:

Assim como no Brasil, a imagem cotidiana de entregadores com uma mochila nas costas distribuindo comida ou cumprindo tarefas é observada diariamente nas ruas de Madri, Paris, Bruxelas, Londres. São a fotografia mais reconhecível — e muitas vezes precarizada — da revolução trabalhista provocada pelas plataformas digitais. Mas vão

além do setor de entrega de comida e encomendas: chegaram à tradução de idiomas, às aulas particulares, à advocacia e ao transporte urbano (Uber e Cabify, entre outros). Bruxelas se atreveu a pôr cifras num fenômeno que, por enquanto, tem dados muito escorregadios: calcula que haja na Europa entre 235 e 355 plataformas digitais que dão emprego a 28,1 milhões de trabalhadores, assalariados ou autônomos, que chegarão a ser 43 milhões em 2025 (GÓMEZ, 2021).

Voltando à Maciel (2021), a sociedade mundial do trabalho sempre gerou uma condição indigna para grande parte das pessoas nos países periféricos. Partindo de uma crítica que vai além da dicotomia “trabalho – não trabalho” de autores como André Gorz e Clauss Offe, ele identifica que a tese do fim da sociedade do trabalho trata na verdade de um tipo de trabalho com salário e seguridade que só existiu para grande parte da população nos países onde foram consolidados os Welfare-States, ou seja, países como o Brasil, cuja economia é substancialmente informal, não seria uma “sociedade do trabalho” para esses autores. Entretanto, o mérito desta análise é utilizar criticamente a contribuição desses autores. No caso de Gorz, Maciel reconhece a importância de sua contribuição para pensar uma nova teoria sobre o trabalho que identifique como incontestável a força e objetividade do conhecimento tecnológico nas sociedades atuais, mas propõe um uso alternativo dessas ideias:

Uma hipótese alternativa seria a reconstrução do que é a sociedade do trabalho contemporânea, se considerarmos que o “mundo da produção” nunca deixou de existir e sem esta dimensão da vida não existe nenhuma outra. Esta hipótese exigiria o enfrentamento de equívocos e lacunas deixados pela tentativa de compreensão da “sociedade do conhecimento”, sem desconsiderar a capacidade parcial de interpretação que tal perspectiva apresenta (...) Em nenhum momento se enfrenta a questão básica para compreensão da reprodução do capitalismo: para onde vai a dimensão da produção precarizada com a reestruturação tecnológica das sociedades contemporâneas? (MACIEL, 2021, p. 121)

Mediante o exposto, a tese de Maciel (2021) sobre a generalização da precariedade em nível mundial é que se no centro do capitalismo há um crescimento da precariedade, na periferia ocorre uma “dupla precarização”, pois aqui temos a precariedade estrutural (histórica) somada à precariedade conjuntural. Por isso, podemos afirmar que a “uberização” tem tido um papel ambíguo no cenário atual brasileiro: o papel de ser uma opção, um meio de sobrevivência e uma salvação da indignidade a milhões de pessoas que perderam seus postos de trabalho, ou que sequer tinham conseguido alguma inserção no mercado de trabalho e o papel de ser ainda mais perverso na periferia do capitalismo com o agravamento da precariedade conjuntural. Essa ambiguidade não pode escapar a uma compreensão crítica do fenômeno da uberização.

Abílio, Amorim e Grohmann (2021, p.29) colocam uma interessante questão para pensar a uberização na periferia: “Como expressar os processos de precarização, degradação e flexibilização em um mercado de trabalho precário, informal, degradado e flexível de nascença?” Por isso, propõem um exercício de construir uma perspectiva analítica a partir da

periferia, com a tese de que “elementos que estruturam a periferia parecem se generalizar e tecer as tendências contemporâneas da exploração capitalista do trabalho” (ABÍLIO; AMORIM, GROMANN, 2021, p. 30 *apud* Abílio, 2017; Abílio; Grohmann, 2021). Dessa forma, para os autores, as tendências da uberização, apesar de serem globais, se realizam de acordo com a divisão internacional do trabalho e de acordo com a articulação de desigualdades.

Para Ricardo Antunes e Filgueiras (2020) a uberização é uma forma de invisibilizar as relações de trabalho para parecer uma prestação de serviço, o que na verdade esconde a concretude de formas diferenciadas de assalariamento para obtenção de lucro, espoliação do trabalho e exploração de mais valor. A uberização individualiza e transfere os custos de seu labor para os trabalhadores. Chamam atenção de que com o advento das novas tecnologias nunca foi tão fácil impor às empresas o cumprimento de normas e efetivar o direito do trabalho, no entanto, o que ocorre é uma “contrarrevolução do capital” sustentada por uma forte ideologia neoliberal que permite às empresas de aplicativo impor uma inviabilidade de regulação protetiva. Salientam que a precarização não é algo estático, mas um processo que se amplia e se reduz tendo como elemento decisivo a capacidade de resistência desse novo proletariado digital.

Para a historiadora Virgínia Fontes (2017), recentemente os Estados capitalistas preparam os trabalhadores para a subordinação direta do capital, sobretudo através da redução de sua intervenção para reproduzir a força de trabalho empregada criando uma massa crescente de trabalhadores desempregados. Ela identificou na teoria marxista a tendência ao trabalho por “peças”, ou seja, na medida da produção. Também coloca uma perspectiva interessante de como uma parcela dos trabalhadores que não tem mais acesso aos contratos com direito passam a rejeitar esse formato colocando-se dispostos a assumir o ponto de vista de “empreendedor de si próprios” do capital. Na perspectiva marxista, o ponto dessa autora é a extração de mais valor em grande escala: existe uma livre circulação de lucro de grandes empresas como a Uber, que detém a “propriedade dos recursos sociais de produção”, que combinam todo um cenário favorável ao crescimento desse modelo. A internacionalização de capitais amplia também as expropriações primárias nas periferias. Quanto aos motoristas da Uber, ela atenta:

Estes se sabem trabalhadores, mas não se consideram como tal, mas como prestadores de um serviço casual, mesmo se movidos pela mais dramática necessidade. De fato, eles não têm um emprego, mas uma conexão direta de entrega do mais-valor aos proprietários capazes de lhes impor um processo de produção de valor pré-estabelecido (FONTES, 2017, p. 103).

Um dos pontos para os quais Virgínia Fontes chama mais atenção é não cair no equívoco de supor um “fim do trabalho”, pois o capitalismo é regido por extração de mais-valor.

Reconhece o recuo da consciência de classe dos trabalhadores e a dificuldade desses trabalhadores segmentados organizarem alguma luta frente à uberização e por isso salienta a importância de primeiramente começar compreendendo esse fenômeno sob a ótica das relações concretas que a dominação do capital tenta ocultar. Apesar de reconhecer o que Boltanski e Chiapello chamariam de “desarmamento da crítica”, ela abre uma argumentação que essa nova expansão do capital em relação direta com extração de mais-valor gera também novas contradições que podem abrir outra escala de luta dos trabalhadores.

2.3 Trabalhadores uberizados no mundo: uni-vos?

Quando comecei a pesquisar a uberização, ainda no ano de 2020, as tendências pareciam ser muito favoráveis às empresas de “tecnologia” e muito desfavoráveis aos trabalhadores. Tanto que, uma das minhas principais questões era pensar: como é possível a Uber operar em tantos países sem regulação trabalhista? Essa questão permanece pertinente, porém, algumas mudanças e avanços aconteceram desde então. Tratarei disso especificamente no próximo capítulo, no subtópico “A Uber e as legislações pelo mundo – Sociologia Política e o Direito do Trabalho”. Por ora, posso dizer que considerando que a uberização é um fenômeno recente, as instâncias políticas e jurídicas, a sociedade e a crítica ainda estão em fase de formação de consensos. Apesar da tendência à expansão e aos mecanismos neoliberais favoráveis às empresas de “tecnologia”, o conflito ainda está posto. Iniciativas que contestam a atuação e o poder destas empresas vêm se tornando cada vez mais especializadas e crescentes.

O debate em torno de uma possível frente de organização dos trabalhadores uberizados que reivindique melhores condições de trabalho merece atenção devido a sua complexidade. Isso porque, de acordo com a perspectiva de Dardot e Laval (2016) que defendo aqui, o neoliberalismo não é somente um sistema que atua no mercado, nas instituições e direitos, ele também produz novas relações sociais. De acordo com os autores:

Fazer com que os indivíduos ajam no sentido desejado supõe que se criem as condições particulares que os obriguem a trabalhar e se comportar como agentes racionais. A alavanca do desemprego e da precariedade foi, sem dúvida, um meio poderoso de disciplina, em particular em matéria de taxas de sindicalização e reivindicação salarial. Mas essa alavanca “negativa”, cujo motor é o medo, sem dúvida estava longe de ser suficiente para a reorganização das empresas. Outros instrumentos de gestão foram necessários para reforçar a pressão da hierarquia sobre os assalariados e aumentar seu comprometimento. Assim, a gestão das empresas privadas desenvolveu práticas de gestão de mão de obra cujo princípio é a individualização de objetivos e recompensas com base em avaliações quantitativas repetidas. (LAVAL; DARDOT, 2016, p.226)

A despeito dos autores estarem tratando da empresa privada que emprega assalariados, a descrição desse tipo de gestão neoliberal pode ser vista nas plataformas digitais que intermediam o trabalho. A alavanca “negativa”, neste caso, é o medo da precariedade, que está mais presente no trabalhador que não tem garantias. A “individualização dos objetivos e recompensas com base em avaliações quantitativas repetidas” pode ser vista nitidamente no gerenciamento algorítmico do trabalho, que visa gerar um comportamento individual em que o indivíduo trabalhe mais para atingir seus objetivos. Isso será mais bem compreendido no subtópico da “gamificação” no capítulo seguinte. Por fim, os trabalhadores das “empresas-aplicativo” são levados a curvar-se as exigências do “cliente”, por meio do sistema de avaliação (notas atribuídas aos motoristas no aplicativo, por exemplo), obedecendo, portanto, a um gigante invisível. O efeito disso, como compreendeu Dardot e Laval, é gerar um comportamento individualizado que reduz todas as formas coletivas de solidariedade.

Portanto, Dardot e Laval (2016) têm uma perspectiva mais realista sobre a luta dos trabalhadores e pautas da esquerda de forma geral. A partir principalmente, do fato empírico da superação provisória da crise de 2008, os autores perceberam que o neoliberalismo escapa de maneira extraordinariamente perigosa de suas crises, apesar de todos os desastres que traz consigo. Eles argumentam que apesar do sofrimento causado pela subjetivação neoliberal, a mutilação que opera na vida comum, no trabalho e fora dele, não se pode excluir a possibilidade de revolta contra o sistema neoliberal em muitos países. Novamente, mostram que as mutações subjetivas provocadas pelo neoliberalismo “que operam no sentido do egoísmo social, da negação da solidariedade e da redistribuição” (LAVAL; DARDOT, 2016, p.9) podem desembocar em movimentos reacionários e até mesmo neofascistas.

As plataformas digitais foram eficientes em criar e um mecanismo de isolar os trabalhadores e evitar qualquer tipo de sindicalização. Ou seja, toda a noção do trabalho uberizado impede uma visão de consciência e condição de classe. Os “parceiros” da Uber geralmente se conhecem na rua e nas redes sociais e formam redes de convívio e apoio, entretanto, isso não é suficiente para desencadear a formação de um movimento. Ainda que esses trabalhadores tivessem um espaço físico de trabalho definido e pudessem se organizar, nada garante que o fariam. É preciso compreender que o mundo não é mais o do trabalhador assalariado na fábrica, e esse novo trabalhador, além de ter um trabalho diferente, isolado, que intercala entre o mundo virtual e material, não é só diferente nos aspectos objetivos: esse trabalhador pensa diferente, sente diferente e age diferente.

Aproximando-se da compreensão de Dardot e Laval (2016) sobre o “sujeito neoliberal”, André Gorz escreve sobre o capitalismo pós-moderno e o trabalho imaterial como se estivesse prevendo a “uberização do trabalho”:

(...) a diferença entre o sujeito e a empresa, entre a força de trabalho e o capital, deve ser suprimida. A pessoa deve, para si mesma, tornar-se uma empresa; ela deve se tornar como força de trabalho, um capital fixo que exige ser continuamente reproduzido, modernizado, alargado, valorizado. Nenhum constrangimento lhe deve ser imposto do exterior, ela deve ser sua própria produtora, sua própria empregadora e sua própria vendedora, obrigando-se a impor a si mesma constrangimentos necessários para assegurar a viabilidade e a competitividade da empresa que ela é. Em suma, o regime salarial deve ser abolido (GORZ, 2005, p.23).

Sendo assim, podemos chegar à conclusão que as mudanças que ocorrem hoje no mundo do trabalho já estavam em curso há muito tempo. Podemos indagar por que os setores de esquerda não puderam evitá-la. Segundo Boltanski e Chiapello (2009) os setores de esquerda, e até mesmo de direita, sindicatos e intelectuais que se ocupam de influir sobre os processos econômicos visando criar condições de vida humana melhores não puderam impedir essa reestruturação do capitalismo “tão custosa em termos humanos”. Esses setores hoje tentam responder à uberização sob forma de resistência pela via grevista e de organização dos trabalhadores (pensando, por exemplo, na contribuição de Ricardo Antunes para o tema), bem como buscam um reforço estatal para conter o avanço do modelo. Para Boltanski e Chiapello (2009):

(...) essa tendência, hoje não tem outra alternativa senão optar entre duas posições, insatisfatórias do nosso ponto de vista: por um lado, a utopia do retorno de um passado idealizado (com nacionalizações, economia pouco internacionalizada, projeto de solidariedade social, planificação estatal e sindicatos fortes); por outro, acompanhamento muitas vezes entusiástico das transformações tecnológicas, econômicas e sociais. Nenhuma dessas duas posições possibilita resistir realmente aos desgastes ocasionados pelas novas formas assumidas pelas atividades econômicas: a primeira, porque é cega para aquilo que torna o neocapitalismo sedutor para grande número de pessoas e por subestimar a ruptura realizada; a segunda porque minimiza seus efeitos destrutivos. Ainda que polemizando entre si, têm o efeito comum de difundir um sentimento de impotência e ao imporem uma problemática dominante (crítica ao neoliberalismo versus balanço em geral positivo da globalização), fechar o campo de possibilidades. (BOLTANSKI & CHIAPELLO, 2009, p.29)

As justificações morais do capitalismo podem ser chamadas de ideologia dominante desde que não sejam vistos os “dominados” como agentes passivos: “a maioria dos participantes no processo, tantos os fortes como os fracos, apoia-se nos mesmos esquemas para representar o funcionamento, as vantagens e as servidões da ordem na qual estão mergulhados” (BOLTANSKI & CHIAPELLO 2009, p.42).

A crítica que Dardot e Laval (2016) fazem a Boltanski e Chiapello é que a interpretação do terceiro espírito do capitalismo que tem como objeto a ideologia que justifica o engajamento

na nova ordem acaba por “ressaltar apenas a face sedutora e estritamente retórica dos novos modos de poder” (DARDOT e LAVAL, 2016, p.330) esquecendo o papel da constituição de uma subjetividade particular.

Segundo Jessé Souza (2018), as pessoas possuem em todas épocas e lugares uma “necessidade externa” e uma “necessidade interna”. A primeira diz respeito a sobrevivência material, já a segunda, imaterial, tem a ver com a procura de dotar sentido a própria vida. A necessidade interna é de mais difícil de compreensão porque possui uma dimensão moral e política que se relaciona com a “legitimação pessoal e social que justifica a existência individual e a dominação social em todos os aspectos” (SOUZA, 2018b, p. 25). O trabalho útil é um fundamento valorativo central das sociedades ocidentais, mas temos a dificuldade de notar tudo que é simbólico e olhar para a dimensão material como se fosse a única existente. Por isso é um desafio intelectual pensar o trabalho uberizado pelo ponto de vista moral, pois como coloca Souza: sem consciência da realidade moral e simbólica que nos molda, somos ainda mais impotentes de sua força. Tratar de trabalho indigno, portanto, levanta uma provocação, porque essa condição não é explicada pela dicotomia em torno da posse ou não de capital (MACIEL, 2006).

2.4 Trabalho indigno: uma proposta alternativa para pensar a uberização

Pesquisando a especificidade do trabalho desqualificado na periferia, Maciel (2018, p. 281) percebeu que existe uma pergunta sempre silenciada na cabeça de trabalhadores desqualificados: “quem sou eu, que valor eu tenho, posso ser substituído por inúmeros iguais a mim, caso abandone minha ocupação neste momento?” Sob esse ponto de vista, façamos a relação desses questionamentos com um exército numeroso de pessoas dispostas a trabalhar como motorista de Uber seja por escolha dentre as opções disponíveis ou pela falta de inserção no mercado de trabalho. Ainda para Maciel (2006), os trabalhadores socialmente desqualificados não possuem reconhecimento pela sociedade de forma geral, e não possuem reconhecimento por eles mesmos e sua utilidade na divisão do trabalho. Para além da situação material e insegurança em relação ao futuro, estão sujeitos a um círculo vicioso fadado a privação material e moral.

A escolha da articulação do conceito de “trabalho indigno” se baseia na necessidade de compreensão de aspectos morais relacionados ao trabalho de motorista de Uber, ainda pouco desenvolvido se comparado a extensa bibliografia que trata dos aspectos precários da ocupação.

Depois de certo desenvolvimento teórico, percebi que o mais coerente seria usar este conceito para fins analíticos, sem uma preocupação binária, e, portanto rígida, de afirmar que este trabalho pode ser considerado digno ou indigno. Sobretudo, porque é a partir do trabalho empírico que a complexidade da realidade se apresenta.

Por ora, o que pode ser dito é que a hipótese que guiou essa pesquisa é o trabalho de motorista de Uber sustenta uma aparência de dignidade através de alguns elementos, como trabalhar de carro, o que já pressupõe uma existência de capital e se sentir um “empreendedor” que gere os próprios horários e trabalha por conta própria. Essa aparente dignidade tende a ocultar os aspectos desse trabalho que geram insegurança material e moral.

Para esse debate, trazemos de forma breve outra contribuição de pesquisas na área da psicologia e psicanálise. A teoria social, a filosofia e a psicanálise, segundo os autores Christian Dunker, Vladimir Safatle e Nelson da Silva Junior (2020) formam um eixo fundamental para a crítica social contemporânea. De acordo com os autores, a força do neoliberalismo é capaz de instaurar na vida psíquica modos de desejar, com efeitos ontológicos na determinação e produção do sofrimento. O sofrimento, neste caso, significa um modo intermediário entre os sintomas e sua regularidade clínica e, por outro lado, “o mal-estar da civilização” e os conflitos existenciais. Segundo os autores:

Enquanto liberais clássicos, descendentes de Jeremy Bentham e Stuart Mill, consideravam que o sofrimento, seja do trabalhador, seja do cidadão, era um problema que atrapalhava a produção e criava obstáculos para o desenvolvimento e para o cálculo da felicidade, como máximo de prazer com o mínimo de desprazer, a forma de vida neoliberal descobriu que se pode extrair mais produção e mais gozo do próprio sofrimento. Encontrar o melhor aproveitamento do sofrimento no trabalho, extraindo o máximo de cansaço com o mínimo de risco jurídico, o máximo de engajamento no projeto com o mínimo de fidelização recíproca, torna-se regra espontânea de uma vida na qual cada relação deve apresentar um balanço e uma métrica (SAFATLE, SILVA, DUNKER, 2020, p.10-11).

A análise que fez Richard Sennett (2015) em “A corrosão do caráter”, também é importante para entender quais as consequências desse novo capitalismo para os indivíduos. O capitalismo flexível que acompanha o trabalho de curto prazo e até episódico tem um lema: “não há longo prazo”, Sennett identificou em sua pesquisa que esse lema é um princípio que corrói a confiança, a lealdade e o compromisso mútuo. É disfuncional para o caráter pessoal do trabalhador e para sua relação com a vida familiar. Nas palavras do autor:

Como se podem buscar objetivos de longo prazo numa sociedade de curto prazo? Como se podem manter relações sociais duráveis? Como pode um ser humano desenvolver uma narrativa de identidade e história de vida numa sociedade composta de episódios e fragmentos? (SENNETT, 2015, p.27).

Podemos paralelamente dizer que o trabalho uberizado, seja de entregador ou motorista, no centro ou periferia do capitalismo, se enquadra no que Robert Castel (1997) chama de “zona de vulnerabilidade”: trabalhadores independentes cuja instabilidade é crônica, podendo-se caracterizar como trabalho precário somado a fragilidade de inserção relacional constantemente convivendo com o risco de cair na última zona de “desfiliação social”.

3 A UBER: ENTRE ESTRATÉGIAS E CONFLITOS

3.1 Introdução: como começou a empresa? Processos e estratégias

Tom Slee (2017) expõe em seu livro traduzido para o português como “Uberização – a nova onda do trabalho precarizado” como surgiu a Uber dentro do movimento da “economia do compartilhamento”. O autor destaca várias empresas que atuaram e atuam nesse movimento e dedica um capítulo para falar da Uber. Isso porque, a Uber domina o mercado de deslocamentos. Mas a empresa não foi pioneira do ramo: “no caso dos transportes urbanos, temos a história de um conjunto de empresas aprendendo e competindo umas com as outras, até que uma emergiu vitoriosa” (SLEE, 2017, p.101). Ele destaca a empresas Zipcar e Lyft que surgiram antes da Uber.

A ideia da marca Zipcar era fornecer um sentimento alternativo, comunitário (membro ao invés de consumidor) e promover uma imagem “verde” através de preocupações sociais e ambientais para além das pretensões econômicas. Slee destaca que a história da empresa é semelhante a outras da “economia do compartilhamento”: a fome pelo crescimento, a rápida expansão e a presença de investidores rapidamente distorceu os ideais comunitários da empresa. A Lyft, hoje concorrente da Uber nos EUA, começou também explorando a natureza comunitária do “compartilhamento de viagens”. A ideia começou como uma espécie de “carona solidária” e “compartilhamento de viagens”, mas quando passou a ter investidores de risco do Vale do Silício o negócio tomou outro formato, com o sistema de tarifas que angariou o seu crescimento e sucesso (SLEE, 2017).

Já a Uber, não iniciou da mesma forma. Quando foi fundada, a empresa pretendia criar um serviço de alto padrão, com serviços de carros de luxo e preços acima do mercado. A empresa cresceu, mas não tanto quanto a Lyft e outras concorrentes. Foi por isso que de forma tardia a Uber reconheceu a vantagem dessas empresas e resolveu lançar o uberx, que é o serviço mais popular da empresa nos dias atuais, onde motoristas não licenciados com seus próprios carros oferecem viagens particulares através do aplicativo. Foi com esse serviço que a Uber se expandiu rapidamente e em 2015 já estava presente 450 cidades em 60 países. A Uber passou a receber muitos investimentos do capital de risco, vindo principalmente das alta casta das firmas do Vale do Silício, entre elas, a Google Ventures, a Goldman Sachs e do CEO da Amazon, Jeff Bezos, só para citar alguns exemplos. Na data que escreveu Slee, a Uber já tinha um valor de mercado maior que a Ford e a General Motors (SLEE, 2017). Para a Sociologia, esse é um fato simbólico interessante, já que tivemos um regime capitalista chamado de

“fordista” marcado por uma forma específica de acumulação do capital e pelo assalariamento (SARLO, 2021).

De acordo com Slee (2017), o sucesso da Uber não está apenas na tecnologia e na eficiência de conectar passageiros e motoristas, mas decorre, principalmente, do “parasitismo” nas cidades onde opera porque evita custos com seguro, impostos e inspeções veiculares. A Uber norte-americana participou ativamente de campanha contra as empresas de táxi e contratou um *lobby* pró Uber para defender seus interesses. Os investidores da empresa apostam no seu sucesso de longo prazo. Acreditam que a Uber não será mais uma do ramo de transportes, como um táxi, mas que a economia da tecnologia digital a fará uma empresa vencedora em todos os serviços que busca oferecer. A empresa deseja ser vista como tem sido colocado nos apelos midiáticos: um futuro inevitável da tecnologia. Essas novas empresas de “tecnologia”, segundo Slee, tem um tipo de mercado do tipo “vencedor leva tudo”, ou seja, a empresa-líder tem um poder significativo no mercado.

Slee (2017) também relata diversos problemas na forma de atuação da Uber. Entre eles, a propaganda duvidosa sobre ganho dos motoristas, que omite os custos com manutenção, depreciação do carro, por exemplo, e omite o número de quilômetros rodados. Neste caso, a empresa escolheu não aleatoriamente as cidades de Nova York e São Francisco para apresentar um relatório sobre a remuneração de motoristas porque são nessas cidades que os motoristas ganham mais. Outro problema importante citado, a partir de uma reportagem no jornal *The Guardian*, mostrou que o processo de se cadastrar no aplicativo e enviar documentos não pode ser considerado confiável, “de maneira que agressores sexuais, falsificadores ideológicos, assaltantes, um sequestrador e um assassino confesso passaram pelo processo de triagem e estavam dirigindo pela empresa” (SLEE, 2017, p.132). O autor também mostra como o acesso aos direitos e à cidadania fica prejudicado, a partir do caso do descumprimento da lei de igualdade de acesso para as pessoas com deficiência. Isso nos leva a uma questão: por que uma empresa que está visando o lucro e atua por fora das regras estatais não pode ter um papel tão preponderante em uma cidade? (SARLO, 2021). Quando questionada por esses e outros problemas, a empresa argumenta que:

A legislação não se aplica a eles porque não são um serviço público, mas meramente uma corporação de tecnologia que conecta motoristas e passageiros, e portanto, eles não têm “dever legal ou contratual de se submeter à lei” (SLEE, 2017, p. 135)

Logo, o comprometimento da Uber é primeiramente com o capital, isto é, deve cumprir com as expectativas dos investidores. Os apelos ideológicos de uma “nova economia digital” “sustentabilidade” “parceiros” são tão e somente ideológicos e não correspondem à realidade.

Contudo, esses apelos ideológicos podem mudar com o tempo em um movimento de “assimilar a crítica”. O anúncio da Uber no Google¹ ainda usa o marketing (atualmente extremamente criticado) “Seja seu próprio chefe, mas o site da empresa assume um tom mais brando e cauteloso, apesar de se apoiar nos pilares ideológicos já citados:

Somos uma empresa de tecnologia que faz a ponte entre o mundo físico e o digital, para que todos possam chegar a qualquer lugar com o simples toque de um botão. Porque acreditamos em um mundo onde a mobilidade deve ser igualmente acessível a todos. Para você poder se mover com segurança. De uma forma que seja sustentável para nosso planeta. E independentemente do seu gênero, raça, religião ou orientação sexual, defendemos seu direito de se movimentar livremente e sem medo. Claro, nem sempre acertamos. Mas não temos medo do fracasso, porque ele nos torna melhores, mais sábios e mais fortes. E isso nos torna ainda mais comprometidos em agir corretamente por nossos usuários, pessoas que geram ganhos em nossa plataforma, cidades, comunidades regionais e nosso grupo incrivelmente diversificado de parceiros internacionais (UBER, 2022).

Um exemplo claro do conflito da imagem que a empresa quer passar e como ela de fato atua é dado por Slee (2017, p. 263) ao tratar do chamado “preço dinâmico”, que segundo a empresa, apenas regula a lei natural da oferta e da procura. “Com o preço dinâmico, as tarifas da Uber aumentam para ter mais carros nas ruas e garantir o atendimento nos horários mais movimentados”. O autor questiona que esse “preço dinâmico” ocorre não só em horários de pico, por exemplo, mas também em situações de emergência, como forte chuva e nevasca, onde se espera que as pessoas se ajudem de forma solidária. Mas nesse caso, não prevalece o sentimento de comunidade e compartilhamento, pelo contrário, o individualismo e a lógica econômica é que prevalecem. Para o autor, então:

A Uber não tem noção do que é compartilhamento e comunidade. A insistência de que todas as relações se reduzem a transações comerciais é uma falha ideológica que dá concretude à agenda política implícita nos aplicativos e nos algoritmos dos modelos de negócios da Economia do Compartilhamento - e que deveria nos fazer desconfiar das alegações que consideram estas empresas como responsáveis autorreguladores dos serviços que prestam (...) (SLEE, 2017, P.265).

Outro mecanismo duvidoso e questionável são os sistemas de ranqueamento/ reputação que a Uber usa com o argumento que isto garantirá a qualidade do serviço. Esses sistemas podem ser usados, por exemplo, para banir um motorista. A confiança em uma “multidão” foi algo sistematicamente construído pelas novas tecnologias que atuam numa espécie de “regulação algorítmica na qual as regras de proteção do consumidor são substituídas por algoritmos e sistemas de classificação” (SLEE, 2017, p.180).

O documentário “GIG – A Uberização do trabalho” (2019) mostra motoristas que foram banidos da plataforma sem muitas explicações e sem direito a contestação. Esses sistemas de

¹ “Ao buscar no Google por “Uber” (acesso em 09 de fev. 2022) aparece o seguinte anúncio: “Site oficial da Uber – Seja seu próprio chefe.”

reputação usados pela Uber são comuns a outras empresas do ramo, como é o caso do Airbnb, também detalhado por Slee (2017). O que os diferencia, no entanto, é que o sistema de reputação da Uber, ou seja, as notas atribuídas aos motoristas, não podem ser usadas nem pelo motorista nem pelo passageiro para escolher com quem viajar. Essa ferramenta é usada apenas pela plataforma, como forma de controle e gerenciamento. A Suprema Corte Britânica entendeu no ano de 2021 que isso representa uma forma clássica de subordinação que é característica da relação de emprego (CHAVES, JUNIOR, 2021).

3.2 A estratégia da gamificação

Richard Sennett identificou nas mudanças do novo capitalismo, que existe uma dimensão que é colocada por líderes globais de empresas que enfatizam o mercado global e o uso de novas tecnologias como características que distinguem o nosso tempo. No entanto, há outra dimensão de mudança: novas maneiras de organizar o tempo, sobretudo o tempo de trabalho (SENNETT, 2015).

A “gamificação” nada mais é do que uma nova maneira de organizar o tempo de trabalho, sobretudo, com a finalidade de extrair mais produção. O termo que obviamente deriva da palavra “game” não surgiu com a tecnologia que dispomos hoje, mas a estratégia surgiu na era pré-digital como uma forma divertida de engajar e motivar consumidores e trabalhadores (OLIVEIRA, 2021 *apud* McGonigal, 2011). Essa estratégia passou a ser usada pelas “empresas aplicativo” como a Uber. A empresa usa constantemente truques psicológicos para manter os motoristas dirigindo por mais tempo, como a promessa de bônus e até bonificações simbólicas. Uma matéria no jornal The New York Times, traduzido pela folha, trata justamente desta questão:

Empregando centenas de cientistas sociais e especialistas em dados, o Uber testou técnicas de videogames, recursos gráficos e recompensas monetárias de baixo valor capazes de estimular os motoristas para que trabalhem mais – e ocasionalmente em lugares e horários menos lucrativos para eles.

Para manter os motoristas rodando, a empresa explora a tendência de algumas pessoas a estabelecer metas de faturamento, alertando-as de que estão próximas de atingir um objetivo em um momento no qual elas anunciam a sua intenção de parar de trabalhar (SHEIBER, 2017).

Essa tendência de os motoristas estabelecerem metas diárias de faturamento foi vista na parte empírica desta pesquisa. A Uber consegue aplicar essa estratégia de gamificação através da coleta de dados e programação algorítmica. Segundo os estudos de Nick Srnicek (2017)

sobre economia digital, o “capitalismo de plataforma” se caracteriza pela extração e uso de uma nova forma de matéria-prima que são os dados (OLIVEIRA, 2021). Outro conceito que se refere a essa lógica algorítmica é o de “capitalismo de vigilância” de Shoshana Zuboff (2015), neste, a autora descreve como as empresas (não só a Uber, mas várias empresas do ramo da tecnologia) vigiam os usuários e coletam informações para prever e modificar o comportamento humano de acordo com os seus interesses (OLIVEIRA, 2021 *apud* Zuboff, 2015; *apud* Srnicek, 2017).

Essa estratégia da gamificação se insere em um contexto maior que vai para além da interação dos usuários com a plataforma. Para Zuboff (*apud* Oliveira, 2021, p.4), que é estudiosa do tema:

O capitalismo de vigilância instaura um regime institucional ubíquo, um novo tipo de mão invisível, denominado *Big Other*, que aniquila as liberdades conquistadas por meio da instituição do Estado de direito, configurando-se como um “regime de fatos independentes e independentemente controlados que suplanta a necessidade de contratos, de governança e o dinamismo de uma democracia de mercado.

3.3 Da Uber à uberização

A empresa Uber apenas deu visibilidade a um modelo de negócio usado hoje em diversos ramos. Assim como analisou Tom Slee (2017), Ludmila Abílio (2020) constatou que o termo uberização se refere a processos que não se restringe à Uber (ABÍLIO, 2020). Para a autora, a uberização é uma tendência global que se refere à materialização de décadas de transformações políticas do mundo do trabalho. Ela define uberização a partir da análise de quatro elementos chave: a tendência global de transformação de trabalhador em trabalhador autônomo reduzido a um autogerente subordinado e *just-in-time*; o gerenciamento algorítmico do trabalho; a indeterminação controlada da multidão (também chamada de *crowdsourcing*) (Howe, 2008); o deslocamento da identidade profissional transformada em trabalho amador.

A autora avança em tentar situar a uberização em um amplo processo de informalização do trabalho que traz mudanças inclusive para a própria definição de trabalho informal. Sendo assim, essa tendência envolve também a legitimação, legalização e banalização da transferência de custos e riscos ao trabalhador. Nas palavras da autora, “A condição do trabalhador *just-in-time* é estar disponível para ser imediatamente utilizado, mas ser remunerado unicamente pelo que produz” (ABÍLIO, 2020, p.116).

Como viu Abílio, a uberização não começa com a empresa Uber e não termina com ela. A socióloga relembra a sua tese de doutorado para pensar elementos da uberização que já estavam presentes nos trabalhos das revendedoras de cosméticos como Natura e Avon, associados a trabalhos tipicamente femininos e socialmente invisíveis (ABÍLIO, 2020 *apud*

ABÍLIO, 2014). Assim como essas e outras empresas do ramo, encontrei na pesquisa empírica um caso semelhante de trabalho uberizado antes da Uber, na empresa multinacional XY.

Para além dessas, acrescido o fator tecnologia, Tom Slee (2017) cita várias empresas (2017) do ramo das entregas e deslocamentos. O documentário GIG- também mostra outros tipos de trabalho uberizado que não se resumem a entregas e transporte, e vão até serviços como de limpeza (“faxina”) e aulas particulares. A plataformização do trabalho generaliza uma diversidade de trabalhos mediados por plataformas digitais. Para Grohmann (2020 *apud* Rosenfield e Mossi, 2020, p.742), “a plataformização caracteriza-se pelo trabalho digital, inserido em uma lógica empresarial, no qual o tempo e a atividade são mediados por algoritmos”.

Tendo em vista o contexto da precarização mundial do trabalho, fica claro o porquê da uberização ter se tornado uma questão global, e não uma questão de países pobres ou que estão passando por “crises” como já visto no capítulo anterior. Um exemplo que mostra como a uberização chegou ao centro do capitalismo é a série documental francesa Invisibles (2020) e o filme do diretor britânico Ken Loach “Você não estava aqui” (2020), que mostra de forma dramática a trajetória de uma família que convive com a uberização.

Abílio ainda situa a uberização no que David Harvey chamou de “organização na dispersão”, que tem a ver com a relação entre inovação tecnológica e papel do Estado e os desafios nacionais da uberização ante os espaços transnacionais que se formam no mundo do trabalho (ABÍLIO, 2020 *apud* HARVEY, 1992).

3.4 A Uber e as legislações pelo mundo – Sociologia Política e o Direito do Trabalho

Essa nova configuração do trabalho frente à extraordinária ascensão da tecnologia, a lógica dos algoritmos e dos dados que se cristaliza no capitalismo contemporâneo impõe desafios estatais e regulatórios em todo o mundo. É comum que empresas como a Uber consiga operar em diversos países sem regulação, como acontece no caso brasileiro. Além de se apresentar como uma empresa de “tecnologia”, a corporação luta na justiça e comemora vitórias quando é provocada a conceder direitos trabalhistas e seguir outras demais regulações. Podemos ver o posicionamento da empresa no site oficial:

A Uber não emprega nenhum motorista e não é dona de nenhum carro. Nós oferecemos uma plataforma tecnológica para que motoristas parceiros aumentem seus rendimentos e para que usuários encontrem uma opção de mobilidade (UBER, 2020).

Contudo, as transformações estão em curso e alguns Estados vêm questionando a atuação da Uber e outras “empresas-aplicativo”. Uma das decisões recentes, no ano de 2021, que mais provocou debates foi a decisão do Reino Unido de conceder direitos trabalhistas aos mais de 70 mil motoristas de Uber cadastrados no país. O professor Dr. José Eduardo R. Chaves Júnior resumiu os pormenores da decisão em um evento promovido pela comissão de Direito do Trabalho da OAB-SP para discutir justamente as decisões sobre trabalho em plataforma no mundo². De acordo com Chaves Júnior (2021), os atores principais dessa luta judicial foram: os representantes do sindicato “App drives e courier union” juntamente com seus advogados e uma advogada exemplar contratada pela Uber. A Suprema Corte Britânica decidiu (decisão que já foi até a última instância) conceder 28 dias férias, salário mínimo e pagamento do tempo conectado (não apenas o pagamento das corridas) aos motoristas de Uber do país. Os motoristas foram classificados como “parasubordinados”, uma categoria intermediária entre autônomo e subordinado, que não existe na lei brasileira. Cinco pontos fundamentais basearam a decisão da Suprema Corte, são eles:

- A Uber define o preço do serviço;
- A Uber define e impõe os termos do contrato de adesão;
- A Uber define e controla significativamente o modo da prestação do de serviço, sobretudo pelo sistema de reputação;
- A Uber restringe a comunicação entre motoristas e usuários, proibindo o estabelecimento de relacionamento entre eles (CHAVES, JUNIOR, 2021).

É importante acompanhar o que baseia essas decisões e como a Uber responde a essas reações. Os fundamentos basilares podem abrir precedente para decisões mais amplas. Passando agora para os Estados Unidos, falando de forma geral, o governo atual de Joe Biden tem muitas afinidades com reformas pró-trabalhistas, tanto que, nomeou para Secretário do Trabalho (equivalente a Ministro do Trabalho, no Brasil) um ex-líder sindical, dentre outros detalhes que promete uma agenda trabalhista bastante propositiva em seu mandato. Detalhe interessante, é que o presidente apoiou uma sindicalização de trabalhadores da Amazon, na qual a companhia saiu vitoriosa³. Nesse contexto, poderá haver avanços na garantia de direitos

² O webinar realizado reuniu juristas que estudaram as decisões sobre trabalho em plataforma no mundo visando gerar um balanço de decisões jurídicas sobre a natureza da relação entre trabalhadores e plataformas. O panorama do Reino Unido foi dado por Dr. José Eduardo Resende Chaves Júnior; O panorama da política trabalhista do governo Joe Biden foi dado por Dr. João Renda Leal Fernandes; O panorama da Califórnia foi dado pela Dra. Adriana Calvo; O panorama na Holanda foi dado por Dr. André Gonçalves Zipperer; O panorama do Japão foi dado por Dr. Jorge Gonzaga Matsumoto e o panorama da Alemanha foi dado por Dr. Rodrigo Carelli. As informações obtidas nesse webinar foram utilizadas com as devidas citações neste tópico.

³ Além da menção de Fernandes (2021), mais detalhes podem ser vistos nessa reportagem da Folha:LEE, Dave. Amazon derrota movimento trabalhista e Biden nos EUA. Folha de São Paulo. Original: San Francisco, Financial Times, 09. Abr. 2021. Disponível em: <https://www1.folha.uol.com.br/mercado/2021/04/amazon->

trabalhistas nos EUA nos próximos anos, especialmente no direito coletivo do trabalho americano. (FERNANDES, 2021).

Falando do caso específico do estado da Califórnia (EUA) porque, como sabemos, no federalismo norte-americano, os estados da federação tem autonomia para disciplinar o próprio direito desde que não entre em conflito com as legislações federais e a Constituição. Portanto, os estados detêm competência para estabelecer sua própria organização judiciária. Dessa forma, o estado da Califórnia tem competência para regulamentar as matérias de relações trabalhistas. Nos Estados Unidos existem duas categorias de trabalhador: “independent contractor” e “employee” (autônomo e empregado), assim como no Brasil que também tem uma categoria binária e diferente do Reino Unido, que tem uma terceira categoria que é o “parasubordinado”. Para definir o trabalhador em uma das duas categorias, são usados testes para decidir se o trabalhador é empregado ou não. O Tribunal da Califórnia aplicou o “teste ABC” no caso da Dynamex, empresa de plataforma digital semelhante à Uber. Esse teste funcionava da seguinte forma: a Corte considerou que os trabalhadores em plataforma são empregados e a empresa deveria apresentar o ônus da prova se quisesse provar o contrário (CALVO, 2021).

Um projeto de lei estadual que ficou conhecido como “AB5” foi aprovado e entrou em vigor em 01.01.2020 estendendo a decisão do teste ABC que presumia que todos os trabalhadores de plataforma são empregados. Como empregados, esses trabalhadores teriam direito a uma série de direitos trabalhistas. Segundo Adriana Calvo (2021), essa lei gerou muito debate midiático e gerou expectativa para abrir um precedente. Em agosto de 2020, o Tribunal da Califórnia ordenou que a Uber e a Lyft cumprissem o AB5, dentro de um prazo de dez dias. As empresas ameaçaram encerrar suas operações na Califórnia e pediram uma prorrogação desse prazo que foi concedido pela Corte até 4 de novembro de 2020, desde que as empresas se comprometessem a cumprir a nova lei. A saída encontrada pelas empresas foi propor um plebiscito em que o povo da Califórnia decidiria se os trabalhadores seriam considerados empregados ou autônomos. Assim, as proposições de leis do plebiscito seriam votadas no dia 3 de novembro de 2020 (um dia antes do prazo concedido pelo Tribunal). A “Proposition 22” tinha o título “Protect App-Based Drivers and Services Act” e buscava isentar as empresas dos requisitos da nova lei buscando dar alguns poucos direitos trabalhistas mínimos aos trabalhadores de plataforma, como subsídio para plano de saúde, seguro de acidentes pessoais, proteção contra assédio sexual e discriminação e salário mínimo (correspondente a 120% do

derrota-movimento-trabalhista-e-biden-nos-eua.shtml. Acesso em: 10 fev. 2022. Importante salientar que é a Amazon é hoje o segundo maior empregador dos Estados Unidos.

salário referente ao tempo trabalhado, ou seja, não contempla o tempo que o trabalhador fica ocioso esperando a chamada). A Uber e a Lyft se aliaram a duas outras empresas aplicativo, a Instacart e a Postmates e financiaram a “Proposition 22” com 200 milhões de dólares (CALVO, 2021).

A “Proposition 22” foi aprovada com 59% dos votos definindo os trabalhadores de plataforma como “independent contractors” com alguns direitos trabalhistas. No texto da proposição nos deparamos com os apelos ideológicos que as empresas usam para atrair adeptos a suas “causas”:

a) Centenas de milhares de Californianos estão escolhendo trabalhar como trabalhadores independentes na moderna economia usando a carona compartilhada por aplicativo e as plataformas de entrega para transportar passageiros, entregar comida, mantimentos e outros bens como forma de obter renda, mantendo a flexibilidade para decidir quando, como e onde eles vão trabalhar.

b) No entanto, a legislação recente tem ameaçado retirar as oportunidades de trabalho flexível de centenas de milhares de Californianos, potencialmente forçando-os a trabalhar em turnos definidos e horários obrigatórios, retirando sua capacidade de tomar suas próprias decisões sobre o seus empregos e as horas que eles trabalham (California General Election, 2020, tradução nossa).⁴

Esses são só dois dos argumentos presentes da “Proposition 22”, mas é muito importante prestar atenção neste caso porque o apelo ideológico (e a propaganda financiada pelas empresas) venceu a tentativa de regulação estatal. Falar desse trabalho por aplicativos como “moderna economia”, “flexível”, vender a ideia de que o trabalhador pode decidir quando, onde e como trabalhar, culpar o Estado de impedir que os indivíduos tomem suas próprias decisões é um recurso ideológico usado por essas empresas para continuar operando exatamente da forma que desejam. O que aconteceu é semelhante à tentativa de sindicalização dos trabalhadores da Amazon. Nesse sentido, é conveniente uma reflexão: se o Estado e as instâncias políticas se propõem a ter um papel ativo na defesa de interesses e direitos dos trabalhadores, porque os mesmos recusaram a tutela estatal? Uma hipótese de resposta vem de Dardot e Laval (2016, p.16) ao dizer que: “O neoliberalismo não destrói apenas regras,

⁴ No original: a) Hundreds of thousands of Californians are choosing to work as independent contractors in the modern economy using app-based rideshare and delivery platforms to transport passengers and deliver food, groceries, and other goods as a means of earning income while maintaining the flexibility to decide when, where, and how they work.

d) However, recent legislation has threatened to take away the flexible work opportunities of hundreds of thousands of Californians, potentially forcing them into set shifts and mandatory hours, taking away their ability to make their own decisions about the jobs they take and the hours they work.

instituições, direitos. Ele também produz certos tipos de relações sociais, certas maneiras de viver, certas subjetividades”.

Outro exemplo de Estado que questionou a atuação da Uber pode ser visto na Alemanha. Diferente dos demais, há anos que a Suprema Corte do Trabalho alemã reconhece os motoristas de Uber como empregados, portanto, as questões trabalhistas segundo Carelli (2021) são uma “não questão”. A Corte entendeu que os trabalhadores da Uber são controlados pelo algoritmo, e também que existe uma “gamificação” que estimula o comportamento dos motoristas, estando claro, portanto, que há subordinação. A empresa questionou judicialmente a decisão, mas foi derrotada. Dessa forma, a Uber limitou sua operação em alguns locais da Alemanha e optou por uma forma de terceirização.

A Espanha também reagiu à uberização. Em agosto de 2021 promulgou a “Lei do motorista” que exige a classificação dos trabalhadores por aplicativos como empregados. A Ministra do Trabalho espanhol afirmou que “Milhares de trabalhadores serão empregados, gozarão de todos os direitos e terão toda rede de proteção social que hoje não possuem” (G1, 2021). A Uber alegou que essas regras prejudicam as oportunidades de renda flexível, mas tem mudado a postura perante os investidores depois das derrotas judiciais (FANG, 2022).

Após as recentes e importantes decisões da Espanha e Reino Unido na Europa, há um precedente para a regulamentação dos trabalhadores por aplicativo em toda a União Europeia. Reportagem do *The Intercept* mostra que nos Estados Unidos o ambiente político tem sido favorável às empresas, mas na Europa, decisões tem tido mais alinhamento com os interesses trabalhistas. Agora, a União Europeia considera a adoção da lei de aplicativos na Espanha em todo o território do bloco. A Uber reagiu de duas formas: empregando lobistas na sede da UE para impedir a promulgação dessa lei ao mesmo tempo em que admitiu a derrota no Reino Unido, manteve sua operação e busca tranquilizar investidores. O CEO da Uber admitiu para investidores que a empresa poderia arcar com custos trabalhistas (FANG, 2022).

3.5 A estratégia de “litigância manipulativa” que a Uber vem utilizando no Brasil

Como visto no tópico anterior, no cenário internacional a atuação da Uber e outras “empresas-aplicativo” vem sendo contestadas em diversos Estados. No Brasil, ainda que longe da expectativa de regulamentar e conceder direitos trabalhistas a toda categoria dos motoristas de aplicativo, como ocorreu no Reino Unido, alguns avanços também podem ser observados.

O entendimento sobre o vínculo empregatício no Brasil se resume a apenas duas categorias: autônomo ou empregado, o que dificulta que o trabalho referido se encaixe perfeitamente no entendimento de relação empregatícia da Consolidação das Leis Trabalhistas (CLT). Nesse sentido, se o trabalhador é autônomo está ausente o elemento subordinação, que é um dos requisitos necessários para a configuração de vínculo empregatício na CLT (os outros são: pessoalidade; natureza não eventual do serviço; e onerosidade) (SARLO; MANZOLI, 2021).

A Uber argumenta que é uma empresa de tecnologia e não de transportes, logo, esta afirma que possui com os motoristas uma relação de prestação de serviços, que trabalham de forma autônoma e flexível pelo aplicativo. Tal argumento vinha sendo aceito para fundamentar decisões sobre o vínculo empregatício de motoristas de aplicativo pela maioria dos juízes. Todavia, o entendimento do elemento subordinação vem mudando. Alguns juízes trabalhistas estão se manifestando pró-reconhecimento de vínculo trabalhista (SARLO; MANZOLI, 2021).

Na análise do caso concreto Rodrigo de Almeida Macedo versus Uber do Brasil Ltda⁵, o juiz entendeu que o elemento da subordinação (primordial para caracterização de emprego) está presente nessa relação: “a Uber tinha o controle da prestação de serviços, exercendo poder diretivo e atuando muito além de mera locadora de plataforma virtual”. Observou ainda que os trabalhadores da Uber atuam sobre intensa e eficaz subordinação tecnológica/algorítmica e estão sujeitos a bloqueio da plataforma (SARLO; MANZOLI, 2021).

Neste caso, prestes a conceder ao reclamante, o motorista Rodrigo de Almeida Macedo os direitos trabalhistas requeridos, a empresa Uber tomou conhecimento do entendimento do relator com relação ao reconhecimento do vínculo empregatício e apresentou uma proposta de acordo com o trabalhador 24 horas antes da audiência. Tal possibilidade é prevista na CLT, desde que respeitados os termos de licitude. O relator do processo decidiu não homologar o acordo, com o argumento que a Uber fez uso estratégico do processo (SARLO; MANZOLI, 2021). Em outras palavras, a Uber passou a realizar uma prática onde oferece um acordo trabalhista ao motorista de forma seletiva, apenas quando previamente sabe (através de predição de resultado realizada pela empresa) que tal Tribunal pode vir a reconhecer o vínculo. Essa estratégia usada pela Uber foi denominada por Orsini e Leme (2021) como litigância manipulativa, a qual, “segundo as autoras, obstaculiza o acesso à justiça, uma vez que prejudica

⁵ Nos autos do processo nº 0010258- 59.2020.5.03.0002, julgado no Tribunal Regional do Trabalho da 3ª Região.

e distorce o processo de construção e concretização do direito por meio da jurisdição” (SARLO; MANZOLI, 2021, p. 16). Para o relator do processo, a Uber:

(...) deixa transparecer uma possível estratégia de se evitar a formação de jurisprudência no sentido do reconhecimento de vínculo empregatício, interferindo, desta maneira, que os Tribunais cumpram sua missão de unificar a jurisprudência por intermédio dos instrumentos processuais destinados a esse fim. (BRASIL, 2020b)

A jurisprudência, nada mais é que o “conjunto das decisões e interpretações das leis feitas pelos tribunais superiores” que visam formar um entendimento único. Ou seja, a Uber atua diretamente para evitar que haja o reconhecimento de vínculo trabalhista com os motoristas. Resta claro, no Brasil e em outros países, a tentativa incansável da empresa em montar estratégias e argumentos que evitem a regulamentação e concessão de direitos trabalhistas aos motoristas.

3.6 Reações à uberização: a importância da crítica

Tendo em vista a questão que está posta da uberização do trabalho, bem como inserida no contexto de plataformização do trabalho, algumas tentativas para pensar condições de trabalho melhores vem sendo colocadas. Além das recentes decisões e debates no campo político e jurídico, a produção acadêmica crítica, a produção de documentários e filmes que mostram a verdadeira face da uberização também aparecem nesse contexto. Como é o caso dos filmes e documentários supracitados. Outras iniciativas, como o Fairwork, a da Organização Internacional do Trabalho (OIT) e também da Bureau Internacional do Trabalho (BIT) também buscam dar novos contornos ao trabalho em plataforma no mundo.

Tendo em vista o consenso sobre a precariedade do trabalho em plataforma, a Bureau Internacional do Trabalho (BIT) apresentou uma série de recomendações com vistas a promover um microtrabalho⁶ mais justo (ROSENFELD; MOSSI, 2020). No relatório do BIT, o trabalho decente foi definido como:

um trabalho produtivo que assegura a igualdade de oportunidades e de tratamento entre mulheres e homens. Trabalho decente é o trabalho que é adequadamente remunerado, proporciona segurança e proteção social às famílias, oferece oportunidades de desenvolvimento aos trabalhadores e permite-lhes expressar as suas preocupações, organizar-se coletivamente e participar nas decisões que afetam a sua vida profissional (BIT, 2019: 1)

⁶ O microtrabalho não se refere apenas a trabalhos como de motorista de aplicativo e entregadores, mas uma gama maior de trabalhadores que trabalham por plataformas, como a Amazon Mechanical Turk a Microworkers e Clickworker).

Rosenfield e Mossi (2020) se propõem a discutir essas recomendações. Sob o mesmo ponto de vista dos estudiosos que vem buscando criticar o trabalho mediado por plataformas digitais, as autoras salientam que se trata de trabalhadores independentes e isolados, submetidos a um contexto cada vez mais desfavorável a eles. Portanto, não há dúvida que se trata de um trabalho precário que se insere em uma relação de negociação fortemente assimétrica. As autoras buscaram problematizar o conceito de trabalho decente proposto pela OIT. Elas entendem que o trabalho decente é um conceito que abarca a dimensão da dignidade como fundamental para pensar em condições de trabalho mais justas. Além disso, as autoras consideram que existe a dimensão que chamam de operacional (de representação política e distribuição de recursos) e a dimensão moral (dignidade e reconhecimento) que são indissociáveis.

O conceito de trabalho decente cumpre, portanto, um papel importante, mas com caráter ético normativo (Rosenfield e Mossi; 2020 *apud* Ghione, 2001) destinado a estabelecer diretrizes para que o trabalho por plataformas digitais se torne mais justo. As autoras já problematizam o uso do conceito de trabalho decente, tendo em vista a concepção de justiça em Fraser e do reconhecimento em Axel Honneth. (Rosenfield e Mossi; 2020). De acordo com as autoras:

Quanto ao segundo ponto, qual seja, a concepção estritamente institucional da justiça social, argumentamos que nem todos os elementos constitutivos das condições de dignidade podem ser assegurados institucionalmente, tendo em vista que dependem de relações intersubjetivas de reconhecimento recíproco. Axel Honneth (2009, 2015) aponta para os limites de uma concepção de justiça que fixa o papel de realização da justiça social, sobretudo, no Estado: ela ignora toda uma rede de relações sociais da qual deriva a autonomia e sobre a qual o Estado dispõe de meios apenas limitados para regular. Ao reconhecer as situações de tratamento abusivo às quais estão submetidos os microtrabalhadores, as recomendações do BIT permitem demonstrar que há injustiças anteriores às dimensões operacionais e passíveis de institucionalização contempladas no conceito de trabalho decente (ROSENFELD, MOSSI, 2020, p.757).

Assim sendo, as autoras propõem que o conceito de trabalho decente deve incluir, tanto a dimensão dos direitos, recursos econômicos e políticos, como a dimensão moral do reconhecimento, resgatando o trabalho como dimensão fundamental da pessoa humana, tendo em vista as denúncias de experiências que desrespeitam a dignidade desses trabalhadores. Nesse sentido, defendo que o conceito de trabalho indigno é uma ferramenta analítica mais completa. MACIEL (2021) compreende como trabalho indigno aquele tipo de atividade que não oferece proteção mínima nem ao corpo nem ao espírito, ou seja, que não garante o mínimo de integridade material e moral para aqueles que o exercem. Dessa forma, esse conceito abarca

a condição mínima de dignidade necessária para que qualquer indivíduo no mundo moderno tenha respeito e autoestima (MACIEL 2006). Por isso é com este conceito que estamos problematizando a uberização do trabalho, tanto em sua dimensão de recursos econômicos e políticos, tanto na negação do reconhecimento.

4 O TRABALHO UBERIZADO A PARTIR DA EXPERIÊNCIA DO MOTORISTA DE UBER

4.1 Sobre a metodologia e o campo

O interesse da pesquisa empírica foi buscar os conteúdos mais profundos da experiência do trabalho de motorista de Uber analisando suas trajetórias de vida. Quais contextos sociais condicionam os trabalhadores a buscar um trabalho extremamente flexível? Como eles lidam com a flexibilidade e aparente autonomia, objetivamente e subjetivamente? Existe uma influência do discurso neoliberal nas formas de pensar, sentir e agir desses indivíduos? Há uma internalização da lógica neoliberal? Como a subjetividade dos sujeitos é afetada nesse tipo de trabalho? Em que medida o trabalho de motorista de Uber pode ser considerado um “trabalho indigno”?

Mediante esses questionamentos que envolvem novo capitalismo/neoliberalismo sujeito/indivíduo e trabalho, a hipótese desta pesquisa é que, partindo do pressuposto que trabalhar como motorista de Uber pode ser uma “salvação do desemprego” e, portanto, da “indignidade”, o trabalho de motorista de Uber oculta o seu lado indigno através da sobreposição de elementos ideológicos que atuam para que esses trabalhadores sintam ter domínio de suas vidas e de sua narrativa com autonomia e flexibilidade. Mergulhados nessa lógica, esses sujeitos sentem-se em ameaça constante de cair na “indignidade” ou paralelamente, no que Robert Castel chamou de “desfiliação social”.

Para cumprir os objetivos da pesquisa e compreender os conteúdos subjetivos e “pré-reflexivos” nos sujeitos entrevistados escolhemos utilizar a metodologia qualitativa cujo método é a história de vida. A partir de questionários semiestruturados, por meio de conversas abertas, a ideia foi buscar compreender o que é o trabalho uberizado através da perspectiva dos próprios trabalhadores. O esforço metodológico se concentra, então, no aprofundamento e na qualidade da informação obtida e na reincidência de discursos e práticas. A inspiração da metodologia de pesquisa vem principalmente de Jessé Souza (2012; 2018a) no uso da sociologia crítica que, todavia se inspirou nos trabalhos empíricos desenvolvidos por Pierre Bourdieu e pelos estudos teórico-empíricos de Bernard Lahire. Dessa forma, como Lahire, busquei delinear um tratamento propriamente sociológico para a individualidade dos atores sociais, destacando as disposições para agir, para crer e para sentir e as dissonâncias entre as disposições (JUNIOR, MASSI, 2015).

Em Retratos Sociológicos, Lahire (2004) buscou realizar uma sociologia experimental com um método novo. Para isso, utilizou um dispositivo metodológico inédito para entrevistar várias vezes as mesmas pessoas. Assim, foram realizadas seis entrevistas com oito pesquisados que permitiram uma análise profunda da trajetória de cada indivíduo, tratando de temas relacionados à escola, ao trabalho, à família, a sociabilidade, práticas culturais, dentre outros. Lahire propôs um novo uso da tradição disposicionalista. Em suma, o *habitus* para Lahire não é um sistema de disposições homogêneas. Segundo ele, sociedades diferenciadas tendem a proporcionar experiências sociais variadas aos indivíduos que a constituem. Dessa forma, a interação com diferentes grupos e instituições é uma “prerrogativa que os indivíduos estejam incorporando novas disposições a cada nova experiência social duradoura com a qual se deparam e acumulam, ao longo de sua trajetória de vida, um patrimônio de disposições” (JUNIOR, MASSI, 2015). Nas palavras do autor:

Uma disposição não é uma resposta simples e mecânica a um estímulo, mas uma maneira de ver, sentir ou agir que se ajusta com flexibilidade às diferentes situações encontradas. No entanto, nem sempre a disposição consegue se ajustar ou se adaptar, e o processo de ajuste não é o único possível na vida de uma disposição. Dessa forma, ela pode ser inibida ou transformada (LAHIRE, 2004, p. 30).

Além disso, Lahire faz uma crítica de que experiências socializadoras passadas nos indivíduos sejam determinantes das formas de agir, pensar e sentir. Nem tudo que é incorporado se traduz em disposição, ou seja, podem ser apenas propensões, inclinações e tendências a depender de uma gama diversa de experiências sociais. Nesse sentido, é o passado incorporado somado ao contexto de ação que vai desencadear na prática social.

Para Jessé Souza (2018a) a cientificidade não está nos números das pesquisas empíricas, mas em seu poder explicativo efetivo, a partir de um quadro teórico que lhe garanta reflexividade. Para desenvolver uma pesquisa empírica qualitativa com qualidade é preciso profundidade para acessar as contradições, lacunas e rachaduras no discurso e comportamento dos agentes sociais. Nesse sentido, Souza apresenta no livro da “Ralé brasileira” um método de acesso distinto da realidade social. Isto é, a partir da reconstrução da informação concedida pelo entrevistado seria possível extrair uma veracidade científica. De acordo com Souza (2018a, p.471):

Tomar a primeira declaração de qualquer entrevistado sobre si mesmo como verdade final é sempre ingênuo e conservador, posto que reflete apenas o interesse universal em legitimar sua própria condução da vida em relação ao mundo e a nós mesmos.

Em vista disso, quando um motorista de Uber me disse que esse trabalho tem sido “maravilhoso” era necessário reconstruir e contextualizar essa informação, para que tenhamos

acesso, como percebeu Souza (2018a), aos interesses que produzem esse tipo de resposta e que podem estar “inconscientes” e “pré-reflexivos”. Da mesma forma que o princípio de “não-consciência” foi trabalhado por Lahire (2004). A inspiração crítica para o trabalho de Jessé veio de obras como “A miséria do mundo” de Pierre Bourdieu e “Retratos sociológicos” de Bernard Lahire e buscou compreender a realidade social desvelando as bases das injustiças sociais legitimadas. A pesquisa do livro da ralé foi feita com a contribuição de vários pesquisadores, inclusive Fabrício Maciel, com entrevistas em profundidade, retorno ao campo e repetições de entrevistas, e também com observação participante. No livro “Os batalhadores brasileiros: nova classe média ou nova classe trabalhadora?”, Jessé Souza (2012) continua e desenvolve esse método de pesquisa. Inclui, principalmente, um aprofundamento da sociologia disposicional desenvolvida por Lahire.

Nesse sentido, considerando o tempo limitado do mestrado, busquei fazer a pesquisa empírica de um jeito mais “enxuto”, com apenas um encontro com os entrevistados, e sem observação participante, mas abordando temáticas semelhantes às usadas por Souza (2012;2018a), Lahire (2004) e Maciel (2017;2018a). Ao todo foram realizadas cinco entrevistas que foram aproveitadas e serão analisadas na seção seguinte.

Voltando ao referencial teórico, Dardot e Laval (2016) foram essenciais para fundamentar as questões gerais do neoliberalismo e o surgimento de uma “racionalidade neoliberal”. Apesar da excelente contribuição sociológica, os autores não chegam a apresentar uma pesquisa que mostre, empiricamente, como a subjetividade neoliberal se manifesta nos indivíduos e nas diferentes classes sociais. De acordo com Lahire (2004), grande parte das brilhantes ideias que circulam na área das Ciências Sociais poderiam se mostrar inúteis empiricamente, isto é, as ideias nem sempre encontram as condições ideais quando são aplicadas, e ainda, a realização empírica é sempre “imperfeita, impura e lenta”. Dessa forma, buscou uma forma de testar empiricamente a validade e a pertinência relativas de um aparato conceitual disposicional. Lahire acreditava também que se possa compreender melhor os fenômenos macrosociológicos observando e compreendendo o comportamento dos atores sociais empiricamente.

Compreender o fenômeno da uberização através dos trabalhadores uberizados, é, mais uma vez, não usar as informações obtidas através das entrevistas sem antes analisá-las criticamente. Por isso, a transcrição e a narrativa dos entrevistados são os “fatos brutos” que busquei transformar em “fatos construídos” a partir de uma compreensão analítica (LAVILLE; DIONNE, 1999). Logo, não poderia dizer previamente a que classe pertence os motoristas de

Uber. Também não poderia dizer de antemão que eles possuem uma “subjetividade neoliberal” e nem que este é um “trabalho indigno”. Todas as discussões conceituais são, antes de tudo, hipóteses de pesquisa que se apresentaram a partir do material teórico utilizado. Ainda é necessário dizer que por se tratar de uma pesquisa qualitativa, o objeto não é capaz de apresentar um panorama generalizado sobre a classe dos motoristas no Brasil, mas busca, sobretudo, dar um panorama diferenciado das pesquisas que vêm sendo realizadas acerca do tema, buscando construir um panorama que inclui questões simbólicas, subjetivas e o patrimônio de disposições incorporado para além das questões que permeiam o trabalho precário, visando assim, abrir novas perspectivas e hipóteses para futuras pesquisas nesse campo, que é antigo, se pensarmos no tema do trabalho de forma abrangente, mas que é novo e está em constante transformação, se pensarmos na sua relação com a tecnologia e as “empresas-aplicativo”.

As trajetórias de vida apresentadas no capítulo a seguir são as histórias fielmente contadas de cada entrevistado. Diferente de alguns trabalhos de Souza e Maciel, não foram criados “tipos ideais” a partir das entrevistas. No entanto, se eu fosse selecionar uma história de vida das que encontrei para representar um “tipo ideal” certamente escolheria a história de Fernanda. As entrevistas foram feitas a partir do questionário aberto, cujo roteiro está no anexo, visando reconstruir a história individual dos entrevistados, incluindo temas relacionados ao cotidiano de trabalho como motorista de Uber, trajetória de empregos e estudo, família, religião, valores, opinião política, origem de classe e ainda assuntos relacionados a conteúdos psicossociais, como estresse e preocupação advindos do trabalho e da vida fora do trabalho. Para tal, a intenção não era seguir o roteiro da entrevista de maneira rígida. Fiz as perguntas iniciais dos temas e deixei que os entrevistados falassem livremente e, nesse caso, muitos assuntos vieram à tona antes mesmo que eu perguntasse. Optei por transcrever as citações das falas dos entrevistados exatamente da forma que foram ditas, ou seja, preservando a linguagem coloquial e os erros gramaticais. Importante salientar também que todos os nomes que usarei para fazer referência aos entrevistados são nomes fictícios para preservar a identidade e a história desses voluntários.

Os entrevistados foram selecionados de forma quase aleatória. Não busquei perfis específicos, exceto quando busquei intencionalmente entrevistar uma mulher motorista de Uber, já que acreditava ser interessante trazer a perspectiva de gênero para a pesquisa. Inicialmente, abordei os motoristas em viagens corriqueiras que fazia usando o aplicativo da Uber como cliente. Os entrevistados Daniel e Marcelo foram abordados dessa forma. Quando

contactava algum motorista sempre pedia alguma indicação de outra pessoa que pudesse participar voluntariamente da pesquisa. Dessa forma, Marcelo me passou o contato de Nicolas e de outra mulher que me fez chegar até a entrevistada Fernanda. Já Igor, foi um contato passado por um amigo da cidade de Macaé-RJ. Como a pesquisa foi atravessada pela pandemia de Covid-19, as incertezas e as dificuldades de chegar ao campo também me atravessaram. No período mais dramático, antes das vacinas, preferi fazer as entrevistas no formato online, já que havia necessidade de alguma proximidade com o entrevistado para fazer a gravação. Todas essas foram feitas e gravadas pelo *Google Meet*. Isso me possibilitou fazer entrevistas com pessoas que moram e operam em outras cidades, como foi o caso de Igor e Nicolas. As entrevistas com Fernanda e Marcelo, as mais recentes, foram as únicas que ocorreram presencialmente, no carro dos entrevistados. Obviamente, perde-se um pouco do conteúdo da pesquisa sem o contato presencial, onde podemos ver mais facilmente a linguagem corporal, o carro do entrevistado e a forma como age e se apresenta. Ainda assim, acho que foi possível encontrar conteúdos empíricos interessantes em todas as cinco entrevistas.

As falas apresentadas possuem conteúdos distintos porque consideram a trajetória de vida singular de cada entrevistado e a forma com que esses conteúdos se apresentaram em cada conversa. Como para Lahire, “a individualidade (constituída das variações individuais dos patrimônios de disposições e competências) é sociologicamente necessária em formações sociais diferenciadas por resultar da variedade e heterogeneidade da experiência social incorporada” (JUNIOR, MASSI, 2015, p. 563). Nesse sentido, acredito ter conseguido destacar as distinções de acordo com as trajetórias individuais e também os conteúdos gerais que se repetem e se relacionam. Já que, a noção de disposição contém a ideia de “recorrência, de repetição relativa, de série ou de classe de acontecimentos e de práticas” (LAHIRE, 2004, p.27). Em específico, a análise da entrevista de Fernanda ficou um pouco mais extensa que as outras. Isso se deu por conta dos conteúdos de gênero e os pormenores das situações de risco que a entrevistada me relatou. Portanto, considerem que essa análise possui um conteúdo “extra” e por isso ficou mais extensa.

4.2 Daniel

Conheci o Daniel numa corrida de Uber em 2019 e peguei o cartão com seu contato pensando em convidá-lo para uma das entrevistas que pretendia realizar. Devido a essa conversa prévia, cujo perfil já parecia relevante para a pesquisa, Daniel foi o primeiro motorista que

entrevistei. Ele é o cara típico “gente boa”; muito simpático, ele me contou com muitos detalhes sua trajetória de vida. Atualmente, aos 32 anos de idade, Daniel se divide em dois trabalhos: um, de carteira assinada, em que fica 14 dias embarcado, e outro de motorista de Uber quando está nos 14 dias de folga.

Daniel precisou começar a trabalhar muito cedo, pois teve o primeiro filho com 15 anos. Até os 17 anos, ele ainda recebia pensão do falecido pai e contava também com a ajuda do seu avô para arcar com as despesas do filho. Nessa idade, ele viu a necessidade de começar a trabalhar, por isso saiu do distrito no interior e veio para a sede do município de Campos, onde morava sua mãe que trabalhava em casa de família. Inicialmente ele foi fazendo uns “bicos” como cobrador de van e após a maioridade, começou a trabalhar como motorista de Kombi, até que pôde comprar um carro para fazer “lotada”⁷. Depois, ele conseguiu um emprego de cobrador na empresa de ônibus São João, muito tradicional em Campos. Após alguns meses nessa função, Daniel veio a ser o despachante da empresa, onde trabalhou ao todo por três anos. O cargo de despachante, pelo que o entrevistado me explicou, parecia ter um *status* melhor na empresa, pois era ele quem organizava os horários, as linhas dos ônibus, reorganizava o trajeto caso acontecesse de ônibus “quebrar” ou um motorista faltar. Com esse pequeno *status* de gerência, Daniel pôde construir uma rede de amizade entre os colegas de trabalho, já que usava a sua função para se desviar de algumas regras da empresa. No entanto, ao longo do tempo, os problemas e a percepção de que estava em um trabalho indigno começaram a aparecer.

- Aí você tinha carteira assinada lá?

- Tinha. Só que a empresa ela tem uma situação que muita gente de fora não sabe...as pessoas não sabem o que acontece lá. Por exemplo, você entra e eu tinha carteira assinada, era mensalista. Aí sempre tem aquela proposta: “você quer dobrar?” Eu trabalhava de 6h às 13h, por exemplo, então seria trabalhar estender seu horário que a gente deveria receber hora extra para isso, mas a gente não recebia. Eles pagavam por fora pela ficha, então isso não ia para a folha de pagamento e com certeza eles não tinha que pagar fundo de garantia, etc. Era coisa de 6, 7 reais a hora às vezes. Muitas vezes eu pegava 4:40 da manhã e ia até 00:50 na garagem. Eles davam R\$10 para o almoço e tinha dia que eles nem queriam dar hora de almoço não, você tinha que almoçar correndo e voltar para a linha. Aí descontava o INSS, mas não repassava para o INSS. Era uma loucura! Uma vez eu falei com o dono: “Da onde eu venho, minhas origens, isso se chama roubo. Porque você pega para pagar e não paga, você está tirando o meu e não está repassando para a previdência social.” Foram três anos sem pagar o INSS e eu só descobri depois.

Como podemos perceber o simples fato de teoricamente ter direitos trabalhistas, incluindo carteira assinada, não exime o trabalhador desqualificado de passar por situações

⁷ Lotada é um transporte irregular comum na cidade de Campos.

indignas de trabalho. A forma como o entrevistado me contou as humilhações sociais que passou, mostra que ele tinha plena consciência de sua exploração.

- Aí veio esse negócio da passagem a 1 real e vieram os atrasos da empresa, cheguei a ficar 2 meses sem receber e nesse período eu já estava separado e precisava pagar pensão. E eu achava injusto porque eu chegava na empresa e fala com meu chefe...porque o dono era muito seco, ele entrava e as vezes não dava nem bom dia para as pessoas da empresa e eu falava com meu chefe que precisava de algum dinheiro, eu estou há dois meses sem receber, aí ele falava que ia liberar um vale para mim, aí eu falava que vale era antes do pagamento, não depois. Aí ele falava: R\$300,00 tá bom para você? E eu respondia: como é que com R\$300,00 eu boto comida dentro de casa e pago pensão? Não dá...Aí eu falei que ia sair disso, não dá mais...comecei a ver os erros da empresa, apesar que eu gostava do ambiente, tinha muitas amizades, mas era meu primeiro emprego. Eu fiz na empresa o que eu gostaria que fizessem comigo, o que era justo, mesmo sem autorização da empresa, eu dava 1 hora de almoço para todo mundo que dobrava, eu dava meu jeito, porque eu achava desumano você ficar de 5h da manhã até 22h da noite sem almoçar, eu dava meu jeito, tirava um carro da linha...e com isso eu fazia muita amizade. Então eu fazia isso, eu vim de cobrador, eu sei como é. Eu fiz o que era justo: você está dando um retorno para empresa, você está dobrando e tirando a vaga de outro empregado, querendo ou não a empresa lucra com aquilo. Então qual é o problema de você parar e dar uma hora de almoço para aquele cidadão almoçar? Só que eu cheguei à conclusão que para a empresa se o motorista passar mal, se o motorista morrer, no outro dia tem outro no seu lugar. Não vou generalizar, mas a São João te enxerga dessa forma. Não é a toa que há uns 2 anos atrás morreu um motorista muito antigo, um dos primeiros empregados que o dono tinha, era uma pessoa muito boa, generosa, ele se oferecia na folga dele para ajudar. Ele infartou em cima do volante, e no outro dia, não tiveram nem a consideração de deixar aquele ônibus na garagem, já tinha outro motorista no lugar dele.

Essas situações indignas fizeram Daniel buscar outro emprego. Foi quando tentou, sem sucesso, ter acesso ao seguro desemprego. Enfim, Daniel teve uma expectativa de trabalho digno, ao conseguir um emprego para trabalhar embarcado numa plataforma. Neste emprego, Daniel ficou por dois anos e meio. E foi essa trajetória, aparentemente não precária, que levou a Daniel a trabalhar como motorista de Uber.

- Então eu já estava saturado da empresa. Falei com meu chefe para ele ver se pelo menos conseguia me mandar embora para eu receber seguro desemprego. Ele disse que o dono só fazia acordo e pagava parcelado. Aí nesse período...eu só tenho minha formação de ensino médio, né, completo, não tenho curso técnico também por ter tido família muito cedo. Na verdade, hoje eu não vejo assim, eu vejo que se a gente der um jeitinho, a gente consegue estudar. Claro que as coisas se modernizou muito...hoje você pode trabalhar de porteiro e estudar pelo celular. Mas foi difícil ter família muito cedo, e logo depois perdi meu avô que me dava um suporte muito grande. Enfim, aí conversei com um amigo meu que era comissário de bordo embarcado, cuidava da parte da hotelaria. Ele me disse que a única coisa que conseguia arrumar para mim era um trabalho de taifeiro, mas eu tinha que fazer o curso de taifeiro e de salvatagem. Aí eu falei: tá ótimo! Paga em dia? Ainda tinha plano de saúde, tô dentro. Antes de sair da São João eu fiz o curso, trabalhava uma parte do dia e fazia o curso em outro horário e fiz isso durante 15 dias, aí consegui e fui trabalhar. Passei na entrevista, deixando claro que eu não tinha experiência, mas ia fazer tudo da melhor forma possível. Fiquei 2 anos e pouco embarcando na hotelaria. Eu entrei em uma unidade que estava me dando bônus, em dólar, de três em três meses. O último bônus que eu peguei foi muito bom, porque o dólar estava alto, então caiu R\$4250,00 na minha conta. Um bônus desse para salário de hotelaria é muito bom. Mas aí eu me acomodei com aquilo, o contrato acabou e eu fui para outra unidade, com salário menor..era por volta de

R\$1500, R\$1600 mais ticket de alimentação e plano de saúde e eu comecei a achar pouco...você vê como funciona a cabeça da gente, né..Aí eu comprei um carro e fui trabalhar como motorista de aplicativo, nos 14 dias que eu ficava desembarcado.

Interessante perceber a autopunição em seu discurso: para ele, a culpa por estar em tal situação é dele mesmo: foi ele que não se esforçou o suficiente para ter um trabalho melhor. Ponto que só confirma as teses de Maciel e Souza (2018a). É importante identificar a trajetória individual que levou cada um a começar a trabalhar como motorista de Uber. No caso de Daniel, foi a busca por um complemento de renda.

4.2.1 Subjetividade neoliberal: “O dinheiro é uma coisa maldita, ele mexe com a mente da pessoa”

Podemos observar ainda, no diálogo abaixo, que no início existia uma expectativa de autonomia e dignidade no trabalho de motorista de Uber, bem como uma boa expectativa de renda, que junto à vontade de ficar perto da família, fez com que Daniel pedisse demissão e assumisse ser “empresa de si mesmo”:

Aí eu comprei o carro e fui trabalhar no aplicativo e achei que o que eu ganhava no aplicativo era o mesmo que eu ganhava quando trabalhava embarcado. Então eu achava que era melhor ficar em casa porque por mais que eu tivesse os benefícios de carteira assinada, achava que se eu ficasse em casa e tivesse cabeça eu conseguiria fazer isso, simples. Meu décimo terceiro era o dobro do meu salário, se eu no Uber guardasse R\$10,00 por dia, daria R\$300,00 por mês e meu salário no final do ano seria duas vezes mais do que eu ganhava embarcado. Aí beleza, eu peguei e pedi demissão. A empresa não queria me demitir, eu era um bom funcionário, nunca tinha pegado atestado e tal.

- E nessa época era única coisa que você pensava ou você via mais vantagem de estar em terra, de repente estar mais próximo da família...?

- Nesse período eu fui pai também de uma menina e pesou muito também. Eu queria estar mais perto, queria ter mais contato com minha filha e viver aquele momento, por mais que eu estivesse já separado da mulher. E assim, eu sou um cara muito de momento, hoje o tempo foi me mudando um pouco...eu pensava que em casa ia ganhar a mesma coisa, achei uma boa ideia trabalhar por conta própria.

O “canto da sereia” da autonomia está presente nas falas de Daniel. Sua primeira ideia é que conseguiria fazer sua autogestão como motorista de Uber e que poderia até ser melhor do que trabalhar embarcado naquelas condições. Em outro trecho anterior, ele diz que “olha só como funciona a cabeça da gente, eu achava aquilo pouco” se referindo a direitos como plano de saúde, salário e décimo terceiro. Não muito tempo depois, Daniel se deu conta que a Uber não passava de uma “ilusão”. Além disso, fica clara a necessidade de disposições (SOUZA, 2012) para conseguir trabalhar como motorista de Uber como a disposição para o cálculo econômico e a disposição para gestão.

Aí comecei a trabalhar só de motorista de Uber, trabalhava na Uber e na 99. E entrei pensando em algum momento fazer o que todo mundo pensa em fazer: fazer fidelidade dos passageiros e nem usar o aplicativo mais porque o aplicativo toma uma porcentagem muito alta. Se você parar para analisar, não vale tanto a pena, mais é final de semana. Mas eu não tinha essa visão. Por exemplo, eu fiz R\$500,00 de segunda a sexta, aí meu carro quebrou e gastei R\$700,00 então assim, você acha que você tá ganhando dinheiro, mas na verdade você está trocando figurinha.

- E nessa época você pagava financiamento do carro, ou não?

- Eu dei uma entrada de 18.000 e financiei o resto em um ano. Eu conseguia pagar trabalhando. Trabalhar como Uber é estratégia. Às vezes quem trabalha de 8h da manhã até 20h da noite não faz tanto dinheiro como quem trabalha das 20h as 00h, entendeu? É estratégia.

- Mas aí essa estratégia que você fala, você foi pegando na experiência, em contato com outros motoristas?

- Eu nunca fui muito de querer me misturar em grupos, essas coisas não. Me colocavam em grupos e eu via como funcionava e não achava vantajoso..eu entrei sozinho e fui pegando a prática no aplicativo...fiz meu cartão de fidelidade e fui dando, mas vi também pegar corrida particular assim não vale tanto a pena...só se você for fazer uma viagem longa porque se você tiver longe do passageiro, não vale a pena ir até ela e se cobrar um valor alto a pessoa não vai querer então é melhor ir pelo aplicativo mesmo.

Diferente dos relatos de Fernanda e Marcelo, Daniel preferiu não estar inserido em uma rede com outros motoristas, numa lógica individualista, algo que ironicamente vai criticar em outro momento da entrevista, quando diz que hoje em dia “ninguém ajuda ninguém”. Sob diversos aspectos, ele constatou uma decepção com o trabalho. “Ficar refém” é a perfeita definição de como a autogestão afeta a subjetividade.

- E você trabalhava mais de dia ou de noite?

- Então, foi o que eu te falei, trabalhar de Uber é estratégia. Eu gostava de pegar 6h da manhã e ir até 9h da manhã, porque eu pensava assim: ninguém vai do bairro para o centro depois das 9h da manhã, eu ia para os bairros mais carentes de ônibus, apesar que todo o transporte público de Campos é carente. Depois eu voltava de 11h até 13h e às vezes ia até 18h, 19h, 20h, dependia. Final de semana às vezes, porque meus filhos ficavam comigo um final de semana sim, outro não, quando não às vezes eu trabalhava direto, como nos outros dias ou trocava e ia até mais tarde, até 01h, 02h da manhã, depende muito. O dinheiro é uma coisa maldita, ele mexe com a mente da pessoa, você já fez R\$200,00, mas você quer mais, mais.

- Eu já vi que os aplicativos dão uns bônus: você ganha mais se ficar mais tempo rodando, etc, isso acontece mesmo?

- É na Uber não, na 99...ah! na verdade ninguém dá nada a ninguém, ele te engana. Eu vou te dar R\$15,00 se você completar 5 corridas, aí o valor já incluído nas corridas. O aplicativo mexe com sua cabeça e é um incentivo que não existe.⁸ O que é bom é a dinâmica, mas também, quanto mais você ganha mais o aplicativo desconta seu. Era uma coisa que não era tão vantajoso também. Eu cheguei à conclusão que o aplicativo

⁸ O incentivo que o entrevistado se refere são as técnicas de “gamificação” usadas pelas empresas de aplicativo já tratadas no subtópico gamificação no capítulo 3.

nada mais é do que uma complementação de renda. Existe gente que vive disso? Existe, mas só que ela vive a dia a dia, essa é a visão que eu tenho hoje.

- Não é assim que você pensava quando você entrou, certo? Você achava que ia ser de outra forma.

- É...porque tinha dia, tinha mês que fazia durante a semana R\$800,00 aí chegava segunda feira, porque o carro é uma ferramenta, quanto mais você usa mais você tem o desgaste. Quantas vezes durante a semana você passa a marcha, gasta a embreagem etc. Existem pessoas que trabalham num carro básico, aí gastam menos, um carro melhor gasta mais na manutenção, porém as pessoas gostam mais de carro executivo. Mas eu cheguei a essa conclusão: é uma complementação de renda, porque se não você fica refém do dinheiro. Sabe por que? Você fez R\$200,00, mas você quer fazer mais porque você não sabe se domingo vai ser bom, aí chega domingo você tá ali de novo, chega segunda você tá ali de novo, aí você fica refém. Tem dia que não tem movimento, hoje em dia com o desemprego grande tem muito carro na rua e é até difícil ter preço dinâmico.

Neste trecho a seguir, minha intenção era saber como foi lidar com a pandemia. Fica claro nesta fala de Daniel, que sua noção do que é papel do Estado e mercado é pró-mercado. A opinião sobre política e políticas sociais não é muito linear, ora concordando com pautas da esquerda (sem citar os termos esquerda ou direita), ora voltando-se para pautas conservadoras e de direita. Apesar de ter se posicionado, disse também que o político perdeu credibilidade e que está perdendo a vontade de votar, coisa que adorava fazer, demonstrando certa descrença e desesperança com a política.

- Você acha que a empresa poderia ter feito algo para ajudar? Você acha que o governo poderia ter feito algo para ajudar?

- Pelo que eu li, ela só fez para realmente quem pegou a covid, um ressarcimento dos últimos meses que você trabalhou, mas também bloqueava seu carro. Mas quase todo mundo trabalha em mais de um aplicativo, e aí pegando a renda só de um, as vezes poderia essa ajuda não dar nem um salário mínimo. Pro governo poderia ter ajudado na questão da vacina, ter dado prioridade para as pessoas. Porque o motorista de aplicativo ele evita a aglomeração, ele é muito importante para a população porque ele leva várias pessoas para evitar aglomeração e ele não foi colocado como prioridade. O prefeito de Campos queria vacinar os motoristas de ônibus, eu acho que todo mundo deveria ser vacinado junto, mas como tem que ter prioridade, por que o motorista de ônibus tem prioridade e o motorista de aplicativo não? O motorista também carrega passageiro. E na parte do incentivo, só o fato de não cobrar imposto ele já tá ajudando. Se você perguntar, se deveria dar dinheiro, muita gente vai dizer que deveria dar um auxílio porque o ser humano ele quer ganhar o dinheiro de alguma forma. Ele não cobra imposto, ele te dá liberdade de trabalhar, se ele te der alguma coisa de dinheiro, vai querer cobrar alguma coisa. Como é uma coisa independente, o certo é ele não cobrar nada e a gente não querer nada também.

Ele demonstrou ser a favor de programas sociais como o Bolsa Família e o Cheque Cidadão (no caso municipal) se sensibilizando com quem passa fome, embora tenha feito ressalvas a quem receba sem precisar. Demonstrou-se sensível também a injustiça social no Brasil, lembrando-se da condição precária de trabalhadores rurais que ele conheceu. Disse não

ter acompanhado o que foi a Reforma Trabalhista quando o perguntei, mas depois de explicar brevemente para ele em que consistia a Reforma, ele demonstrou opinião contrária. Apesar disso, seu último voto foi pensando no problema da corrupção. Ele falou no atual presidente antes mesmo de chegar no assunto diretamente, mas lembrou quando foi falar de pessoas públicas que admira: “Eu não concordo com algumas atitudes dele mas uma coisa eu gosto dele: ele fala o que todo mundo tem vontade de falar”. Daniel aderiu ao discurso “anticorrupção” e votou no atual presidente, e disse estar satisfeito nesta pauta. Acreditou que o presidente pecou na questão da vacina contra a Covid-19, mas disse que se fosse o Lula, teríamos vacina, porém “o rombo seria muito maior”. Quando perguntado se votaria nele nas próximas eleições, ele disse ser uma pergunta difícil: “Acho que não ficaram satisfeitos com Bolsonaro e única pessoa para tirar ele agora seria o Lula, não teria nem outra pessoa. No momento eu votaria nele (Bolsonaro), não tem outra pessoa”.

4.2.2 À volta para o trabalho formal

Por fim, o que percebi na entrevista com Daniel, é que sua condição de dignidade é hoje amparada pelo seu emprego formal. Na ocasião da entrevista, ele estava no hotel pago pela empresa para aguardar o embarque. Como ele pediu para me seguir em uma rede social, aproveitei a oportunidade para observar, enquanto pesquisadora, algumas de suas postagens. Daniel fazia questão de mostrar o hotel que ficava hospedado pela empresa e as refeições que fazia lá. Ao olhar suas fotos, encontrei uma postagem dele na plataforma com vista para o mar, bem vestido e segurando um terço na mão. A legenda dizia: “Hoje finalizo meu primeiro embarque depois de 2 anos falando que não queria mais embarca...Porém.. Deus te dar sabedoria para você fazer escolhas. E eu escolhi voltar...Quero agradecer a Deus por tudo..Tudo que ele tem feito na minha vida. Não é fácil ficar 27 dias longe da família..Mas ele me deu sabedoria e muita fé para suportar isso. Sou grato demais”. Ao perguntar se ele se sente estressado e como levou a questão da pandemia, dinheiro, família, ele respondeu:

- Tô levando...porque como eu te falei, eu consegui um emprego e na minha folga trabalho como Uber e tal. Não tá me afetando, mas se eu não conseguisse essa vaga de emprego eu teria que cortar algumas coisas. Como eu te falei, eu gosto de comer e beber bem.

Como viu Sennett (2015), a maioria das pessoas necessita de uma “narrativa linear”, necessita de uma estrutura burocrática para organizar e racionalizar seu tempo, como era o que Max Weber chamou de “jaula de ferro”. Daniel viu que trabalhar de motorista de Uber não era vantajoso como achou no começo e procurou voltar a seu posto anterior. Sentiu falta da concretude e os benefícios que tinha quando trabalhava embarcado. Sua trajetória se resume

dessa forma: trabalhar embarcado de taifeiro com salário e benefícios – mudar de empresa, ter seu salário reduzido e passar a fazer “bico” de motorista nos 14 dias de folga – pedir demissão e trabalhar apenas como motorista de Uber – voltar a trabalhar embarcado e fazer “bico” de motorista para complementar renda. O que está implícito nessa trajetória, é que Daniel deseja ter alguma estabilidade e que tem pensamento prospectivo, ou seja, procura ter alguma sensação de segurança e longo prazo, como ele menciona em fala anterior sobre ter a única renda como motorista de aplicativo: “existe gente que vive disso, só que ela vive dia a dia”.

O trabalho, como um dos elementos centrais da vida, não é só a fonte do dinheiro para viver dia a dia, mas ele deve ser capaz de oferecer uma narrativa de vida. O trabalho indigno, de acordo com Maciel, é aquele que não dá segurança material e nem moral para aqueles que o exercem. O que Daniel aparentemente deseja, não é só ter melhores condições materiais no seu trabalho, mas ter uma narrativa de vida. Não o trabalho e o dinheiro enquanto “coisas”, mas seu valor moral. Isso fica claro quando pergunto o que uma pessoa precisa para se sentir realizada:

- Eu acho que uma pessoa realizada hoje não precisa de muito dinheiro não. Meu sucesso hoje, minha realização pessoal é ter a minha família, meu carro pra mim poder passear com a minha família, minha casa própria pra mim poder morar com minha família e poder viver bem, sempre preservei passear, comer bem...nunca preservei ter uma tv de dez mil na minha casa, porque eu acho que tem coisa que passa e não volta mais. Eu queria claro ganhar cinco mil, dez mil não pelo dinheiro, mas queria para poder assim, meu filho me dissesse: “papai, quero viajar” e eu poder dar isso pra ele, ou minha filha “papai quero estudar no auxiliadora”, e aí eu ia poder. Eu queria pra isso: realizar desejo deles. Por exemplo, nem todo mundo merece morrer, alguns merecem. Mas esse Paulo Gustavo se juntar o dinheiro dele todo, não cabe dentro da cova dele. Um cara muito conhecido, alegre e tinha muito dinheiro, e o dinheiro não foi capaz de salvar ele. Eu trabalhava com gente que ganhava vinte e cinco mil embarcado e eu não via essa felicidade neles não.

4.3 Igor

A conversa com Igor aconteceu por chamada de vídeo, já que ele mora em Macaé-RJ. De todos que entrevistei é o mais jovem, com apenas 21 anos. Nascido em Nova Iguaçu-RJ, sua família sempre teve vontade de morar em Macaé, o que aconteceu há 10 anos, quando seu pai, até então bancário, foi demitido. Sua mãe sempre trabalhou como autônoma, vendia roupas e fazia faxinas, em Macaé ela passou a fazer faxinas em escritórios e seu pai trabalhou em algumas empresas, até que conseguiu um emprego como assessor de vereador, que foi o trabalho mais recente.

Apesar da pouca idade, Igor já tem uma trajetória de trabalhos bem diversificados e também já é noivo. Começou a trabalhar como jovem aprendiz em duas empresas, depois

conseguiu um emprego em uma distribuidora de vidros, onde trabalhou de carteira assinada até ser demitido no início da pandemia. Depois disso, passou por mais dois trabalhos, um em outra vidraçaria, mas sem carteira assinada e outro como “bico” de designer gráfico em uma loja de festas. Logo que terminou a escola começou a fazer faculdade de educação física em uma faculdade particular de Macaé no turno da noite, e por isso conseguia conciliar com o trabalho. No final da faculdade, o tempo passou a ficar apertado para que ele pudesse fazer o estágio obrigatório, foi aí que ele tentou novamente trabalhar na vidraçaria, até que “já não tava dando, muita dor de cabeça, aí consegui comprar meu carrinho, através de um empréstimo na verdade, com minha família, com minha vó. E aí fui para a Uber”.

Quando a entrevista aconteceu, em junho de 2021, Igor já estava trabalhando há 6 meses como motorista de Uber. Em seu cotidiano que une trabalho e estudo, a rotina começa às 5:30 da manhã quando logo inicia o expediente; por volta das 9h ele para tomar café, volta a trabalhar e às 18h ou às vezes às 19h, quando encerra e dá início as atividades da faculdade. A forma com que Igor me conta sobre seu dia-a-dia mostra que ele tem um senso de responsabilidade apurado e disposição para disciplina e para o cálculo econômico⁹. Além de trabalhar pelo aplicativo da Uber, ele diz que às vezes trabalha no aplicativo da “99 pop”, mas prefere a Uber porque ela dá mais segurança. Além disso, ele ainda relatou ter alguns clientes particulares. Perguntei-o então, como é a experiência de trabalhar como motorista, tendo em vista sua experiência anterior com carteira assinada:

Então, para mim é maravilhoso, né... porque ainda posso fazer as minhas coisas, no caso da faculdade, quando eu tenho que resolver alguma situação eu já deixo o trabalho de lado. Só que para crescer hoje trabalhando como Uber você tem que ter muita cabeça, muita cabeça...porque por exemplo, se eu tô passando perto de casa e paro sei lá, para ir ao banheiro, vou no banheiro e você fica em casa 1h, 2h e acaba esquecendo de trabalhar. Você tem que saber quando você está precisando fazer de lucro, tem que ter muita cabeça, porque se não você pensa “ah, vou ficar mais um pouquinho em casa”, “ah, hoje eu vou acordar um pouco mais tarde”, “ah, vou trabalhar um pouco mais cedo hoje, porque tem jogo”, então tem essa dificuldade. Mas por outro lado, é muito bom, porque tem dia que é maravilhoso, você já bate a meta...eu tenho uma meta por dia, eu tenho que bater uma meta de 250 reais bruto por dia.

- E você colocou essa meta para você?

- Isso, exatamente. Eu coloquei na minha cabeça que eu tenho que fazer isso por dia. E daí, por exemplo, quando umas 16h, 17h da tarde eu já bati a meta e dá para continuar mais um pouco, eu faço, aí compensa no dia que foi horrível. Ou, às vezes eu já bati a meta e tô cansado, aí venho para casa e descanso mais um tempo.

⁹ Quando falo em disposições específicas, estou sempre me inspirando nos trabalhos de Jessé Souza, especialmente na pesquisa empírica dos batalhadores do Brasil.

Ademais, perguntei-o também se trabalhar como motorista de Uber estava correspondendo suas expectativas. Ele me responde com um ar de decepção: “E no começo, não vou mentir para você, tava indo muito bem, muito bem. Só que veio perdendo a força, né. O que eu fazia por dia já não é a mesma quantidade que eu faço hoje.” Empresário de si mesmo, Igor propõe e busca cumprir uma rotina de trabalho. Não possui MEI e não paga o INSS, mas tem também uma disposição para poupança. Ele diz em outra parte da conversa: “eu não tenho dinheiro guardado em banco, mas todo dia eu separo, do meu bruto, um dinheiro para combustível e outra parte para emergências”. Ele também relata que procura já fazer outro trabalho, na sua área de formação, ao invés da Uber: “Mas a situação da Uber é muito bom, porque eu posso fazer outras coisas. Hoje eu procuro sair um pouco da Uber, ficar na minha área. Eu dou aula de futebol para criança, então quando eu não tô dando aula, eu faço Uber.” Seu cálculo de futuro inclui parar de trabalhar como motorista de Uber e se dedicar a profissão de educador físico.

Meu foco é terminar minha faculdade e continuar na escolinha de futebol, a área do esporte é o que eu amo fazer. E deixar a Uber como algo secundário. Tipo, ah...estou em casa sem fazer nada vou ali fazer um dinheiro. Se eu estiver precisando pagar alguma coisa, vou ali na Uber fazer um dinheiro.

Podemos ver nessa fala, que apesar da expectativa de trabalho no futuro, o “bico” como motorista ainda aparece como um horizonte possível, o que pode significar uma baixa expectativa de ascensão de classe. Todo esse *ethos* para o trabalho, disciplina e a vontade de “vencer na vida” devem ser explicadas a partir de questões que vão além da visão de classe puramente econômica. Mesmo sendo um rapaz negro (assim ele se define e termos raciais) da baixada fluminense e filho de batalhadores, o que diferencia esse batalhador da ralé é a socialização familiar, como viu Souza (2012). Além de ter uma sólida estrutura familiar, tendo pais casados e uma irmã (já falecida), tios e vós atualmente como vizinhos, ele hoje passa a maior parte do tempo na casa da família da noiva. Não só isso, Igor também é evangélico, outra característica importante que o localiza na classe dos batalhadores descrita por Jessé Souza e é capaz de construir essas disposições ao autocontrole, a disciplina e ao pensamento prospectivo.

Os valores que acredita serem importantes são a honestidade, o caráter e a força de vontade, sendo a força de vontade o maior deles. Ele acredita que nem todo mundo que se esforça pode vencer na vida, mas que com esforço e sacrifício se possa chegar um pouco mais longe.

Eu acho que tem muito trabalho que não é valorizado. Eu por exemplo, quero ser professor. Muita gente acha que professor só trabalha na escola, mas não é só ali, você trabalha em casa também. Tenho muitos amigos que trabalham na área de enfermagem e também não é valorizado. Não tem essa igualdade. De gênero

também...muitas mulheres fazem muito mais que homens e não são valorizadas por isso.

Apesar da consciência de que existem profissões, como o caso do professor e do enfermeiro, mais ou menos privilegiadas, com uma distribuição desigual de status, renda e privilégios sociais (MACIEL, 2017), o desinteresse pela política e instâncias de participação política e informação aparece como uma repetição de histórias de vida de trabalhadores moralmente desqualificados (MACIEL, 2017). Isso fica claro no diálogo abaixo:

- Você tem algum posicionamento político?
- Não. Sou a pessoa mais leiga do mundo quando fala de política.
- Você tem hábito de assistir ou ler algum jornal?
- Não...até tento, mas chega na metade eu já desisto.
- E o que você acha que falta para o Brasil?
- Honestidade.

Isso se mostrou também ao vivenciar uma situação indigna de trabalho, ainda na vidraçaria que trabalhou:

O motivo de eu ter sido mandado embora do meu trabalho da distribuidora foi devido a uma situação de Covid. O meu pai estava em casa, minha vó já é de idade, então eu estava preocupado. Era uma empresa muito pequena, a esposa do gerente trabalhava no financeiro. Ela pegou covid e ia com febre para o trabalho, e tinha contato com os outros. E só fomos saber disso depois. Por isso, eu e mais alguns funcionários reclamamos essa situação com o gerente e pedimos para fazer o teste de covid. Só que o gerente tratou a gente com ignorância, não sei se ele pensou que estávamos organizando um “motim”. Eu só não queria colocar meus familiares em risco e outras pessoas do convívio do trabalho.

O completo desconhecimento sobre a Reforma Trabalhista também fez parte dessa fração da entrevista. Expliquei-o brevemente que a Reforma aprovada em 2016 deixou os vínculos mais flexíveis entre patrão e funcionário, e perguntei-o o que achava disso. Ele me respondeu: “Ao meu ver, não vejo problema”, mesmo tendo passado por experiências injustas praticadas por seu chefe no trabalho da vidraçaria. O “caráter apolítico” e a valorização da “força de vontade” como algo individual demonstra um senso comum que se apoia na crença da meritocracia.

Por fim, o trecho que explicita o estresse causado pela instabilidade no trabalho mostra uma contradição do que já foi dito anteriormente: que trabalhar de motorista de Uber tem sido maravilhoso. Para ter acesso a elementos mais subjetivos, eu o pergunto se ele tem se sentido estressado e preocupado.

Acredito que agora sim, justamente porque conforme a idade vai chegando, vai chegando também as responsabilidades. Eu sou muito ansioso, muito ansioso. Por ex, hoje eu acordei e pensei, meu Deus tem a entrevista hoje, o que que eu vou falar? Que

que ela vai perguntar? Aí já passa mil coisas na cabeça,mas eu sou muito ansioso e ...eu tenho que planejar onde que eu vou morar, como é que vai ser minha vida. Caramba, se eu tiver um filho daqui sei lá quanto tempo...isso acaba mexendo com a cabeça. Eu era muito dependente dos meus pais, na verdade ainda sou, só que não tanto quanto antes. Conforme meus pais foram para o rio, essa dependência foi diminuindo, mas foi gerando uma confusão drástica na cabeça. Agora eu tô pagando conta em casa, então vai gerando uma fumacinha na cabeça.

E você chega a ter problemas para dormir?

A questão de conta, às vezes, né...quando por exemplo eu não faço um dinheiro suficiente naquela semana ou naquele mês para poder pagar uma devida conta, isso me dá um estressezinho. Mas graças a Deus eu tenho uma base, meus tios, minha vó, minha noiva...para me passar uma certa tranquilidade, dizer que a gente vai dar um jeito nisso. Mas às vezes dá sim problema pra dormir.

A trajetória de Igor mostra que a instabilidade é algo que o acompanha desde o início no mundo do trabalho. O que faz que essa trajetória não seja tão dramática é a sua forte inserção relacional com a família, sua fé (no sentido mais amplo), e sua capacidade e disposição à autogestão. Além disso, a perspectiva de futuro e a atitude positiva tem sido fundamental para que ele se encaminhe para o final da faculdade de educação física, vencendo o maior desafio de sua classe: conciliar trabalho e estudo (MACIEL, 2012) para que enfim possa buscar um posto de trabalho digno.

4.4 Marcelo

Marcelo nasceu em um pequeno município no interior do Rio de Janeiro e veio para a cidade de Campos com a família aos 15 anos. Seu pai trabalhava vendendo e comprando ouro e resolveu se fixar em Campos. De todos os entrevistados, Marcelo é o mais empreendedor, isso porque, ele e a esposa são proprietários de uma lanchonete na área central de Campos há mais de 20 anos e demonstra ao longo da entrevista uma disposição para “visão de negócio” (SOUZA, 2012). Além disso, ele utiliza termos como “networking” caracterizando o linguajar típico empreendedor e corporativo. Também possui um CNPJ através do MEI, o que lhe concede uma formalização empreendedora. Casado há 24 anos, ele e a esposa dividem as tarefas na lanchonete que já chegou a funcionar até praticamente 24 horas, motivo pelo qual ele começou a pensar em um “plano B” para não chegar aos 60 anos trabalhando na madrugada. Marcelo buscava um trabalho que poderia fazer paralelamente ao seu negócio. É neste cenário que surge sua primeira experiência “uberizada”:

Comecei a fazer networking e descobri uma empresa multinacional americana, a XY. Eu descobri um negócio que eu podia fazer paralelamente ao meu negócio fazendo uma renda extra. Aí esse plano B começou dando certo e tal, isso antes da pandemia, com 1 ano que eu tava na empresa cheguei em 4º grau de patamar, fui até para Bahamas pela empresa porque tinha batido meta.

Chamo de experiência uberizada, porque semelhante ao trabalho de motorista de Uber, este trabalho também não tem garantias. Como bem coloca Abílio (2020), a uberização é um processo que não inicia com a Uber e não se restringe a ela, nem às plataformas digitais. Para a pesquisadora, elementos centrais da uberização já estavam presentes no trabalho das revendedoras de cosméticos como as da Natura e Avon. Em uma rápida pesquisa sobre essa empresa citada por Marcelo¹⁰, foi possível perceber a semelhança com a lógica de organização do trabalho das empresas Natura e Avon. Quando pergunto ao Marcelo se ele tinha carteira assinada, ele prontamente me conta sobre como era gerenciado o seu trabalho e como isso foi parte do processo até ele começar o trabalho de motorista de Uber:

O networking você geralmente não tem carteira assinada, você é um distribuidor. Você se cadastra na empresa e ganha um e-commerce para você trabalhar nesses 148 países onde a empresa trabalha, através das redes sociais, whatsapp, reuniões presenciais para cadastrar mais pessoas para trabalhar na empresa. Aí cheguei no patamar de pérola, o 4º patamar. A partir desse patamar, eu tinha que não só cadastrar pessoas, mas fazer com que essas pessoas evoluíssem para que eu continuasse crescendo na empresa. Aí comecei a ficar muito preso e limitado ao meu comércio, apesar de ser muito conhecido na cidade... que era o mercado, as pessoas que iam na lanchonete. Então pensei em uma forma de abranger pessoas que eu não conhecia. Muitos clientes trabalhavam com taxi e tal, então eu coloquei um taxi em frente a minha lanchonete, oferecendo desconto para os clientes da lanchonete, de maneira que eu pudesse conhecer pessoas de bairros diferentes, através do taxi. Não era nem visando dinheiro, era visando levar pessoas para a XY. Acabou que com essa ideia, começou a entrar dinheiro no taxi, e muitas pessoas que trabalham no taxi começaram a trabalhar no Uber, porque você não precisava pagar o aluguel de pontos. Há 3 anos atrás eu comecei com um taxi, há uns dois anos troquei pelo Uber. E na Uber fui cadastrando pessoas para a empresa que trabalhava, chamava para as reuniões que aconteciam em Campos e comecei a vender produtos. Juntando tudo, lanchonete...

Vemos, portanto, uma atitude empreendedora que Marcelo parece ter aprendido na cultura organizacional da empresa XY buscando angariar pessoas para trabalhar nesta empresa. Neste período de sua vida, ele se dividia então em três atividades: distribuidor da XY, proprietário da lanchonete e motorista de Uber. Quando perguntei se ele tinha então três trabalhos, ele me responde: “Isso. Plano A, plano B e plano C”. Em tese, esses planos indicam disposição para projeção do futuro (SOUZA, 2012). Para o batalhador em questão, esses planos também demonstram a instabilidade e a constante necessidade de reinvenção do seu trabalho. O que não é novidade, já que nos modos de vida tipicamente periféricos, é comum que os trabalhadores desqualificados transitem por diversas atividades. Com Marcelo não é diferente. Apesar de ter um negócio que “deu certo” a insegurança quanto ao futuro o acompanha e é por

¹⁰ Para proteger a identidade de Marcelo, optei por suprimir o nome da empresa que ele trabalhou. Quando necessário no texto, ela terá um nome fictício de “empresa XY”.

isso que ele está constantemente traçando outros planos para a sua vida. Enquanto me conta sobre essa trajetória, ele expressa sentimentos de medo, mas também, de otimismo, demonstrando uma atitude positiva diante das dificuldades.

Na pandemia, o plano A, que era o que eu mais tinha medo de perder, eu fui obrigado a fechar no primeiro lockdown. E mesmo com medo, para minha surpresa, eu comecei a viajar o Brasil todo: fui para a Bahia, para o Rio Grande do Sul. Levar pessoas que trabalhavam na hidroelétrica, pessoas que trabalhavam no porto, pessoas que moravam na Bahia, no Sul. Essas pessoas eu conhecia através da lanchonete e do Uber. Pessoas que eu conhecia e já confiavam em mim. E não tinha ônibus interestadual, não tinha avião para essas pessoas voltarem para casa. Na pandemia, a hidrelétrica deu férias coletivas para alguns e para outros mandou embora, então essas pessoas tinham que voltar para casa. E comecei a me sustentar, graças a Deus, sem a lanchonete. E aí eu pensei: o que eu tinha medo de perder, se eu estou conseguindo sobreviver sem, e nessa pandemia a dificuldade que a gente está passando eu estou conseguindo driblar, não vai ser agora que eu vou voltar. Então passei o tempo só sobrevivendo disso. Sofri um acidente no final do ano passado e fiquei 4 meses sem poder trabalhar e aí reabrimos a lanchonete como delivery.

Marcelo é mais um exemplo de batalhador que conta com suas redes de apoio informais. Sendo uma pessoa muito gentil e “gente boa” ganhou a confiança de pessoas que ia conhecendo para fazer viagens interestaduais. Além disso, essa rede foi fundamental para recuperação do grave acidente doméstico que sofreu. Ele relata, sem muitos detalhes, que através da corrente de “plantar o bem e colher o bem” ele teve um dos melhores tratamentos possíveis sem gastar um centavo. E que também essa mesma rede o ajudou a se sustentar no período que precisou ficar sem trabalhar. O que me interessou neste ponto, foi saber como isso afetou a sua subjetividade, e se sua esposa ficou sobrecarregada com a impossibilidade de ele gerar renda para a família:

Fiquei muito preocupado. Na verdade, não deixei que isso acontecesse. Eu consegui uma ação social através dos amigos que me ajudou a sobreviver esses dois meses. E eu tinha uma reservazinha pequena, mas era uma reserva, que me ajudou a completar e consegui viver esses 3 meses. E a partir daí eu voltei, mesmo devagar, a trabalhar devagar. E voltei na lanchonete só no delivery na parte da noite. Então eu fazia as corridas de dia e as entregas de lanche a noite no próprio carro. Entre um cliente e outro eu fazia uma corridinha de Uber.

Neste ponto, está presente uma contradição: ao mesmo tempo em que diz que voltou a trabalhar devagar, ele afirma trabalhar de Uber durante o dia, trabalhar fazendo entregas da lanchonete à noite e ainda fazer mais corridas de Uber nos intervalos. Esse é o *modus operandi* da “viração” termo usado por Vera Telles, recuperado por Ludmila Abílio (2017) para descrever a combinação de diversas atividades, cujo motor de trabalho, devo acrescentar, é o medo da precariedade (LAVAL; DARDOT, 2016). Passado um tempo desde esse período, a vida de Marcelo não está muito diferente. Ele ainda faz corridas de Uber, apesar de ter muitos clientes particulares e fazer algumas viagens de longa distância, tem contrato para transportar

trabalhadores offshore em períodos definidos, faz entregas em Campos para o Mercado Livre¹¹, e ainda tem a lanchonete com a esposa funcionando apenas como *delivery*.

De acordo com Marcelo, a Uber é muito injusta, apesar de ainda ser de grande auxílio. Ele reclama da tarifa e do desconto das corridas para o motorista, da falta de fidelidade da empresa com os motoristas e da falta de garantia de quanto pode ganhar em um dia de trabalho. Sennett (2015) trata dos aspectos da falta de fidelização recíproca no novo capitalismo. Demonstra espontaneamente uma visão pró reconhecimento de vínculo trabalhista e uma atitude política mais progressista, citando a problemática das desigualdades sociais. No entanto, quando perguntado diretamente sobre sua opinião política, ele disse que votou em Lula e votou em Bolsonaro e que hoje não votaria em nenhum dos dois.

Querendo ou não, a Uber não se desgasta com nada e ela cobra muito dos seus motoristas sem dar nenhum retorno. Em alguns países da Europa, a Uber foi obrigada a pagar décimo terceiro, a assinar carteira, e aqui no Brasil ainda não.

- E você acha que isso seria bom?

- Muito bom. Seria a forma de ela ressarcir tudo isso que ela tira das pessoas. Se ela cobra 35% sem ela ter nenhum gasto com o meu carro, sem ter nenhum compromisso comigo...eu acho muito injusto. Imagina se ela tivesse que comprar um carro, contratar um motorista e ser responsável por ele? Ela ia gastar mais do que 35%. Então para ela é lucro. Se ela tivesse essa responsabilidade aqui no nosso país, acho que ela teria que rever muitos conceitos com relação ao próprio motorista.

No dia que fizemos a entrevista, Marcelo estava indo fazer uma entrega do Mercado Livre em um bairro distante da área central de Campos. Ele me disse que naquele dia, ao sair pela manhã, ele não tinha o que fazer. Por isso trabalhou como motorista Uber na parte da manhã, com a renda gerada abasteceu o carro e à tarde ele fez as entregas do Mercado Livre no seu próprio veículo. Dessa forma, ele negocia consigo mesmo o que fazer diante das oportunidades ou falta de oportunidades de trabalho. Também mencionou a “central” de motoristas que faz parte em grupos de *whatsapp*, que fideliza passageiros e tem suas regras (ainda que totalmente informais) próprias de funcionamento. De acordo com Marcelo, essa central tem aproximadamente 600 motoristas em Campos, desses, 35 administram a central, e ao todo atendem 25 mil clientes.

Sobre sua trajetória de estudo e profissional, Marcelo me contou que terminou o segundo grau e que tinha vontade de fazer faculdade, mas não fez. Quando o pergunto o que

¹¹ O trabalho de entregador do Mercado Livre também não constitui vínculo, no entanto, parece ser um pouco menos incalculável que o de motorista de Uber. Isso porque existe uma diária fixa para o dia de trabalho. Segundo Marcelo, “é meritocracia” só que no Mercado Livre, ao se disponibilizar para a escala de entregas do dia seguinte, ele sabe que sairá com no mínimo R\$275,00, na Uber não existe essa garantia e para conseguir tal valor ele diz que seria necessário trabalhar 24 horas sem parar, ainda sem saber que se vai ter esse lucro. Outro ponto, é que para se cadastrar na empresa é necessário ser MEI, já que não cadastram pessoa física.

ele faria, ele prontamente me responde que já teve vontade de ser médico, advogado, arquiteto. Podemos notar que apesar das atividades serem díspares, o que elas têm em comum é o prestígio social, diferente dos trabalhos que exerceu ao longo da vida, sendo mais longo deles, o da lanchonete, que somam 28 anos de atuação. Acrescenta ainda que sua profissão mesmo é lidar com o público, de uma forma ou de outra, demonstrando uma disposição (nos termos de Souza, 2012) para o atendimento e trabalho comercial.

Marcelo demonstrou ser uma pessoa muito positiva, com valores muito ligados a uma “corrente do bem”. Para ele, os valores para uma pessoa vencer na vida, são acima de tudo o respeito e o amor ao próximo, mas também, “trabalhar, correr atrás, não deixar se abater”. Uma ética muito ligada à dignidade através do trabalho e a prática do bem e do que é correto. Fez muito sentido quando ele me contou que sua religião, apesar de ter seguido o ritual católico na infância, é voltada para o espiritismo, tanto da Umbanda, quanto do espiritismo kardecista, através de seu pai e sua vó que pertenciam a essa religiosidade.

Por trás da aparente calma e do comportamento otimista, no entanto, há uma subjetividade que convive com o sofrimento típico neoliberal. Diante dos fatos trazidos pelo entrevistado, podemos perceber o que existe de estável é justamente a incerteza. Perguntei-o então, se ele é uma pessoa preocupada, estressada e como ele lida com essa flexibilidade:

Olha, o pessoal lá em casa costuma falar assim: não sei como você aguenta botar cabeça no travesseiro sabendo que você tá sem dinheiro e que amanhã tem que pagar. Aí eu falo: nada como um dia após o outro. E sempre acabo conseguindo no outro dia com meu trabalho, e tendo essa calma, entre aspas, porque não é uma calma, por dentro eu tô nervoso, a cabeça tá pensando um milhão de coisas. Agora com esse negócio do mercado livre por ser uma diária fixa, eu me encontro mais tranquilo, mas nada que acontece comigo, não sei se é bom ou ruim, eu não me desespero. E com isso eu acabo conseguindo contornar as situações difíceis. Como foi o caso do meu acidente, não foi a lanchonete, foi meu acidente. Se eu tivesse hoje que vender meu carro e ter só uma fiorino para trabalhar, eu não vou ligar porque é aquilo ali que vai me sustentar e depois a gente vê o que a gente faz. Eu aprendi com a vida a lidar com os altos e baixos. E por mais que aquilo me jogue para baixo, quando me sinto para baixo eu rezo, penso positivo, positivar, positivar, positivar, pedir a Deus, pedir espíritos intercessores e acabo não só conseguindo isso para mim, mas para quem está em volta de mim também. Aí eu acabo entendendo que isso, além do respeito e o amor ao próximo, o temor a Deus, seja esse Deus entendido qual ele for. Quem acreditar e ter uma crença em algo maior, fazer o bem e respeitar o as pessoas, você consegue chegar, você consegue viver, você consegue levar.

4.5 Fernanda

Fernanda foi a primeira mulher motorista de aplicativo que entrevistei. Ao dizer isso para ela, no início da conversa, ela logo me disse que é bem diferente o trabalho de uma motorista mulher para um motorista homem. Ao longo da entrevista, fui entendendo o porquê. A conversa aconteceu no carro que ela trabalha, combinei de pegar e pagar uma corrida e depois paramos para continuar o papo.

Fernanda é uma mulher batalhadora, com a força de uma chefe de família e sua postura é de uma mulher segura de si. Tem trinta e nove anos e há seis trabalha como motorista de aplicativo. Começou a trabalhar como motorista de aplicativo logo no início da operação da Uber na cidade, em 2017. Seu pai, falecido há três anos, trabalhou numa empresa de ônibus por muitos anos e foi também ambulante por muitos anos. Sua mãe é costureira e depois da morte do marido foi morar com Fernanda. A família era parte evangélica, parte católica. Hoje em dia ela se diz apenas cristã, seu lazer inclui uma “cervejinha”. Depois de separar do marido há cerca de um ano, ela passou a ser o sustento da casa, cuidando dos seus três filhos e da mãe que tem apenas uma aposentadoria. Fernanda é uma mulher negra (é assim que ela se define em termos raciais) filha da classe batalhadora, nascida e criada no bairro da Pecuária em Campos.

Sua trajetória de vida profissional se diferencia da “ralé” identificada por Jessé Souza e seus colaboradores e se aproxima do que o autor chamou de classe dos “batalhadores do Brasil”. Mesmo sendo de família pobre, Fernanda conseguiu terminar os estudos e se filiar ao mercado de trabalho. No chamado “segundo grau”, Fernanda tinha muita vontade de fazer um curso de contabilidade e teve a oportunidade de fazê-lo, pois, passaram a oferecer esse curso na escola pública que estudava. Então ela fez o curso de contabilidade e depois fez um curso técnico em administração. A partir disso, começou a trabalhar em uma empresa da cidade, mas segundo Fernanda “o curso não me deu coisa. Financeiramente não te leva muito longe, eu trabalhava como auxiliar de administração”. Foi aí que seu patrão ofereceu para ajudar a fazer uma faculdade de administração, descontando aos poucos o valor do seu pagamento.

Fernanda falou dos quatro mil de salário que recebia na empresa com certo orgulho, e mesmo assim, ela optou por “pedir contas”. Apesar do aparente bom relacionamento dentro da empresa e de ser reconhecida por seu trabalho, ela não entra em detalhes do porquê pediu demissão, então quando perguntei se mesmo assim ela quis pedir para sair, ela me disse que “começou a entender podia fazer seu dinheiro sozinha”. Como é comum a outros trabalhadores entrevistados, Fernanda estava ciente da sua exploração e submissão na empresa, e ao contrário da visão positiva que quis passar, os relacionamentos interpessoais parecem ter sido um desafio. Logo, ela se viu seduzida a uma forma de ganhar dinheiro rápido, sem a existência de uma chefia ou uma hierarquia:

Eu achei bem interessante a forma de ganhar dinheiro muito rápido. Não tinha ninguém me aporrinhando, enchendo minha paciência, ninguém me dizendo o que eu tinha que fazer, dizendo meus horários...como até hoje, né, procuro fazer meus horários e me adaptei.

Nessa fala podemos depreender que ela foi seduzida pelo que a Uber estava prometendo: “Seja seu próprio chefe”; “dirija no seu tempo livre”; “faça o seu próprio horário”; “ganhe dinheiro rapidamente”.¹² Podemos ver também que ela valoriza a “independência” que hoje possui no seu trabalho, algo que vai ficando cada vez mais contraditório ao longo da entrevista. Mais a frente ficará claro toda a ambiguidade de sua autonomia como motorista de aplicativo.

Fernanda me relatou que inicialmente começou a trabalhar com carro alugado para ver se daria certo e se valeria a pena: “No começo eu fiquei meio “não sei”, perder a estabilidade...no começo seria uma aventura”. Nesse momento, ao questionar sobre o que mudou do início do trabalho dela como motorista de Uber ao momento atual, eu queria saber se o que ela achou no início valia ainda para o momento atual.

Sim, é muito diferente. Quando eu comecei, na verdade os passageiros que tinham medo do motorista. As pessoas estavam acostumadas a andar de taxi, não estavam acostumadas a andar com um carro particular. Aí surgiu no começo, muitas críticas: “ah esse negócio de Uber ainda vai dar muita polêmica”, porque no entendimento de quem falava isso, até por uma forma de manusear a família, fica estranho entrar no carro de alguém que você nunca viu...o vizinho vai olhar e vai achar o que? Então a conversa era essa. Os taxis são catalogados né, ele tem a característica de taxi né...está lá bem bonito, o motorista de Uber não, é diferente, eu sou sua amiga que pode estar te buscando ou posso ser motorista de aplicativo. No começo isso gerava muita polêmica ...Então no começo foi muito difícil.

Neste ponto, ela mostra que existe um desafio de identidade e dignidade da categoria. Implicitamente, está dizendo que foi difícil para ela enfrentar o julgamento da sociedade, e que a falta de credibilidade da Uber no começo era um problema que gerava insegurança e possivelmente estigma. Como observou Maciel (2007,2018) existe uma hierarquia moral do trabalho que distingue posições socialmente valorizadas de posições socialmente desvalorizadas. Apesar de sonhar com sua autonomia, Fernanda parecia compreender que o *status* de trabalhadora formal com carteira assinada em uma empresa era superior e moralmente mais qualificado que o de autônoma motorista de Uber. Chegando ao ponto que eu perguntava, sobre as diferenças de expectativa de renda e tempo de trabalho no início da operação da Uber em Campos até hoje, ela reagiu:

A Uber começou a engrenar mesmo a partir de 2 anos e meio para 3 anos, foi entrando muito motorista. Antigamente as corridas valiam muito a pena. Uma corrida que hoje você faz R\$5,30, antes pagava R\$8,00, R\$10,00 numa corrida. Sem contar que o combustível era muito mais barato. Eu quando comecei a trabalhar, meu combustível eu pagava R\$2,19, hoje eu pago R\$4,00. Isso porque meu carro está no GNV. Se fosse gasolina, não dava, não dava. Porque hoje quem trabalha com gasolina trabalha pra botar gasolina no veículo, né? Porque com a alta dos combustíveis, os aplicativos eles não sobem o valor na plataforma, eles continuam mantendo a mesma coisa. Não sei

¹² Os slogans da Uber mudaram com o passar do tempo. O que o site oferece na opção “dirigir” atualmente é: “faça o seu próprio horário”; “ganhe dinheiro rapidamente”; “obtenha suporte constante”. Disponível em: <https://www.uber.com/br/pt-br/drive/>. Acesso em: 14/10/2021

se você acompanhou no noticiário, mais de 30 mil motoristas pararam de trabalhar¹³ porque na verdade a plataforma não te dá suporte. O carro é meu, a manutenção é minha, se eu bater o prejuízo é meu. E eles (a plataforma) acabam não valorizando a corrida, então é onde a gente acaba optando em ter uma segunda plataforma, que são os clientes particulares.

Além de trabalhar com os aplicativos, principalmente a Uber, ela fala com muito orgulho que hoje tem uma “central” de motoristas mulheres. O que os motoristas de forma geral chamam de “central” é um grupo no *whatsapp* em que eles operam por fora do aplicativo, com passageiros já conhecidos. Fernanda diz que conhecendo as motoristas no trânsito, pensou em uma forma de “uma ajudar a outra”, e é por isso que ela administra essa central feminina. Hoje ela diz ter duas centrais: uma de várias motoristas com clientes de várias motoristas e outra só dela, que reúne as suas clientes. Por mais informal que seja, a “central” possui regras criadas por alguns administradores para fazer com que o grupo funcione bem. Essas regras muitas vezes são em formato de códigos. Por exemplo: no grupo “central partiu moças”, onde existem passageiras (apenas mulheres) e motoristas (apenas mulheres), a passageira que demanda uma corrida pergunta se há algum carro no seu local e havendo motorista interessada ela fala: “pv” que significa falar pelo privado, fazendo que assim o grupo não fique tumultuado cheio de mensagens.

O orgulho presente em sua fala omite as situações indignas do trabalho ao transformar necessidade em virtude, como observou Maciel (2007), a partir do debate Souza e Bourdieu: tem a ver com uma busca inconsciente por reconhecimento. A questão de gênero também se apresenta por uma demanda por segurança física e moral, tanto da parte das clientes quanto da parte das próprias motoristas. A criação desta “central” feminina se caracteriza como uma estratégia de resistência, ainda que não na forma de construção coletiva tradicional com intenção de produzir sentido político coletivo, respondem à lógica de sobrevivência, como observou Bárbara Castro (2019)¹⁴ de uma experiência de gênero e classe.

4.5.1 “Empresa de si mesmo” – “Aqui (meu carro) é minha empresa”

Os relatos de situações de perigo apareceram quando Fernanda me contou sobre sua rotina de trabalho. Fernanda me disse que não tem horário de trabalho e que ela “trabalha de acordo com o movimento”. Ludmila Abílio chama atenção para este ponto, quando fala de

¹³ Com isso ela se referia a greve de motoristas de aplicativo que ocorreu em várias cidades brasileiras.

¹⁴ A autora escreveu um capítulo do livro organizado por Antunes (2019) fruto de uma pesquisa de doutorado que relata a condição de mulheres e flexibilidade no setor de tecnologia da informação.

trabalhador “*just-in-time*” que estão permanentemente disponíveis ao trabalho, mas que são utilizados conforme a demanda da empresa (ABÍLIO, AMORIM, GROHMANN, 2021).

Geralmente sim, começo 7, 8 horas da manhã. Mas se tiver passageiro 6 horas da manhã eu começo as 6. Tem dia que eu almoço, tem dia que não. Tem dia que eu consigo tomar um café, tem dia que não. Tem dia que eu consigo jantar, tem dia que não. Então não tenho um horário específico. Eu trabalho de acordo com a minha necessidade. Eu tenho uma meta diária a ser batida.

A condição precária do trabalho de motorista de Uber não é uma novidade. Não ter horários de trabalho fixo, não parar para fazer refeições, trabalhar sem saber o que vai receber é característico de um trabalho precário. Sem tirar a importância dessa condição material e objetiva do trabalho, o que me chama atenção nessa fala de Fernanda é outra coisa: “Eu tenho uma meta diária a ser batida”, ela diz. Então eu pergunto: “Que você colocou para você?” Então ela responde:

Exatamente. Eu só paro quando eu conseguir fazer R\$200,00 livre, entendeu? Aí as pessoas falam: “mas R\$ 200,00 é tanto dinheiro”, não é. Porque existe manutenção do veículo, combustível, no final quando você vai ver, o que sobra pra você às vezes é R\$80,00. Por exemplo, agora a gente tem que trabalhar nessa condição da pandemia sem o ar condicionado, pra mim, é desconforto, como você vê, eu tô suando. Aí daqui a pouco eu vou para casa, tomo um banho para encarar a noite.

Nesta parte do diálogo com a entrevistada, fica claro que o “empreendedor de si” motorista de Uber/particular, não necessita apenas dos requisitos básicos para se cadastrar no aplicativo: ter um carro que seja aprovado pelos requisitos da Uber (como por exemplo, o ano do veículo), carteira de motorista, e *smartphone*. É necessário um conjunto de disposições no sentido tratado por Souza (2012): disposição para o cálculo econômico, disposição para atendimento com clientela, disposição para organização e disciplina e disposição para poupança. Para trabalhar com motorista e conseguir fazer disso mais próximo possível de um trabalho nos moldes de um trabalho assalariado é preciso muita expertise. A entrevistada em questão demonstra essa competência que parece ser fundamental para que seu trabalho como motorista “dê certo”.

Hoje eu só pago meu INSS como autônoma. Não fiz o MEI porque não achei vantajoso. É muito burocrático. Então eu resolvi contribuir por minha conta, até porque se acontecer algo comigo, um acidente, alguma coisa, eu tenho como “encostar” pelo INSS. Eu entendi que trabalhar de carteira assinada, naquela condição, era só manter o INSS. Na verdade, eu estava lá não pelo salário, mas pelos benefícios...eu tinha décimo terceiro, mas aqui eu também faço meu décimo terceiro. Quando começa a chegar outubro, eu tiro R\$10,00 todo dia e boto num envelope, se sobrar R\$20,00 eu boto esses 20.

Como Fernanda cursou e trabalhou com administração, eu a provoco: “você fez administração e está se administrando”? Ela responde:

Exatamente. Aqui é minha empresa. Eu preciso administrar para quando chegar em janeiro, que é quando eu consigo tirar meu décimo terceiro. Quando as pessoas já gastaram o décimo terceiro delas é que eu vou usufruir desse décimo terceiro. A gente ganha muita gorjeta final de ano, natal. Então eu sempre faço isso. Minha meta é R\$200, se eu fiz mais, nessa época eu guardo. Para quando chegar janeiro eu poder tirar 15 dias de férias.

Fernanda paga de forma autônoma a sua aposentadoria, programa e calcula as suas férias como se estivesse em um trabalho de carteira assinada, com a enorme diferença, que para isso, ela precisa trabalhar mais:

Consigo tirar minhas férias geralmente em março. Porque em janeiro eu costumo trabalhar na região dos lagos. E lá no verão é trabalhar para fazer R\$500,00 por dia. Eu saio de casa as 6h da manhã e chego em casa 00h. Eu paro, mas se o movimento tiver bom eu vou em casa, tomo um banho, “engulo” a comida e volto para trabalhar. Fico exausta, morta, mas aí consigo adiantar 5 parcelas do meu carro, porque é um carro que só vai poder rodar dois anos comigo, meu carro hoje é 2015/2016 por causa da quilometragem. Então até o final do ano preciso de outro carro para rodar. Então é onde vem esse décimo terceiro para comprar uma coisinha melhor ou então vou comprar uma roupa, coisas para as crianças, gasto nas minhas férias. Ano passado fomos para Guarapari, paguei a hospedagem toda com meu dinheiro de Uber.

O assunto na entrevista sobre situações de perigo começou quando Fernanda me disse que às vezes trabalhava à noite e durante a madrugada. Ela me relatou que homens armados já entraram dentro do seu carro e a obrigaram a ir para determinado local. Ela conseguiu passar um SOS por whatsapp para o grupo de motoristas que foi até o local. Esse é um caso de “saber popular” da classe dos batalhadores, que ao se verem desamparados pela empresa para a qual prestam serviço e pelo Estado, encontram uma rede alternativa como forma de sobrevivência e cooperação.

Na plataforma você vê que tem lá chamada de emergência, mas você pode ligar que ele não funciona, entendeu? Vou morrer ligando para a polícia ali e nada vai acontecer. Até a polícia chegar até mim eu já tô morta. Então a gente acaba tendo um grupo de apoio. Nesse dia, tocou uma chamada para a Penha, em nome de uma mulher, e eu fui, mas quando cheguei lá quatro homens armados entraram no meu carro. Me mostraram a arma e falaram: “Tia, a parada é a seguinte: a gente tá armado, a gente não vai fazer nada com você, só precisamos transportar a arma até o local onde a gente vai”. Eu fiquei muito nervosa, mas tentei manter a tranquilidade e falei tá, tudo bem, entra aí. Só que como eu consegui passar a localização, eu trabalho com fone de ouvido né, e os meninos passaram pra mim que já tinha pegado a localização, eu perguntei para os passageiros: vocês estão indo para onde? Eles disseram que estavam indo para Chatuba. Aí eu falei: Chatuba do Parque Aurora? Aí eles disseram que sim. Então quando eu cheguei uns motoristas já estavam lá me esperando.

Segundo o site da Uber, na opção “dirija”, além de várias outras ferramentas do aplicativo para gerar segurança o motorista, existe a opção do botão que a entrevistada se referiu:

U-Help: ligação para a polícia. Essa função apresenta uma opção de ligar diretamente para a polícia em situações de risco ou emergência. Ao apertar o botão, o app mostrará

sua localização atual para que você possa compartilhar com as autoridades locais que são responsáveis pelo número 190 (UBER, 2021).¹⁵

Mesmo conhecendo as pessoas que trabalham na mesma categoria por uma via alternativa, em nenhum momento Fernanda mencionou de forma espontânea a intenção de fazer disso uma organização política. Ela até citou uma greve que aconteceu em várias cidades brasileiras e concordou com as reivindicações em outro momento da entrevista, mas não pareceu engajada na causa. Em uma parte do questionário semiestruturado, dedicamos uma seção à opinião política, meios de informação que acessa, dentre outros pontos que fluem de acordo com cada entrevista. A visão de mundo de Fernanda e a forma como ela concebe a ideia de política têm muitos pontos interessantes para análise:

Eu vou ser sincera para você: política não me interessa. Não discuto política, não vivo política porque eu entendo o seguinte, e sempre entendi o seguinte: na vida existe uma hierarquia: do maior para o menor, então o presidente está lá e o que ele disser vai ser feito, então a minha opinião para ele não importa e da mesma forma a opinião dele não importa em nada na minha vida porque ele não me construiu em nada, entendeu? Porque se eu precisar de um médico hoje tem o SUS, né? Mas se não tiver eu vou pagar a consulta e vou ser consultada do mesmo jeito. Se tiver um falecimento na família e não tiver um “jazigo” não vai ficar no chão, vai? A prefeitura tem que fazer isso e não faz porque é boazinha, eu pago meus impostos, da água, da luz, da bala que eu tô chupando. Então quando eles começam essa questão de política “ah porque fulano é bom”. Quem é Bolsonaro? Eu não assisto tv, não me interessa, eu vivo dentro desse carro doze horas por dia, as vezes dezesseis, dezoito horas. Então o que tá acontecendo no Brasil, eu só sei o que chega no meu telefone, se tiver eu sei. A política em si é uma coisa que ela não me interessa. Em nada.

A preocupação de Fernanda é o seu “pão de cada dia” e se esforça para fazer o seu melhor sem depender dos outros ou do Estado. Por outro lado, durante a entrevista, Fernanda reproduziu vários discursos feministas, mesmo sem citar a nomenclatura “feminismo”. Isso se mostrou na forma com que estava organizando seu trabalho com outras mulheres; na posição que tomou ao se separar do marido (veremos mais detalhes adiante); e também com o uso de frases do tipo “lugar de mulher é onde ela quiser”. Talvez essa consciência de gênero e também de classe (já que é chefe de família e sente a situação econômica piorando), ajude a explicar porque ela disse que votaria em Lula, mesmo tendo me dito que “política não lhe interessa”.

Não é que eu não goste do assunto, eu até gosto. Mas a política é uma coisa que é igual religião: muito pessoal. Porque tipo assim: “o Lula roubou, mas fez. Você votaria no Lula?” Eu votaria, porque se for parar e pensar o Lula roubou, mas quem sentou lá e não roubou? O que Bolsonaro tá fazendo de bom?

¹⁵ O site da Uber possui várias ferramentas de segurança. Aparentemente, a companhia está continuamente se atualizando com novas formas de gerar mais segurança para os passageiros e motoristas. Nesse caso da U-Help, o relato de Fernanda disse que não funciona. Disponível em: <https://www.uber.com/br/pt-br/drive/safety/>. Acesso em: 14/10/2021.

4.5.2 Entre o dito e o não dito – o que está por trás das escolhas morais

É especialmente aos estudos empíricos de Jessé Souza e seus colaboradores que dedico essa análise. Souza (2018a) nos ensina que não devemos tomar a primeira declaração do entrevistado sobre si mesmo como a verdade final. Todavia, devemos estar atentos aos conteúdos inconscientes e “pré-reflexivos” presente nas informações trazidas pelo entrevistado.

Primeiramente, Fernanda me conta várias situações em que ela convive com o risco, demonstrando conscientemente os seus medos e suas táticas para escapar dos perigos. Depois, ela tenta relativizar os riscos inerentes ao seu trabalho, tanto objetivamente, quanto subjetivamente. Nas duas falas abaixo, a entrevistada me conta sobre o risco no seu cotidiano de trabalho.

A gente nunca sabe o que vai acontecer. O que eu procuro dizer para as passageiras é: da mesma forma que existe o medo de vocês em relação a gente, também existe o medo em relação ao passageiro. Não sei se você acompanhou, esse rapaz motorista que foi morto agora¹⁶, era um grande amigo e simplesmente, quem chamou o carro foi uma mulher, e não um homem. A mulher em si acaba sendo um alvo mais fácil, né. A mulher chamou e a gente nunca vai achar nada de errado, então tipo assim, o risco existe e o risco é muito grande. Eu posso estar indo para a morte a qualquer momento.

Pergunto-a então, se hoje em dia ela vive com medo no dia a dia ou se lida com esse risco com certa tranquilidade:

Hoje em dia não...Com o passar dos anos eu aprendi a ter maldade. Eu nunca paro de cara num local. Então em bairros perigosos quando tem essas corridas de aplicativo, eu paro geralmente na esquina. Faço o contato com o passageiro, ex: “a senhora já está na frente da casa? Porque não estou te vendo”. Entendeu? Se pedir para entrar e eu não ver a pessoa eu cancelo a corrida e vou embora. Por que? A pessoa pode ter acabado de assaltar um celular e estar utilizando para pedir uma corrida. E aí? Quem me garante? Se eu olhar para o lugar e não achar confiável, não há quem me faça entrar. Às vezes eu trabalho na madrugada. Madrugada é o que: o pessoal voltando de balada, o pessoal que faz “corre” de uma comunidade para a outra ou que sai de uma residência para pegar droga, alguém que vai para o motel...entendeu? Então é onde a gente tem que observar mais ainda essas corridas. Por exemplo, quando é bar, com o tempo eu consegui identificar quem é o passageiro: é aquele que sempre está com o celular na mão, ele está tentando procurar o carro...então, se você está lá na esquina, aqui eu já avistei que é você. Dificilmente eu não vou ter certeza. Mas isso a gente só adquire com prática e com o tempo. Muitas vezes já pediram a corrida, quando eu vejo são 4 homens eu passo direto e cancelo a corrida. Não vou levar. É um risco a mais que eu vou correr....depois que eu passei pelo trauma com esse rapaz meu amigo, eu fiquei muito mais esperta. Deixo as portas sempre travadas. Prefiro cancelar a corrida e abaixar minha pontuação do aplicativo, mas que eu não perca a minha vida. Hoje eu não tenho medo de ser assaltada, porque isso pode acontecer. O meu medo é estuprada, ser violentada, ser agredida. Há um tempo atrás, não vou mentir para você não, eu andava com uma faquinha aqui do meu lado. É errado? É.

¹⁶ A entrevistada se refere ao caso de um assassinato de um motorista de aplicativo que foi amplamente divulgado na mídia em Campos, no ano de 2021. BRUM, J.V. Trio é preso por morte de motorista por aplicativo no RJ; polícia diz que depoimentos foram combinados. G1 norte fluminense, Campos dos Goytacazes, 09 jul. 2021.

Se um policial me parar, eu vou só falar com ele, “eu não como uma fruta na rua?”. Esse rapaz amigo meu que foi assassinado tomou 4 facadas nas costas.

Após me contar sobre essas situações de risco inerentes ao trabalho de motorista de aplicativo, ela diz: “Mas se você trabalha pensando no risco... poxa, as vezes você trabalha dentro de um escritório de contabilidade e entra alguém ali e vai roubar. Pode acontecer. Aqui não é diferente, aqui é uma empresa móvel, entendeu?” Mais uma vez, o conteúdo na fala da entrevistada demonstra uma busca inconsciente por reconhecimento: como mecanismo, ela tenta amenizar e distorcer um fato que é óbvio: uma mulher que dirige um carro particular, vinculado ou não a um aplicativo, de dia ou à noite, corre muito mais perigos do que se trabalhasse em um escritório de contabilidade. Como visto na pesquisa da “ralé brasileira”, o que serve também para o caso da batalhadora entrevistada, essa auto-ilusão é uma estratégia comum nos indivíduos com baixa autoestima. Romantizar a própria existência é algo compreensível tendo em vista a necessidade de tal medida, já que a realidade para essas pessoas é o “não reconhecimento” (MATOS, 2018).

Quando a pergunto, se por causa dos riscos, ela teria vontade de trabalhar com outra coisa, ela surpreende com um “não”, e ainda desdenha da possibilidade de ser novamente empregada com sua formação de administração:

Não. Ainda correndo risco sim, porque o que eu faço hoje aqui se eu trabalhar para você eu não vou fazer (dinheiro). Eu vou ter um fixo, só que um fixo de R\$1500 depois que você começou a ganhar bem, não é mais satisfatório para você. Eu fiz faculdade de administração, mas não trabalho com isso e não tenho interesse nenhum. Já tive oportunidades, já fui chamada por outras empresas e não quis.

4.5.3 “A gente não tem vida”

Até este momento da entrevista, eu sabia que Fernanda trabalhava demasiadamente e que sua família dependia do seu trabalho. Outros elementos mais pessoais e subjetivos apareceram quando a perguntei o que ela fazia nas suas horas livres:

- Tomo cerveja! (Risos) Procuo ter o máximo de tempo com meus filhos, levo eles para lagoa para a praia, para o shopping, para a fazendinha. Desligo meu telefone e saio do mundo do trabalho porque a gente não tem vida: as pessoas me ligam de manhã, de tarde, de noite e fico só na minha linha particular. Aí tomo minha cerveja, só bebo quando não estiver trabalhando. Geralmente eu tiro esse dia uma vez por semana e no final do mês não costumo trabalhar nem sábado nem domingo, se não a gente perde vida. Eu tive minha separação justamente por causa disso. Meu marido reclamava muito: “ah você não tempo”, “sua vida é trabalho” e eu falava: “para a gente construir algo na vida a gente precisa plantar hoje para colher amanhã esse meu colher vai ser futuramente, para eu ter uma conta boa, um dinheiro guardado porque minhas filhas vão querer fazer faculdade e eu tenho que ter uma reserva para tudo isso, porque a vida não é só comer. Se eu ficar doente aqui e meu carro bater, eu faço como? Se eu não tiver uma reserva para manter aquele tempo que eu tô doente. Então eu tive muito estresse no meu relacionamento por conta disso, e a gente acabou se separando. Ele também tinha muito ciúme porque eu não ando com só com mulher, ando com homem, com lésbica, com gay e acontecem assédios. Ele chegou ao ponto

de dizer: ou você escolhe o trabalho de Uber ou você escolhe a mim. E eu disse: então você vai seguir a sua vida. Porque se eu parar de trabalhar, você não vai conseguir manter o que eu tenho, então para eu passar necessidade prefiro ficar sozinha. E foi assim que aconteceu minha separação, depois de 10 anos. E eu nunca me relacionei com passageiros, mesmo depois de separada, procuro me dar o respeito. Falo para não confundir as coisas, que ali é meu trabalho.

“Perder vida” nas palavras dela é perder o tempo disponível para a vida familiar. Esse “tempo” para o lazer, para a família que no trabalho estável é um pouco mais definido, no trabalho flexível é um tempo não delimitado. Para a mulher, que tem o papel de gênero historicamente vinculado à família e ao lar, não ter tempo para a família porque está trabalhando é uma questão que pode atrapalhar o casamento.

Outro ponto interessante nesse trecho é o pensamento prospectivo de Fernanda. Mesmo tendo, de certa forma, recusado sua formação de administração, ela pensa em pagar uma faculdade para a filha. Ela quer ter um futuro: “colher hoje para plantar amanhã”, a “vida não é só comer”, ou seja, viver não está só no imediato. O que ela deseja para a filha é o contrário de sua vida de curto prazo, de ganhar hoje para pagar o combustível para o seu trabalho de amanhã.

Além disso, chama atenção a fala em que a entrevistada diz que desliga seu celular e “sai do mundo do trabalho porque a gente não tem vida”. O mundo do trabalho, para o motorista de Uber está no celular, não é um espaço físico definido e com o tempo definido, trata-se de um trabalho intermitente. Quando Fernanda diz “a gente não tem vida” ela está falando da própria categoria de motoristas que se insere. Não ter vida é a hipérbole que Fernanda usa para dizer que sua categoria não dispõe do tempo necessário para usar com outras atividades, para o lazer e para estar com a família.

A tecnologia e especialmente o *whatsapp* chegaram transformando a forma de quase todas as pessoas trabalharem em diversos tipos de atividade. Ainda não temos dimensão do quanto o contato contínuo com essa tecnologia pode afetar nossa subjetividade. Mas temos alguns palpites do quanto pode gerar ansiedade. No trabalho mediado pelas plataformas digitais, como o da Uber, essa transformação é ainda mais acentuada. Fernanda, além de lidar com os aplicativos Uber e 99pop, atende pelo *whatsapp* pelas suas “centrais”. “Ficar olhando o celular o tempo todo” para conseguir trabalho, é para ela um fator de estresse.

- “Você se sente estressada?”

- “Muito (risos). É um estresse diário. Meu maior estresse não está nem no aplicativo, mas nas centrais, em ficar olhando o celular o tempo todo. E alguns passageiros também, porque entra passageiro no seu carro zangado com a vida, bate a porta do carro, entra com o sapato sujo, às vezes já entra xingando ou reclamando porque demorou. Já tive muito racismo, já passei por isso, por ser negra”.

- “E você nunca denunciou esses casos de racismo?”

“Não. Sabe por que? Por causa do seguinte: eu vou perder meu tempo, vou me desgastar, vou perder dinheiro porque tempo é dinheiro na minha vida e não vai chegar em lugar nenhum porque nunca chega. Eu faço diferente: uma vez eu peguei um senhor e ele sentou na frente e sua esposa no banco de trás. Aí ele falou assim: “nossa, uma mulher no volante perigo constante”. Eu tinha acabado de sair com o carro, então falei: senhor, qual o nome que está no seu aplicativo? Não é Fernanda? O senhor conhece algum homem com esse nome? Então ele disse: não, mas eu estou com pressa. Então eu falei: o senhor quer que continue a viagem ou quer descer? Fica à vontade, é uma mulher que vai te levar. Ele ficou um bom tempo quieto, mas estávamos indo para o aeroporto. Quando chegou na BR, ele falou: eu acho que lugar de mulher é pilotando fogão. Então eu falei: Lugar de mulher é onde ela quiser. Quantos carros o senhor tem? Ele disse: nenhum. Eu: eu tenho dois. Quantas casas o senhor tem? Eu tenho duas casas, a que eu moro e que está no aluguel. Mas não foi homem que me deu não, tá senhor? Eu ralei para ter. Esse volante já me deu muita coisa, apesar de já ter me tirado muita coisa também. Aí ele falou: é difícil né, além de ser mulher ainda é preta. Então eu falei, eu sou negra, o senhor é racista? Não estou te entendendo. Aí ele falou: AI, esse povo de cor! A mulher dele que estava quieta até então, perguntou o que era aquilo e chamou atenção dele. Então eu pedi ele para descer e falei que não era obrigada a andar com um lixo de pessoa como ele. DESCE AGORA! A minha raça é humana igual a sua. Ainda fiz ele pagar a corrida até ali. Ele ainda disse: pode ficar com troco. E eu disse que não precisava de esmola”.

Como analisado por Fabrício Maciel e Jessé Souza no livro da “ralé” o trabalho tem um valor moral: ao passar por uma situação de humilhação social, ela fez questão de colocar valor no seu trabalho e no que ela construiu a partir dele. O preconceito de raça, classe e gênero se confundem e se misturam. Era preciso provar o seu valor e sua dignidade através de uma “carteirada moral” (MACIEL, 2018). Neste caso, nada melhor que fazer uma inversão para se sentir superior a quem estava lhe oprimindo. A “carteirada moral” de Fernanda é falar dos bens que adquiriu com o dinheiro que é fruto do seu trabalho digno.

Em outro trecho seguinte, a entrevistada continua a me descrever situações estressantes e desconfortantes. O desconforto emocional aparece mais uma vez ligada a questões morais de sua fração mais íntima: necessidade de reconhecimento.

- Então a gente tem esses estresses...já tive até passageiro que me roubou. Gente estressada me estressa. Se não me cumprimentar com um bom dia, boa tarde, eu cumprimento até a pessoa falar de volta. Não sou obrigada a descarregar essa energia no meu carro. Eu sou uma prestadora de serviço, mas você está no meu carro. Às vezes eu preciso ser ignorante porque se eu permitir esse tipo de coisa achando que dinheiro é o maior potencial, eu perco o mínimo do meu caráter e da minha dignidade também. Então já botei muita gente para sair do carro, porque boa tarde, bom dia, boa noite faz parte da educação de todo ser humano.

4.6 Nicolas

A trajetória de Nicolas até chegar no trabalho de motorista de Uber é um ponto fora da curva, considerando as outras histórias de vida que analisei até aqui. Por isso, até chegar neste ponto, é necessário contextualizar a história de vida desse campista que foi morar em São Paulo, onde atualmente trabalha como motorista de Uber. Começo por sua origem de classe. Diferente

dos outros entrevistados, Nicolas é filho da classe média campista, estudou em uma das melhores e mais caras escolas particulares da cidade e se formou em arquitetura. Como ele mesmo disse, nunca imaginou na sua vida que ia trabalhar lavando prato, este que foi um dos seus subempregos na cidade de São Paulo. Sua história é sociologicamente instigante, vamos adiante.

Antes de cursar arquitetura, Nicolas trabalhava com música, teve estúdio, tocava, fazia gravações e até projetos para o Sesi e o Sesc. Depois foi fazer faculdade de arquitetura e quando se formou, logo conseguiu um emprego como fiscal de obras na prefeitura, que segundo ele, era muito bom. Com isso, deixou de lado os projetos com a música. Além dessa experiência como arquiteto, posteriormente ele trabalhou em empreiteiras e construtoras de Campos. Até que resolveu abrir um bar/ restaurante que não deu certo, segundo ele porque não sabia administrar e não cobrava dos amigos. Nesse período, morreram seus pais e sua vó e ele foi ficando sozinho. Após ter passado por alguns problemas ele resolveu ir para São Paulo.

Os problemas que ele se referia, depois me contou que era um envolvimento sério com drogas, em especial, a cocaína. De acordo com Nicolas, um dos efeitos dessa droga é “achar que é o dono da verdade” que está certo em tudo, e com isso era comum que ofendesse e humilhasse pessoas do seu convívio. Esse foi um dos motivos que fez com que o bar não desse certo. Nicolas me disse que estava no auge da depressão e que não tinha nenhum amigo que o apoiasse de verdade, ao contrário, apenas amizades que o “puxavam para baixo”, nas palavras dele. Foi neste cenário que ele resolveu ir para São Paulo, que acreditava ser uma cidade que concentra muitas oportunidades.

Aí eu vim embora pra São Paulo sozinho, sem dinheiro. Acabei com o dinheiro todo, cheirei tudo em Campos. Vim pra cá com R\$500,00 e achei que eu ia ser arquiteto, nessa loucura ainda da droga que você acha que tá certo, que é isso mesmo, mas no fundo eu sabia que eu precisava era me curar, e é difícil se curar sem uma clínica, sabe?

Sem nenhuma rede de apoio, Nicolas demorou a entender que tinha realmente um problema com a droga. Perguntei se ele procurou alguma ajuda psicológica ou alguma rede de apoio:

Nada, nada. Pra quem tá usando você acha que não tem problema, que não precisa de nada. Aí eu achei que eu ia ser arquiteto e aluguei um espaço e o dinheiro tava acabando. Eu achava que eu ia conseguir e saí distribuindo currículo, falei ah tô em São Paulo, então aqui eu vou conseguir trabalhar rapidinho como arquiteto, só que na verdade, eu não tinha condições de trabalhar como arquiteto, só que eu achava que tinha. É uma loucura isso. Aí montei minha bateria na Av. Paulista e comecei a tocar sozinho, todo dia, eu tava morando perto né...hoje em dia eu tô morando aqui perto também, mas em outras condições. Hoje eu tô já tô 100%. Mas quando eu cheguei ficava arrumando briga com os outros na rua, saía na noite e brigava. Eu não conhecia a galera daqui, então é diferente, você vê que os costumes lá de Campos são outros,

eu achava que aqui ia ser assim também, mas dava briga. É outra cultura. Eu sei que eu cheguei aqui e continuei fazendo, usando droga. E eu vi que em São Paulo, se eu continuasse assim eu ia virar morador de rua.

É difícil imaginar a trajetória que levaria um filho da classe média a ser um potencial morador de rua em São Paulo. Buscando entender sua história, não encontrei indícios que poderiam o levar a uma situação tão degradante. Segundo Nicolas, sua família era normal e estruturada, sua mãe era concursada e seu pai foi chefe de escritório na antiga usina de Campos. Além de estudar em colégio particular, ele fez atividades extracurriculares, como taekwondo e curso de língua estrangeira. Na sua família não existe histórico de envolvimento com droga e ele também não acredita que a morte de familiares tenha sido um motivo que o fez entrar nesse meio. Segundo ele, “eu fui mais por isso porque eu sou doido mesmo, nasci assim”.

4.6.1 “Putz! E agora?” – A trajetória de subempregos

De acordo com Robert Castel (1997, p.23), “as situações marginais aparecem ao fim de um duplo processo de desligamento: em relação ao trabalho e em relação à inserção relacional”. No caso de Nicolas, além do problema com drogas e a falta de atendimento social especializando, ele era migrante na cidade de São Paulo, e estava sem trabalho e sem apoio relacional. Usando os termos de Castel (1997), a ameaça de cair na zona de desfiliação social estava cada vez mais próxima, e ele sabia. Com essa ameaça, ele conseguiu ficar “limpo” e permanecer numa zona de vulnerabilidade, em trabalhos precários. Nicolas me contou os vários subempregos que ele trabalhou nesse período.

E aí cara, em São Paulo, depois que caiu a ficha assim que eu não ia conseguir trabalhar nem com arquitetura nem com música no começo, aí eu falei, putz! Acabou o dinheiro. Eu nunca imaginei na minha vida que eu ia ter que trabalhar lavando prato, sabe. Depois de ter tido um restaurante, eu vendia comida durante o dia e a noite fazia balada. Oh, eu vou te contar os empregos que eu tive. Meu primeiro emprego eu arrumei na Paulista, eu coleí com um cara que vendia milho, olha só que doideira, e corri com o carrinho dele, porque aqui tem o rapa (apoio a remoção, eles colocam os caras nigerianos para fazer isso, que eles chegam aqui e não tem emprego, então põe o pior pros caras, que é correr atrás do camelô, e sai briga, sai porrada, é um negócio feio), né você não pode vender na rua. O cara falou, “oh te dou 60 reais por dia pra você ficar aqui na esquina da rua frei caneca com a Paulista, e se você ver a polícia você corre com meu carinho”. Aí falei, putz, mano! Tem uma televisão no bar lá em Campos ainda. Vou ligar pra um amigo comprar minha televisão grande da Sony, aí vendi por mil reais e saí do cara e comprei um carrinho, comprei isopor, cerveja, e as bebidas que o pessoal gosta daqui, de balada e fui vender na Rua Augusta. E aí no primeiro dia, perdi pro rapa. Pensei: putz! E agora? Aí arrumei um trampo numa lanchonete e depois consegui um emprego lavando prato na Augusta também, que eu tava morando aqui na região, depois daí consegui trabalhar de figurante num comercial de televisão, aí fiz aí uns comerciais de macarrão Adria, não é que eu fiz, eu passei longe, não fui o cara que fica falando do macarrão não, aí depois eu trabalhei

num puteiro, sendo aquele cara que fica lá na frente chamando os outros, falando que tem menina bonita, não sei o que, chamando para entrar no estabelecimento.

O “putz! E agora?” sinaliza a constante ameaça de cair na zona de desfiliação social. Como Castel (1997) destacou, essas zonas não constituem nada em definitivo, suas fronteiras são móveis e a zona de vulnerabilidade ocupa um lugar estratégico por ser um espaço social de instabilidade. De empreendedor à camelô, de arquiteto à lavador de pratos, de músico à figurante, todos subempregos moralmente desqualificados e Nicolas tinha consciência disso:

Depois virei segurança na faculdade de arquitetura, depois de ser arquiteto e fiscal de obras, olha só que merda. Olha o que a droga faz com a pessoa, e a galera não vê, sabe? É perigoso demais. E eu passei por tudo isso e sem usar nada porque se eu usasse, eu não ia viver aqui em São Paulo, eu não tinha dinheiro pra gastar com isso porque é caro, entendeu?

Além dessas experiências, outras marcaram a sua trajetória de trabalhos precários. Ele foi barmen na alta gastronomia de São Paulo e conseguiu alguns bicos de arquiteto. Sua última atividade antes da Uber foi vender água na rua, até que perdeu para o “rapa” novamente. Nicolas me disse que se sentia bem com essa situação toda, que estava se sentindo guerreiro de conseguir largar a droga e a ser mais humilde.

Aprendi a dar valor a coisa que antes eu nunca dei, que era a profissão de outras pessoas, eu não tava nem aí. Tipo assim, garçom? Nunca vou virar. Eu virei barmen, mas foi bom (...). Aí fui nas melhores festas aqui de São Paulo, desenvolvi drinks para os cardápios, ideia minha, a galera gostava.

Nesse momento, ele me confessou que tinha duas carteiras de trabalho, dado interessante para confirmar que existe uma hierarquia moral do trabalho que pune os que estão abaixo na escala social:

Eu tenho duas carteiras de trabalho, uma de arquiteto e a outra desses trabalhos, para não sujar minha carteira ali para tipo não misturar, porque infelizmente as pessoas tem preconceito. Se eu chegar numa empresa aqui de arquitetura falando ah, de lavar prato, garçom, não sei o que, subemprego o pessoal vai falar: “você não é arquiteto então não”. Ninguém vai entender seu problema, e se eu tiver que explicar pode piorar na minha entrevista. Então eu preferi ter outra carteira de trabalho pra não misturar as coisas.

Além de toda mudança de vida, Nicolas não deixa de mencionar o quanto a sua trajetória o transformou enquanto pessoa, na sua subjetividade.

Aí eu fui pra trabalhar na Casa Cor. Você conhece a Casa Cor? E na Casa Cor eu fui de barmen, depois de ser arquiteto. Eu fui massacrado em São Paulo. Eu aprendi a dar valor ao meu trabalho, dar valor a minha vida, tipo, valorizar meu dinheiro. Eu nunca soube, na verdade, o que era trabalhar mesmo duro, serviço pesado né, mano. Eu nunca imaginei que fosse ter que trabalhar tanto na minha vida, porque aqui é trabalho. Aqui, outra coisa que o paulistano gosta de fazer é trabalhar.

Outro ponto interessante que marca a história de vida de Nicolas foi o fato de ele ter sido o único entrevistado a declarar espontaneamente um posicionamento político. Nicolas é de

esquerda, e diz que não entende porque existe “pobre de direita”. Sua trajetória fez com que desenvolvesse um senso de justiça social, e ele me contou da tragédia social que vê atualmente em São Paulo, com uma quantidade assustadora de moradores de rua. Por isso, ele me disse que apesar de não sair falando isso para as pessoas, todo dia ele compra um pacote de bolacha e dá para alguém que precisa.

4.6.2 “A Uber foi minha salvação”

Há mais de cinco anos Nicolas está “limpo” e agora se encontra numa situação muito melhor do que já esteve. Chegando finalmente ao trabalho de motorista de Uber, depois do trânsito entre atividades mais precárias, Nicolas me conta que foi um cara conhecido que lhe deu a ideia de alugar um carro e começar a trabalhar como motorista de Uber.

Só precisava tirar uma EA – exerço atividade remunerada para acrescentar na carteira de habilitação. Aí eu fui e fiz isso passo a passo, consegui alugar um carro aqui numa empresa que tem em São Paulo que aluga no boleto, você gera o boleto e paga o caução, já paga a semana adiantado, trabalhei fiz o dinheiro, e foi minha salvação, cara. Embora a Uber, a tarifa é a mesma, eles não aumentam, foi muito bom pra mim porque me tirou de toda essa situação. Eu faço meus horários. Tô há dois anos e meio no Uber, só aqui o carro é o meu escritório porque assim como eu tô te falando, eu conto pra todo mundo, aqui não entra só galera de São Paulo no carro, entra gente da Índia, Japão, americano, francês. E eu sei falar francês, sei falar inglês, eu converso aí me ajuda, boto em prática, me divirto. E pego vários trabalhos de arquitetura hoje em dia no carro, e vendo vários tipos de produto, eu sou bem ligeiro pra isso, se tiver perfume, calcinha, sutiã, negócio pra tirar ruga, eu vendo tudo. Então mano, hoje em dia eu moro aqui num lugar muito caro aqui atrás do Sítio Libanês pertinho da Paulista, do lado do shopping, tem tudo. Tenho meu carro hoje em dia que eu comprei fazendo Uber e tirando nota de arquitetura e isso tudo porque foi difícil demais para com droga.

A Uber ter sido uma “salvação” representa um marco na trajetória de Nicolas para um trabalho mais digno. Por mais que trabalhar de motorista de Uber não tenha o mesmo *status*, reconhecimento e conforto que um bom trabalho de arquiteto ou um trabalho de produtor musical, isso representou nessa história específica a recuperação da sua dignidade, ou pelo menos a aparência de dignidade. A partir dessa posição de aparente dignidade, ele consegue contatos, consegue conversar em outra língua e trabalhar o suficiente para uma vida minimamente confortável.

Nicolas me conta que tem que ter muita disciplina, mas que isso é um fator positivo. Também neste caso podemos perceber que a disposição para a disciplina e para o cálculo econômico, no sentido colocado por Souza (2012) é fundamental. Hoje ele trabalha todos os dias, até mesmo sábado e domingo e também relata uma condição material melhor que os entrevistados de Campos. Ele me disse que antes da pandemia chegava a fazer R\$400 por dia,

numa rotina que acordava as 5h levava as pessoas no trabalho e até umas 9h já tinha feito R\$180,00, parava na hora do almoço e retornava às 16h: “Se você trabalhar todo dia, você ganha muito melhor do que se tivesse num escritório e é isso que eu faço, eu trabalho todo dia, sábado e domingo. Aí às vezes me permito fazer alguma coisa”. A rotina de trabalho de Nicolas hoje começa ao meio dia, ele almoça em casa, hoje tem uma companheira, e sai para trabalhar e costuma ficar até às 22h. Apesar da rotina cansativa, ele procura estudar pela manhã para concursos da área de arquitetura demonstrando que almeja chegar a uma situação mais confortável, uma disposição ao pensamento prospectivo.

Buscando compreender a inusitada história de vida de Nicolas, e seu envolvimento com a cocaína, recorri aos estudos de Jessé Souza e colaboradores sobre o crack e a exclusão social. Nesse sentido, apesar de se tratar de drogas diferentes (uma, da “ralé” e a outra da classe média), os argumentos usados por Dutra e Arenari (2016) para tratar dos “casos desviantes” são interessantes para o caso do entrevistado em questão. Para os autores, o destino de classe de uma sociedade complexa é produto da interrelação entre o habitus e as instituições (ARENARI;DUTRA, 2016, p.194). Dessa forma, o habitus primário, que inclui a socialização familiar, é o conjunto de disposições sociais para ação e participação social, e apesar de importante, não é por si só determinante nem de sucesso e nem de fracasso do indivíduo. Somado ao habitus primário, há a formação também de um habitus secundário que deve ser visto como algo contingente a trajetória de vida dos indivíduos. Sendo assim, o reconhecimento social como “pessoa” não depende apenas do “habitus primário” formado na socialização familiar e de classe, mas de uma interação com campos diferenciados podendo confirmar ou reverter histórias de acumulação de vantagens ou desvantagens (ARENARI; DUTRA, 2016). No caso concreto de Nicolas, apesar de seu habitus primário ter sido baseado na construção de uma pessoa com vantagens e disposições para o sucesso enquanto pessoa, em todas as áreas da sua vida, a interação com outros campos e as escolhas de sua trajetória de vida o levaram a uma reversão e a uma situação de quase desfiliação social.

Outro tópico importante que podemos aprender com a pesquisa supracitada, é que é comum que os usuários de crack apresentem uma trajetória de enfraquecimento ou rompimento de laços com esferas sociais decisivas, como a esfera da família e do trabalho (ARENARI; DUTRA, 2016). Nicolas passou por um período em que ficou “ele por ele” com ausência e quebra de círculos sociais importantes, como família, namorada, amigos e conhecidos da sua cidade natal. Isso ajuda a explicar como ele chegou a ocupações moralmente desqualificadas mesmo tendo um “habitus primário” que se diferencia do habitus da “ralé”. É interessante

perceber que ele, de certa forma, se orgulha de não ter tido ajuda para sair da situação que estava. Provavelmente, ele tinha vergonha de estar em uma posição que frustrava as expectativas de conduta que lhe foram atribuídas desde a infância. Por fim, Nicolas me conta o quanto hoje em dia é capaz de se sensibilizar com situações de extrema vulnerabilidade social e como “estar feliz” faz parte da recuperação da dignidade e da reconstrução de um “habitus secundário” que possa corresponder suas expectativas de reconhecimento social.

Eu me sensibilizo, porque qual o sentido da vida? Tem que ajudar, mano. Os caras não sabem o que é passar sufoco, como eu passei esse sufoco foi bom pra mim que hoje em dia eu me coloco no lugar dos outros. Teve uma vez que eu tava com fome eu comi guardanapo, quando eu perdi la pro rapa e não tinha dinheiro. Sabe quando você tá sem conseguir dormir porque tá com fome? Mesmo assim, eu fui pra cima, não pedi arrego, não fui pra clínica não liguei pra ninguém pedindo dinheiro, não liguei pra minha tia, nem pra minha irmã. Quando me ligavam e perguntava se tava tudo bem, o que que eu tava fazendo eu dizia: tá, tudo bem, arrumei emprego num escritório de arquitetura. Tudo mentira, tava sofrendo pra caramba, mas eu não contei pra ninguém. Esse problema é meu, eu tenho que resolver. E tipo, eu tô feliz.

5 ANALISANDO AS TRAJETÓRIAS DOS MOTORISTAS ENTREVISTADOS

5.1 É possível dizer que o trabalho de motorista de Uber é um trabalho digno?

O que é singular na incerteza hoje é que ela existe sem qualquer desastre histórico iminente; ao contrário, está entremeada nas práticas cotidianas de um vigoroso capitalismo (SENNETT, 2015, p.33).

O conceito de sujeito neoliberal articulado por Dardot e Laval (2016) é de extrema importância para entendermos o caso dos motoristas de aplicativo e trabalhadores de plataformas digitais de forma geral. Isso porque, a racionalidade neoliberal produz o sujeito que necessita para que ele se conduza realmente como uma empresa, assumindo riscos e responsabilidades por eventuais fracassos e estando em um processo constante de autovalorização para sobreviver às flutuações de mercado e às condições extremamente flexíveis. “Transferindo os riscos para os assalariados, produzindo o aumento da sensação de risco, as empresas puderam exigir deles disponibilidade e comprometimento muito maiores” (LAVAL; DARDOT, 2016, p. 329). Aparentemente, os autores ainda estão tratando do sujeito neoliberal e competitivo médio. O que eles não especificam, entretanto, é a como essa subjetividade neoliberal se apresenta nas diferentes classes sociais. Todos os elementos do sujeito neoliberal podem ser vistos no trabalhador motorista de Uber, com um agravante de uma condição mais instável e precária de trabalho.

Após conhecer a trajetória de vida desses motoristas, pude notar compatibilidade com a classe dos “batalhadores” identificada na pesquisa por Jessé Souza e seus colaboradores. Souza (2012, p. 102) identificou que essa nova classe trabalhadora - que conveniu-se chamar de “nova classe média” - se diferencia da classe média não pela questão da renda, mas pelos modos de pensar, agir e sentir constatáveis na vida cotidiana. Assim, os membros dessa classe incorporaram ao longo de suas trajetórias de vida, as disposições mínimas necessárias à sobrevivência produtiva na realidade do novo capitalismo brasileiro. Entre elas, a resiliência ao trabalho e as jornadas extenuantes. Todos os motoristas entrevistados demonstraram essa disposição ao “trabalho duro”. Outro dado importante trazido por Souza nesse estudo, e que para ele é decisivo, é que a trajetória de vida dos membros da classe batalhadora possui um capital familiar, ou seja, grande parte dos entrevistados foram criados por pai e mãe juntos, assim como os motoristas entrevistados nesta pesquisa. Todos demonstraram ter uma estrutura familiar, o que é para Souza um dos pontos que diferencia a classe dos batalhadores da “ralé”.

Essa classe batalhadora também se diferencia da classe trabalhadora “fordista”, que se mantinha controlada e vigiada dentro das fábricas e deve continuar existindo, mas cada vez com menor influência. No cenário do capitalismo financeiro, temos uma nova semântica social que transforma, em muitos casos, o trabalhador em empresário de si mesmo com um patrão invisível. O que significa, na prática, uma superexploração do trabalho, com jornadas diárias bem acima do que se via no fordismo clássico. Para Jessé, o que parece ocorrer é o desenvolvimento paralelo de dois tipos de capitalismo: o fordista clássico, e o outro que pode ser chamado de “pós-fordismo periférico”, em que a informalidade, a precariedade das condições do trabalho e o não pagamento de impostos ou de direitos trabalhistas são muito frequentes” (SOUZA, 2012, p.365).

Juntamente, de acordo com Maciel (2021, p.223), os batalhadores “trabalham em média 14 horas” por dia, são geralmente autônomos e sem vínculo formal e por esforço próprio, sobrevivem na “zona de vulnerabilidade” da “nova sociedade mundial do trabalho” e sobrevivem através de um saber popular, alternativo, que pôde ser visto, em alguns casos, através da rede informal de apoio com outros motoristas e da experiência de vida na ausência de apoio do mercado e do Estado.

Para o batalhador, flexibilidade significa algo diferente do que significa para a classe média através da ideologia empresarial. Para o batalhador, flexibilidade significa imprevisto e adaptabilidade em condições realmente inseguras (MACIEL, 2021). No caso dos motoristas de Uber, como Fernanda, a insegurança é não só material e ontológica, como tentei discutir na primeira parte deste trabalho, mas insegurança da integridade física. Obviamente, além dos medos “comuns” a todos, o fato de ser uma mulher adiciona mais perigos relacionados ao gênero. E isso, mesmo que inconscientemente, pode causar sofrimento.

Além da articulação do conceito “empresendedor de si” e de “sujeito neoliberal” a partir de Dardot e Laval, há também o contraponto de Ludmília Abílio, sobre a uberização, com o conceito de “autogerenciamento subordinado”. Com esta proposta, a autora põe menos fichas na subjetivação neoliberal de Dardot e Laval, deslocando o enfoque “para as formas contemporâneas de gestão do trabalho que, tecidas pela ameaça permanente de exclusão e seleção, transferem parte do gerenciamento para o próprio trabalhador. Um gerenciamento que está, no entanto, inteiramente subordinado” (ABÍLIO, 2019; ABÍLIO, AMORIM, GROHMANN, 2021, p.40). Isso significa que os trabalhadores estão submetidos a regras que eles desconhecem.

No entanto, ainda que a Uber subordine os motoristas “parceiros” às suas regras, e o sistema como um todo subordine o indivíduo a essa condição, o que escapa à autora e o que esta pesquisa empírica mostra, é que a subjetividade neoliberal aparece quando o sujeito “adere” a essa lógica neoliberal como se viesse de dentro do seu próprio ser. A subordinação, por outro lado, parece uma situação passiva de simples obediência. Neste ponto, o diálogo que Dardot e Laval fazem com a psicanálise é fundamental. Menos explícito na construção teórica destes autores, está ainda o “fato social” de Durkheim. A construção do que é o sujeito neoliberal consiste em maneiras pensar, sentir e agir. Segundo os autores:

Ele deve trabalhar para sua própria eficácia, para a intensificação de seu esforço, como se a conduta viesse dele próprio, como se esta lhe fosse comandada de dentro por uma ordem imperiosa de seu próprio desejo, à qual ele não pode resistir. As novas técnicas da “empresa pessoal” chegam ao cúmulo da alienação ao pretender suprimir qualquer sentimento de alienação: obedecer ao próprio desejo ou ao Outro que fala em voz baixa dentro de nós dá no mesmo. Nesse sentido, a gestão moderna é um governo “lacaniano”: o desejo do sujeito é o desejo do Outro (LAVAL; DARDOT, 2016, p.327).

Sobre isso, o caso mais emblemático é o de Fernanda. Ela sequer deseja outro trabalho: está totalmente retida na lógica do trabalho uberizado. Mesmo tendo formação superior, a única coisa que ela pensa é em continuar a fazer as viagens particulares (por fora do aplicativo) e fazer dinheiro o suficiente garantir conforto no presente e no futuro. Inclusive pensando em pagar uma faculdade para a filha, estando implícita a noção de que quer para ela um trabalho diferente, um trabalho digno.

A partir das trajetórias de vida expostas, agora pretendo apresentar os conjuntos de reincidência de discursos e práticas que considere mais decisivos para compreender as especificidades do trabalho de motorista de Uber. Separei-os em tópicos, inspirada no quadro síntese da seção de disposições no livro dos Batalhadores brasileiros (SOUZA, 2012, p.99) e busquei trazer os trechos ilustrativos das disposições e da reincidência de discursos e práticas encontradas nos perfis analisados.

5.1.1 Origem de classe

Para começar, é imprescindível que possamos localizar a origem de classe desses indivíduos que hoje trabalham como motoristas de Uber. Busco dessa forma, um “fio condutor” para entender de onde vieram e como chegaram à condição atual. Dos cinco entrevistados, quatro tem origem na classe batalhadora. Daniel, Igor, Marcelo e Fernanda são filhos de

batalhadores. Localizo-os dessa forma, pelas semelhanças características: estrutura familiar (a maioria foi criada por pais casados) e valores passados aos filhos.

Os entrevistados são filhos de empregada doméstica, no caso de Daniel e Igor, e no caso deste último, com o pai que conseguiu prover a família através do emprego como bancário e assessor, de costureira e ambulante, no caso de Fernanda, e de pai pequeno empresário autônomo, no caso de Marcelo. Em alguns casos, a religiosidade também estava presente na formação familiar desses indivíduos, seja na religião evangélica, no caso de Fernanda e Igor, seja na religião católica e umbandista, no caso de Marcelo. A religiosidade contribui para a formação de um recurso simbólico importante, dando motivação e significado à existência, como viu Jessé Souza (2012). A exceção nesse perfil de origem de classe é o caso de Nicolas, que é filho da classe média, mas percorreu uma trajetória distinta do esperado para um filho dessa classe.

5.1.2 Expectativa positiva na Uber

Todos os cinco entrevistados relataram uma expectativa positiva antes de iniciar o trabalho como motorista de Uber. Daniel chegou a pedir demissão do emprego com carteira assinada. Com isso, esperava ganhar ainda mais dinheiro, ter mais autonomia e mais tempo para a família. Trecho ilustrativo:

Aí eu comprei o carro e fui trabalhar no aplicativo e achei que o que eu ganhava no aplicativo era o mesmo que eu ganhava quando trabalhava embarcado. Então eu achava que era melhor ficar em casa porque por mais que eu tivesse os benefícios de carteira assinada, achava que se eu ficasse em casa e tivesse cabeça eu conseguiria fazer isso, simples; eu pensava que em casa ia ganhar a mesma coisa, achei uma boa ideia trabalhar por conta própria.

Fernanda também pediu demissão do emprego com carteira assinada que ocupava com a função de sua formação em administração. E com isso, esperava ganhar dinheiro de forma rápida e ser “sua própria chefe”. Trecho ilustrativo:

Eu achei bem interessante a forma de ganhar dinheiro muito rápido. Não tinha ninguém me aporinhando, enchendo minha paciência, ninguém me dizendo o que eu tinha que fazer.

Igor buscava um trabalho que pudesse conciliar com o estágio e o final da faculdade e para isso fez um empréstimo familiar para comprar um carro e começar a trabalhar de motorista de Uber. Trecho ilustrativo:

Já não tava dando, muita dor de cabeça, aí consegui comprar meu carrinho, através de um empréstimo na verdade, com minha família, com minha vó. E aí fui para a Uber.

Marcelo já tinha uma experiência prévia com taxi, e resolveu migrar para Uber porque estava conseguindo ganhar dinheiro nessa atividade e esperava que com o aplicativo ainda fosse melhor. Trecho ilustrativo:

Acabou que com essa ideia, começou a entrar dinheiro no taxi, e muitas pessoas que trabalham no taxi começaram a trabalhar no Uber, porque você não precisava pagar o aluguel de pontos. Há 3 anos atrás eu comecei com um taxi, há uns dois anos troquei pelo Uber.

Nicolas buscava um trabalho que pudesse parar com a repetição de subempregos e que tivesse aparente dignidade, por isso é significativo quando ele diz que a Uber foi sua salvação.

Trecho ilustrativo:

(...) Trabalhei fiz o dinheiro, e foi minha salvação, cara. Embora a Uber, a tarifa é a mesma, eles não aumentam, foi muito bom pra mim porque me tirou de toda essa situação.

5.1.3 Expectativa frustrada

Depois de certo tempo trabalhando como motorista de Uber essas expectativas parecem ter sido frustradas. O caso mais elucidativo é o de Daniel, que após ter deixado o emprego formal para assumir o “bico” como motorista de Uber como principal fonte de renda, volta a procurar o emprego formal e a fazer “bico” de motorista nas folgas. Trechos ilustrativos:

Se você parar para analisar, não vale tanto a pena, mais é final de semana. Mas eu não tinha essa visão. Por exemplo, eu fiz R\$500,00 de segunda a sexta, aí meu carro quebrou e gastei R\$700,00 então assim, você acha que você tá ganhando dinheiro, mas na verdade você está trocando figurinha.

Eu cheguei à conclusão que o aplicativo nada mais é do que uma complementação de renda. Existe gente que vive disso? Existe, mas só que ela vive a dia a dia, essa é a visão que eu tenho hoje.

Igor trabalha como motorista há menos tempo que todos os outros entrevistados. Mesmo assim, também relatou uma frustração. Trecho ilustrativo: “E no começo, não vou mentir para você, tava indo muito bem, muito bem. Só que veio perdendo a força, né. O que eu fazia por dia já não é a mesma quantidade que eu faço hoje.”

De todos os entrevistados, Fernanda é a que trabalha como motorista há mais tempo. Ela também relata uma piora no desempenho do trabalho. Trecho ilustrativo:

A Uber começou a engrenar mesmo a partir de 2 anos e meio para 3 anos, foi entrando muito motorista. Antigamente as corridas valiam muito a pena. Uma corrida que hoje você faz R\$5,30, antes pagava R\$8,00, R\$10,00 numa corrida. Sem contar que o combustível era muito mais barato. Eu quando comecei a trabalhar, meu combustível eu pagava R\$2,19, hoje eu pago R\$4,00. Isso porque meu carro está no GNV. Se fosse gasolina, não dava, não dava. Porque hoje quem trabalha com gasolina trabalha pra botar gasolina no veículo, né? Porque com a alta dos combustíveis, os aplicativos eles não sobem o valor na plataforma, eles continuam mantendo a mesma coisa.

Marcelo relatou vários problemas para operar na Uber. Mais que uma frustração, ele demonstra, na verdade, uma visão realista sobre o trabalho. Trecho ilustrativo: “Querendo ou não, a Uber não se desgasta com nada e ela cobra muito dos seus motoristas sem dar nenhum retorno”.

O retrato de Nicolas, diferente dos demais, não mostrou uma decepção com o trabalho de motorista de Uber. Ele conseguiu comprar um carro para trabalhar com a renda das corridas e dos serviços de arquitetura que faz como autônomo. Segundo ele, “Se você trabalhar todo dia, você ganha muito melhor do que se tivesse num escritório e é isso que eu faço, eu trabalho todo dia, sábado e domingo.” No entanto, é preciso também olhar para as atitudes de cada entrevistado, o que nos leva a outro tópico de repetição: todos procuram outro “bico” alternativo à Uber ou buscam um trabalho formal.

5.1.4 O “bico” na “gig economy”

O termo “gig economy” vem sendo utilizado para designar a “economia dos bicos” especialmente nos países centrais. Esse termo é usado para tratar de trabalhos ocasionais e não permanentes, com pagamento por peças e sem opções de desenvolvimento de carreira que acontecem mediadas por plataformas digitais (WOODOCK; GRAHAM, 2020). No entanto, Abílio, Amorim e Grohmann (2021) chamam atenção que, tendo em vista a forma como o mercado de trabalho periférico foi estruturado, com a “economia dos bicos” constituindo historicamente os modos de vida da classe trabalhadora periférica, o termo torna-se problemático para falar da periferia do capitalismo.

Nesses termos, pensando em como a vida do trabalhador motorista de Uber é definida pela incerteza do próprio trabalho ter um formato de um “bico”, é comum que os motoristas busquem alternativas de trabalho como complemento a atividade de motorista. É um “bico” dentro de outro “bico”. Nicolas usa as corridas de Uber para fazer vendas de produtos diversos e ainda busca contatos para atuar como arquiteto autônomo. Além disso, estuda para concursos, visando uma vida com emprego formal estável. O que fica claro no trecho ilustrativo a seguir: “E pego vários trabalhos de arquitetura hoje em dia no carro, e vendo vários tipos de produto, eu sou bem ligeiro pra isso, se tiver perfume, calcinha, sutiã, negócio pra tirar ruga, eu vendo tudo.”

Já Igor, procura atuar diretamente na área de educação física que está se formando. Trecho ilustrativo: “Mas a situação da Uber é muito bom, porque eu posso fazer outras coisas.

Hoje eu procuro sair um pouco da Uber, ficar na minha área. Eu dou aula de futebol para criança, então quando eu não tô dando aula, eu faço Uber.”

Fernanda, além do aplicativo, “faz Uber” particular. Através do que chama de “central de motoristas”, ou seja, um grupo no *whatsapp* com clientes particulares, ela atua “por fora” do aplicativo, e assim consegue ganhar mais dinheiro. Trecho ilustrativo:

(...) Na verdade a plataforma não te dá suporte. O carro é meu, a manutenção é minha, se eu bater o prejuízo é meu. E eles (a plataforma) acabam não valorizando a corrida, então é onde a gente acaba optando em ter uma segunda plataforma, que são os clientes particulares.

No caso de Daniel e Marcelo, a Uber já é o “bico”, porque eles têm outro trabalho como principal fonte de renda. Daniel hoje trabalha embarcado em plataformas de petróleo, com carteira assinada, e na sua folga faz “bico” como motorista para complementar a renda. Já Marcelo, conta com diversos trabalhos, sendo o principal deles a lanchonete que mantém com a esposa hoje no formato *delivery*. Os principais “bicos”, além da Uber, são as viagens particulares de curta e longa distância, e as entregas que faz para o Mercado Livre. Outro ponto importante, é que, com exceção de Marcelo, todos os entrevistados tiveram trabalho formal assalariado em algum período de suas vidas.

5.1.5 Trabalho formal assalariado é trabalho digno?

Cumprе destacar, que direitos sociais de forma geral e direitos trabalhistas são extremamente importantes para a toda a sociedade e especialmente para a classe trabalhadora. A conquista de direitos sociais, seja na consolidação dos Estados de bem-estar social dos países centrais, seja no caso brasileiro da Consolidação das Leis Trabalhistas na década de 1930, representou um grande avanço rumo a uma sociedade mais justa. No entanto, o trabalho formal assalariado também tem suas contradições. A exploração do trabalho é fato antigo e reconhecido principalmente no período do fordismo, especialmente nos países centrais, onde as lutas sociais galgaram conquistas aos trabalhadores. Em países periféricos como o Brasil, a presença de trabalho precário, indigno e até ilegal, demonstra que a exploração capitalista e as desigualdades só podem ser compreendidas a partir de um pano de fundo global, como demonstrou Maciel (2021), ao falar da “nova sociedade mundial do trabalho”.

Sendo assim, pensando no caso brasileiro, o trabalho desqualificado, informal, precário são presentes e comuns, como se pode ver em extensos estudos como os de Lima (2009). O conceito de trabalho informal, que já foi sinônimo de subdesenvolvimento, se atualiza como

trabalho flexível e torna-se agora sinônimo de modernidade capitalista e se generaliza através de processos de terceirização e inserção de trabalho informal em redes empresariais (LIMA, 2009, p. 26).

O termo “formal” geralmente é designado para tratar de trabalhos reconhecidos formalmente com a adesão de direitos trabalhistas, como os assalariados pelo regime CLT e os servidores públicos. A formalidade concede um “ar de dignidade” que nem sempre pode ser visto na prática. Além disso, é comum que em países periféricos os trabalhadores não qualificados ou pouco qualificados transitem em atividades formais e informais, precárias e não precárias. Ademais, de acordo com Souza (2012, p. 79):

A oposição entre formal e informal também não ajuda a perceber que a formalidade tem um lado de extrema exploração e que alguém na informalidade pode estar, em alguns casos, em uma situação geral melhor (ou seja, com melhores salários e sendo dono do próprio negócio informal) do que a de um trabalhador formal empregado.

O que foi percebido por Souza (2012), também foi percebido nesta pesquisa empírica e por outros estudiosos do tema do trabalho. Como foi o caso de Cruz Junior (2019) com as trajetórias de vida de pequenos empreendedores em São Paulo e Vera Telles (2006) que analisou as mutações do trabalho e a experiência urbana, também através das trajetórias de vida de trabalhadores em São Paulo, destacando a instabilidade e vulnerabilidade sempre nas fronteiras do formal e informal, com ainda as arbitrariedades que vão desde direitos desrespeitados a salários atrasados.

De todos os entrevistados, apenas Marcelo não teve a presença do trabalho assalariado na sua trajetória de vida. Já Igor, Fernanda, Daniel e Nicolas passaram pela experiência de ter carteira assinada. Isso não significa, entretanto, que todos tiveram um trabalho digno. As situações indignas de trabalho (assalariado) foram relatadas por Igor e Daniel. Igor, durante seu emprego na vidraçaria, se viu desrespeitado ao ser exposto à possibilidade de contrair a Covid-19, e ainda foi demitido pelo simples fato de ter contestado a situação de risco. Já Daniel, me contou situações de exploração e humilhação social que passou no emprego de despachante na empresa de ônibus, como ter ficado sem receber salário, não ter recebido hora extra, ter permanecido por três anos sem saber que o INSS não estava sendo repassado, dentre outros relatos. Fica claro, portanto, que o reconhecimento moral do trabalho não pode ser concedido apenas com direitos trabalhistas.

Já nas falas de Marcelo e Nicolas, podemos perceber que eles compreendem que existe uma hierarquia moral do trabalho. Marcelo menciona que gostaria de ter sido advogado, médico ou arquiteto, todas as profissões com prestígio social. No caso de Nicolas, isso fica muito claro

quando ele traz a oposição de trabalho com reconhecimento e trabalho sem reconhecimento: “Depois virei segurança na faculdade de arquitetura, depois de ser arquiteto e fiscal de obras, olha só que merda.” E também quando ele relata que tem duas carteiras de trabalho, uma para os empregos de arquiteto, e outra para os subempregos.

Fernanda também marcou bem a distinção do reconhecimento social que tinha quando trabalhava com administração em uma empresa e no início do seu trabalho como motorista de Uber. Implicitamente, ela pareceu compreender a diferença de *status* nos dois trabalhos. Trecho ilustrativo:

(...) As pessoas estavam acostumadas a andar de taxi, não estavam acostumadas a andar com um carro particular. Aí surgiu no começo, muitas críticas: “ah esse negócio de Uber ainda vai dar muita polêmica”, porque no entendimento de quem falava isso, até por uma forma de manusear a família, fica estranho entrar no carro de alguém que você nunca viu...o vizinho vai olhar e vai achar o que? Então a conversa era essa. Os taxis são catalogados né, ele tem a característica de taxi né...está lá bem bonito, o motorista de Uber não, é diferente, eu sou sua amiga que pode estar te buscando ou posso ser motorista de aplicativo.

5.1.6 Desinteresse político

Esse é um tópico importante porque vai contestar algumas teses que esperam dos trabalhadores uberizados uma reação política à exploração. Esse é o caso de Ricardo Antunes (2019), que na introdução de seu livro, onde fala justamente sobre o “novo proletariado de serviços”, destaca a deflagração de lutas sociais, manifestações e greves desses trabalhadores. Sobre isso, de forma otimista ele diz que:

O papel do novo proletariado de serviços é emblemático. Sua aglutinação como parte constitutiva e crescente da classe trabalhadora ampliada, como parte integrante de suas lutas, de seus embates e resistências, terá grande importância nas lutas do conjunto da classe trabalhadora (ANTUNES, 2019, p22).

É fato que algumas greves significativas ocorreram, especialmente nas grandes cidades. O movimento mais importante no Brasil talvez tenha sido o dos “entregadores antifascistas” especialmente na cidade de São Paulo. No entanto, o desinteresse político, que já era hipótese de pesquisa, se confirmou nas entrevistas e em várias conversas informais que tive com motoristas de Uber antes e durante o tempo do mestrado. Quando falo em desinteresse político, não quero dizer necessariamente que os indivíduos não se importam ou não pensam sobre a política, ou ainda que não saibam em que político votar, mas incluo a perspectiva de desinteresse, desconhecimento das causas trabalhistas e falta de engajamento.

Ainda que seja um universo pequeno de motoristas, acredito que seja possível considerar o fato que nenhum deles mencionou espontaneamente a intenção de fazer parte de uma

organização política que defenda seus interesses enquanto trabalhadores. Se os motoristas entram em contato uns com os outros e formam redes, esta não existe com a finalidade de sindicalizar a categoria, mas para cooperação de interesses mútuos e a criação de um “ambiente de trabalho”, que visa, principalmente, aumentar o ganho de renda de cada um e fornecer uma rede de apoio. Inclusive, nos grupos de *whatsapp* que funcionam como “Uber fora do aplicativo” que tive acesso, uma das regras, é não falar de temas políticos. No grupo “central partiu moças?” que contém apenas motoristas mulheres e passageiras mulheres, está explícito nas regras enviada pela entrevistada Fernanda: “proibido temas políticos, religiosos, futebol, etc; proibido anúncio de vendas; proibido conversar, como dar bom dia, boa tarde e boa noite, etc”. No grupo de *whatsapp* “Uber informativo 24 horas” (neste, permaneci pouco tempo) que contém apenas motoristas de aplicativo, a descrição diz o seguinte: “trânsito, dicas, anúncios de serviços de motoristas. Ajuda suporte, aviso e outros. Não será permitido postagens que não são relacionados ao objetivo do grupo. Ex: política, religião, correntes, pornografia.”

Não temos, contudo, material suficiente para afirmar que esses motoristas não se sindicalizariam se passasse a existir um movimento sindical de motoristas de aplicativo. É claro que as “empresas-aplicativo” foram eficientes em construir um modelo que busca impedir qualquer tipo de sindicalização e até mesmo o contato entre um “parceiro” e outro. Mas o que podemos afirmar, a partir da pesquisa, é que eles demonstraram desinteresse político e um não engajamento. Neste ponto, Dardot e Laval (2016) tem muito a dizer:

Além dos fatores sociológicos e políticos, os próprios móveis subjetivos da mobilização são enfraquecidos pelo sistema neoliberal: a ação coletiva se tornou mais difícil, porque os indivíduos são submetidos a um regime de concorrência em todos os níveis. As formas de gestão na empresa, o desemprego e a precariedade, a dívida e a avaliação, são poderosas alavancas de concorrência interindividual e definem novos modos de subjetivação. A polarização entre os que desistem e os que são bem-sucedidos mina a solidariedade e a cidadania. Abstenção eleitoral, dessindicalização, racismo, tudo parece conduzir à destruição das condições do coletivo e, por consequência, ao enfraquecimento da capacidade de agir contra o neoliberalismo (LAVAL; DARDOT, 2016, p.9).

No trecho ilustrativo a seguir, da entrevistada Fernanda, podemos perceber que está implícita a ideia de que na sua forma de pensar a política, o Estado e o governante não interferem na sua vida. E se não interfere, por que ela gastaria seu tempo e energia se interessando por isso? Esse é um exemplo claro de uma classe que foi abandonada pelo Estado e pelo mercado e precisa “se virar” para sobreviver, como percebeu Souza (2012).

Eu vou ser sincera para você: política não me interessa. Não discuto política, não vivo política porque eu entendo o seguinte, e sempre entendi o seguinte: na vida existe uma hierarquia: do maior para o menor, então o presidente está lá e o que ele disser vai ser feito, então a minha opinião para ele não importa e da mesma forma a opinião dele não importa em nada na minha vida porque ele não me construiu em nada, entendeu?

Porque se eu precisar de um médico hoje tem o SUS, né? Mas se não tiver eu vou pagar a consulta e vou ser consultada do mesmo jeito. Se tiver um falecimento na família e não tiver um “jazigo” não vai ficar no chão, vai? A prefeitura tem que fazer isso e não faz porque é boazinha, eu pago meus impostos, da água, da luz, da bala que eu tô chupando. Então quando eles começam essa questão de política “ah porque fulano é bom”. Quem é Bolsonaro? Eu não assisto tv, não me interessa, eu vivo dentro desse carro doze horas por dia, as vezes dezesseis, dezoito horas. Então o que tá acontecendo no Brasil, eu só sei o que chega no meu telefone, se tiver eu sei. A política em si é uma coisa que ela não me interessa. Em nada.

O jovem Igor também demonstra, mais que Fernanda, um desconhecimento e até uma apatia pela política. Isso fica claro no trecho ilustrativo de nosso diálogo:

- Você tem algum posicionamento político?
- Não. Sou a pessoa mais leiga do mundo quando fala de política.
- Você tem hábito de assistir ou ler algum jornal?
- Não...até tento, mas chega na metade eu já desisto.

Já Marcelo, Nicolas e Daniel não demonstraram uma apatia. Marcelo demonstrou um posicionamento favorável ao reconhecimento de vínculo trabalhista com a Uber, citou as desigualdades sociais e não demonstrou identificação com um posicionamento político definido (centro, esquerda, direita). Daniel também não demonstrou posicionamento político definido, mas parece ter votado em Bolsonaro com convicção. Nicolas foi o único que se identificou de esquerda e tratou de alguns problemas sociais.

5.1.7 A meta a ser batida e a autogestão

Um conjunto de disposições, de acordo com Souza (2012, p.99) são “inclinações e propensões que podem ser observadas empiricamente por meio de trechos da história de vida” Aqui, o conjunto de disposições aponta para a necessidade de autogestão, disciplina e incorporação do espírito do cálculo econômico e previsão.

É comum que os motoristas de Uber falem em metas diárias que precisam cumprir, não porque tem um chefe o obrigando a fazer isso, mas porque é uma forma de ter controle sobre o quanto de dinheiro ele vai conseguir gerar para suprir suas necessidades. Nesse sentido, o “chefe invisível” está dentro de cada indivíduo, que necessita de uma disposição para autogestão para conseguir êxito neste trabalho. Nos estudos sobre uberização, Abílio (2020) chama atenção para o fato que esses trabalhadores iniciam o dia sem a menor ideia do quanto vão receber, e por isso, permanecem disponíveis ao trabalho. Nesta pesquisa empírica, a meta foi relatada principalmente pelos que tem na Uber a principal fonte de renda, como foi o caso de Igor e Fernanda.

Trechos ilustrativos (Igor):

eu tenho uma meta por dia, eu tenho que bater uma meta de 250 reais bruto por dia.
 - E você colocou essa meta para você?
 - Isso, exatamente. Eu coloquei na minha cabeça que eu tenho que fazer isso por dia. E daí, por exemplo, quando umas 16h, 17h da tarde eu já bati a meta e dá para continuar mais um pouco, eu faço, aí compensa no dia que foi horrível. Ou, às vezes eu já bati a meta e tô cansado, aí venho para casa e descanso mais um tempo.

Trechos ilustrativos (Fernanda): “(...) Eu trabalho de acordo com a minha necessidade. Eu tenho uma meta diária a ser batida”. “Que você colocou para você?” Então ela responde: Exatamente. Eu só paro quando eu conseguir fazer R\$200,00 livre, entendeu?

Daniel não citou as metas diárias, mas a disposição para autogestão aparece de outra forma, quando ele me diz que “trabalhar de Uber é estratégia”, e fala também em um valor que se aproxima das metas diárias relatadas pelos outros entrevistados.

- Então, foi o que eu te falei, trabalhar de Uber é estratégia. Eu gostava de pegar 6h da manhã e ir até 9h da manhã, porque eu pensava assim: ninguém vai do bairro para o centro depois das 9h da manhã, eu ia para os bairros mais carentes de ônibus, apesar que todo o transporte público de campos é carente. Depois eu voltava de 11h até 13h e às vezes ia até 18h, 19h, 20h, dependia. Final de semana às vezes, porque meus filhos ficavam comigo um final de semana sim, outro não, quando não às vezes eu trabalhava direto, como nos outros dias ou trocava e ia até mais tarde, até 01h, 02h da manhã, depende muito. O dinheiro é uma coisa maldita, ele mexe com a mente da pessoa, você já fez R\$200,00, mas você quer mais, mais.

Nicolas também não citou as metas diárias, mas a disposição para autogestão, disciplina e cálculo econômico também estão presentes. Para isso, ele tem horários de trabalho e trabalha todos os dias da semana para “morar bem”. O valor que ele me relatou, até R\$400,00 por dia antes da pandemia é superior aos outros motoristas entrevistados. Neste caso, deve-se levar em consideração que a cidade de São Paulo é muito mais movimentada, e por isso, ele deve fazer mais corridas, e, além disso, que o custo de vida na metrópole é maior do que em cidades como Campos e Macaé.

Marcelo, por conciliar a Uber com outros trabalhos, não relatou uma meta diária a ser batida, mas disse preferir fazer as entregas do Mercado Livre por ter a garantia de que vai receber R\$275,00 por dia, e que na Uber essa garantia não existe.

Esse conjunto de disposições que inclui o cálculo econômico, a autogestão e a disciplina, contemplam a ideia do “empreendedor de si”. Para trabalhar como motorista de Uber, diferente da propaganda que a empresa faz de si mesma¹⁷, é necessário não só ter uma carteira de

¹⁷ Por entrar no site da Uber com uma certa frequência e ter feito um pré cadastro para os fins da pesquisa, passei a receber alguns e-mails da Uber que dizem o seguinte: “Quanto mais você dirigir, mais você ganha. Campos dos Goytacazes está progredindo e agora é o seu momento perfeito para começar a dirigir. Envie seus documentos para começar. Tudo o que você precisa fazer é adicionar os documentos no app. Você verá quais arquivos foram enviados com sucesso e quais estão pendentes.” Trata-se de um recrutamento com uma meia verdade, já que, a empresa não garante nada, sequer ganhos pelo tempo ocioso.

habilitação e um carro do ano requisitado: é necessário um conjunto de disposições para autogestão.

Como destacado por Souza (2012), além das disposições para o cálculo econômico, a disposição para a poupança também apareceu nos relatos dos entrevistados.

Trechos ilustrativos (Fernanda): “aqui eu também faço meu décimo terceiro. Quando começa a chegar outubro, eu tiro R\$10,00 todo dia e boto num envelope, se sobrar R\$20,00 eu boto esses 20”.

(...) para a gente construir algo na vida a gente precisa plantar hoje para colher amanhã esse meu colher vai ser futuramente, para eu ter uma conta boa, um dinheiro guardado porque minhas filhas vão querer fazer faculdade e eu tenho que ter uma reserva para tudo isso, porque a vida não é só comer. Se eu ficar doente aqui e meu carro bater, eu faço como? Se eu não tiver uma reserva para manter aquele tempo que eu tô doente.

Igor: “eu não tenho dinheiro guardado em banco, mas todo dia eu separo, do meu bruto, um dinheiro para combustível e outra parte para emergências”

Marcelo também relatou fazer uma pequena poupança que o ajudou no tempo que precisou ficar parado por conta do acidente: “eu tinha uma reservazinha pequena, mas era uma reserva, que me ajudou a completar e consegui viver esses 3 meses”.

5.1.8 O valor do trabalho

Todos os entrevistados relataram ou demonstraram que a “força de vontade” é um valor importante para “vencer na vida”. Honestidade, caráter, força de vontade, orgulho do “trabalho duro”, respeito, amor ao próximo, “correr atrás, não deixar se abater”, “eu fui pra cima, não pedi arrego” foram alguns dos elementos relacionados a valores que apareceram nas entrevistas.

Como visto no estudo dos batalhadores, a resiliência ao trabalho e capacidade de não desistir aparecem com uma das disposições que mais se destacam para representar essa classe. Todas as disposições necessárias para que o trabalho de motorista de Uber funcione de forma razoável parecem ter sido adquiridas e incorporadas previamente ao longo da trajetória de vida desses indivíduos, por meio da socialização familiar e outras esferas de socialização (SOUZA, 2012).

Essa classe, reconhecida nos trabalhadores que entrevistei, apesar de ter nascido nas classes populares, desenvolveram ao longo da sua trajetória um conjunto de valores e disposições importantes para compor um *ethos* do trabalho e uma “economia emocional”, como viu Souza (2012), necessários para o trabalho produtivo e útil na realidade do novo capitalismo

brasileiro. Esse *ethos* cumpre uma função importante de impulsioná-los na vida, mas pode, contudo, gerar frustração e ilegitimidade na medida em que a realidade apresenta-se ao revés.

5.1.9 Incerteza e insegurança

Olha, o pessoal lá em casa costuma falar assim: não sei como você aguenta botar cabeça no travesseiro sabendo que você tá sem dinheiro e que amanhã tem que pagar. Aí eu falo: nada como um dia após o outro. E sempre acabo conseguindo no outro dia com meu trabalho, e tendo essa calma, entre aspas, porque não é uma calma, por dentro eu tô nervoso, a cabeça tá pensando um milhão de coisas.

Nesse trecho ilustrativo, Marcelo relata muito bem como é lidar com a incerteza. A insegurança material vira insegurança ontológica e vice-versa. Outros relatos parecidos também foram encontrados nos outros entrevistados. Igor me contou que se ele não consegue fazer um dinheiro que precisa no mês ou na semana isso lhe dá “um stresszinho”, que só não é maior porque ele tem uma base familiar. Daniel me disse que estava “levando” já que agora tem um emprego e trabalha como motorista apenas como um complemento de renda. Nicolas, apesar de ter passado por situações de risco, não demonstrou que o trabalho o afeta negativamente.

O caso de Fernanda serve de exemplo para destacar mais um tipo de insegurança que integra o trabalho de motorista de Uber. Além de ter passado por situações de risco, ela convive e busca contornar o medo de ser violentada. Nesse sentido, a insegurança da integridade física coexiste com uma insegurança ontológica.

5.2 Entre a “corrosão do caráter” e o “trabalho digno”

Compreender como o trabalho de motorista de Uber atua na dimensão do reconhecimento, como afeta a subjetividade de cada um, o que é capaz de engendrar e como que isso afeta a vida pessoal e familiar não é uma tarefa simples. Tentei buscar, ao longo da conversa com os entrevistados, elementos que poderiam me mostrar alguns caminhos.

A prerrogativa dessa pesquisa, a partir de Maciel (2018), é que o trabalho, enquanto categoria de análise sociológica, é central em nossas vidas. Por ter essa dimensão, o trabalho e a vida privada e familiar estão justapostos. O trabalho digno permite um bom planejamento familiar, permite pensamento prospectivo, permite organizar o tempo de lazer, o tempo de estar com a família, afeta nossa subjetividade e está ligada a dimensão do reconhecimento. Para Robert Castel (1997), todo indivíduo pode ser situado com a ajuda de um duplo eixo, integração pelo trabalho e inserção relacional. A “zona de integração”, para Castel, é composta por

trabalho e estável e forte inserção relacional. Podemos tentar compreender o trabalho de motorista de Uber na “zona de vulnerabilidade” de Castel: trabalho precário e fragilidade dos apoios relacionais”.

Richard Sennett (2015) analisou as questões impostas pelo novo capitalismo flexível que afetam o caráter. Como caráter, ele entende que são “os traços pessoais a que damos valor a nós mesmos, e pelos quais buscamos que os outros nos valorizem” (SENNETT, 2015, p.10). Tem a ver com o aspecto de longo prazo de nossa experiência emocional. O autor identificou em sua pesquisa que o novo capitalismo possui uma característica distintiva: a dimensão do tempo que afeta a vida emocional das pessoas fora do local de trabalho. Essa característica tem um lema: “não há longo prazo”. Para Sennett, os laços fortes dependem de associações de longo prazo. Por isso, “não há longo prazo” é um princípio que torna disfuncional o caráter pessoal e sua relação com a vida familiar.

A pesquisa pôde mostrar que o trabalho de motorista de Uber se enquadra no lema do novo capitalismo descrito por Sennett. Não ter longo prazo, nos modos de vida desses trabalhadores, é viver dia a dia, sem garantias e com a ilusão de controle. Ser empreendedor-de-si nesses termos é viver sujeito à própria necessidade. É também viver desejando que nada saia do “controle”: nenhum acidente, nenhum gasto extra com o veículo ou celular, ninguém da família que precise de tempo e dedicação, nenhuma doença que o impeça de trabalhar. Obviamente, não temos controle sobre as adversidades da vida comum, e ter a responsabilidade de fazer a empresa de si “dar certo” é algo muito custoso à subjetividade. Por isso, penso ser possível afirmar que este trabalho é disfuncional para o caráter pessoal e à vida familiar.

Se pensarmos no caso de Fernanda como um “tipo ideal” podemos assistir a constituição do empreendedor de si mesmo periférico. Quando ela fala com certo orgulho do seu trabalho duro e da jornada extenuante de trabalho está implícita a noção ocidental de que “todo trabalho é digno”. Trazendo os apontamentos feitos por Maciel (2018), “todo trabalho é digno”, mesmo que ela passe por situações graves de risco, humilhação social, falta de garantias, onde o motor do trabalho é justamente esse medo da precariedade (SAFATLE, SILVA, DUNKER, 2020). Se ela não trabalhar, não sustenta a casa com sua mãe e seus filhos. É dela a responsabilidade de fazer com que sua “empresa” dê certo. O que esconde toda uma construção social que legitima condições inseguras de trabalho. Buscando responder a pergunta principal dessa pesquisa, em que medida o trabalho de motorista de Uber pode ser considerado indigno? Na medida em que esse trabalho não é capaz de fornecer proteção material e moral para os indivíduos que o exercem.

Seria radical dizer que o trabalho de motorista de Uber não oferece nenhuma proteção material ou moral, principalmente se comparado a outros trabalhos em que a situação de indignidade está clara. Em uma situação em que o motorista (por exemplo, o caso de Nicolas quando começou na Uber) aluga um carro para trabalhar, não tem nenhuma rede de apoio, não tem nenhuma garantia e ainda não aprendeu as “estratégias” para trabalhar (pensando na autogestão), a Uber apenas sustenta uma aparência de dignidade. A trajetória de Nicolas ilustra bem essa aparência de dignidade, porque marca a fronteira entre o digno e o indigno. Trabalhar na Uber representou, neste caso, “uma salvação”, porque o livrou de situações realmente indignas de trabalho com as repetições de subempregos. Com o seu trabalho, ele pôde comprar um carro para trabalhar e trabalhando pode dizer que é formado em arquitetura, pode conversar em outra língua com passageiros, pode organizar sua vida financeira para “morar bem”, pode recuperar a confiança e pensar em um futuro com um trabalho melhor.

O motorista de Uber está justamente nessa fronteira entre o digno e o indigno, com uma inclinação para um ou outro a depender da trajetória de vida, apoio relacional e disposições de cada um. No caso de Igor, jovem trabalhador e terminando sua formação superior, o trabalho pelo aplicativo pode marcar apenas a transição para um trabalho digno, considerando seus conjuntos de disposições. Outros permanecerão nessa fronteira, que se formos relacionar com as zonas definidas por Castel (1997), não são dadas em definitivo. As fronteiras dessas zonas são móveis e os indivíduos podem assim transitar por elas. A zona de vulnerabilidade ocupa uma posição estratégica, por ser um espaço social de instabilidade. Existe, portanto, uma ameaça de caírem na última zona, a da desfiliação social. Como a inserção com o trabalho é precária, pensando em garantias, direitos trabalhistas e salário digno correspondente ao tempo de trabalho, o que pode impedir com que esses indivíduos caiam na zona de desfiliação social ou que permaneçam na zona de vulnerabilidade com expectativa de ascender para a zona de integração é justamente o fortalecimento da inserção relacional e fortalecimento da relação de trabalho.

Ainda para Castel (1997), é a vulnerabilidade que alimenta a desfiliação social. Se há um aumento da zona de vulnerabilidade no capitalismo contemporâneo, que chega aos países centrais e radicaliza a precarização histórica nos países periféricos (MACIEL, 2021), a pergunta que fica é se o novo capitalismo continuará legitimando essa zona de vulnerabilidade e o medo da indignidade à nível global e sem, como percebeu Sennett (2015) “nenhum desastre histórico iminente”.

6 CONSIDERAÇÕES FINAIS

A promessa de um caminho mais humano para o mundo corporativo é, ao contrário do que possa parecer, uma forma mais agressiva de capitalismo, com desregulação, novas formas de consumismo e uma nova onda de trabalho precarizado (SLEE, 2017, p. 297).

A grande multinacional Uber apresenta-se como o futuro, a tecnologia, e usa discursos como “ajudar as cidades” e até mesmo os “locais”, apelando mais uma vez, como mencionado por Slee (2017) para a ideia de “comunidade” e “sustentabilidade”; ajudando pequenos restaurantes, entregadores e motoristas a ter controle sobre suas vidas. A novidade que veio dar à praia na qualidade rara de sereia, na metáfora da bela canção de Gilberto Gil, nada mais é como apontou Slee, que uma forma mais agressiva de capitalismo. O modelo de negócio das plataformas digitais evidencia aspectos novos do capitalismo que acometem a problemas sociais que a sociedade moderna já tinha enfrentado, ainda que não completamente.

A condição da classe trabalhadora já teve, como tratou Robert Castel (1998), uma “relativa integração na subordinação”. O direito do trabalho, os direitos sociais e a forma de viver dessa classe foram construídos ao longo de séculos com muito sacrifício “para fixar o trabalhador em sua tarefa e conservá-lo através de um leque de vantagens sociais que vão qualificar o um status constitutivo da identidade social” (CASTEL, 1998, p.593). A sociedade salarial a qual Castel se refere é a sociedade do Estado de bem-estar social, que ao se desconstituir e desconstituir a classe trabalhadora interrompe uma trajetória de progresso social. No Brasil, ainda que não tenhamos tido tal experiência, a expectativa foi criada através da Consolidação das Leis Trabalhistas e também da Constituição pós-redemocratização. A promessa de “dignidade humana” e de enfrentamento das desigualdades sociais e regionais para o Brasil já serviu de horizonte para a orientação de projetos políticos.

Com a marca histórica da precariedade na periferia, com trabalho informal e indignidade para grande parte da população brasileira, o trabalho uberizado não representa uma novidade completa. Se no centro do capitalismo o advento do trabalho precário preocupa até que teóricos pudessem supor o “fim da sociedade do trabalho”, como trazido por Maciel (2021), a uberização parece ser uma novidade a ser combatida. No Brasil, o trabalho de motorista de Uber não representa mais que um tipo de trabalho tipicamente periférico, que foi instrumentalizado para o lucro de acionistas de uma elite global e homogeneizado pelas novas formas de interação com

a tecnologia, legitimado por essa nova “economia digital”. O aspecto que talvez mais singularize a uberização é o gerenciamento algorítmico do trabalho.

O fenômeno global da uberização é possível dentro de um contexto de transformações que consolida uma nova sociedade mundial do trabalho, onde as sociedades puramente nacionais não existem mais como no passado e os grandes agentes econômicos se consolidam em um espaço transnacional (MACIEL, 2021). O “terceiro” espírito do capitalismo como anteviram Boltanski e Chiapello (2009) põe em prática as novas tecnologias em um capitalismo “globalizado” com multinacionais que mantêm uma zona pacificada no centro do sistema-mundo e dá origem a uma nova forma de obtenção de lucros. Em um contexto de políticas governamentais favoráveis a essas mudanças que foi acompanhada por fortes incentivos ao aumento da flexibilização do trabalho, esse novo modelo se desenvolveu amplamente entre os países da OCDE cerceando os dispositivos de proteção social até então conhecidos.

Como tentei mostrar ao longo dos capítulos, essas transformações do capitalismo que abriram o caminho para a uberização foram construídas através de muitos elementos. Sousa, Pochmann e Bonone (2021, p.6) resumiram muito bem a ideia que propus discutir nos capítulos deste trabalho:

O surgimento da economia plataformizada não deriva do acaso oriundo de um tipo particular de tecnologia de comunicação e informação, mas de um processo deliberadamente construído desde a desregulamentação financeira e desconstituição do Estado de bem-estar social nos países desenvolvidos

Ao assistir a fala da professora de Adriana Calvo (2021), já mencionada anteriormente, percebi que de fato, a sociedade moderna está regredindo em aspectos que já foram fundamentais para manter (ou simplesmente gerar uma expectativa) uma coesão social. A professora fez uma reflexão sobre a história que precedeu a criação do Direito do Trabalho, que surgiu após a intensa exploração na Revolução Industrial para regular uma relação desigual, trazendo o conceito de empregado e empregador, definindo e regulamentando essa relação. Sem entrar em outros pormenores históricos, que incluiriam as lutas sociais com demasiada importância, a questão que busquei discutir no primeiro e segundo capítulos é: como a uberização é um fenômeno possível na sociedade contemporânea? Como uma relação de trabalho pode não ser definida como tal?

A economia não é uma esfera autônoma e independente da ideologia e da moral (BOLTANSKI & CHIAPELLO, 2009). Dessa forma, para compreender o porquê o Direito do Trabalho e os direitos sociais de forma geral vêm sendo acometidos por esse novo capitalismo foi e é necessário buscar o sentido por trás das mudanças objetivas. Essa reflexão foi meu guia

de pesquisa desde o início. Sem dúvida, a perspectiva teórica que mais agregou a essa análise foi a de Dardot e Laval (2016). Eles, assim como Boltanski e Chiapello (2009) também atentaram para os propósitos humanistas da gestão moderna dos homens que acompanham a implantação de técnicas cujo resultado desejado é a produção de formas mais eficazes de sujeição. Isto é, atentaram para o elemento moral que sustenta esse capitalismo.

A compreensão de Dardot e Laval (2016) é ainda mais completa, pois entende o papel do Estado no neoliberalismo não como um agente que foi retirado, mas que modificou as suas modalidades de intervenção em nome da “racionalização” e da “modernização” de empresas e da administração pública. Diferente de Boltanski e Chiapello chamam atenção para não confundir a ideologia da nova direita com a racionalidade governamental que a sustenta, pois as mudanças ideológicas foram acompanhadas pelo Estado, por isso acrescentam que em muitos domínios pode-se falar de uma “coprodução público-privada das normas internacionais” que leva à produção de medidas e dispositivos nos campos fiscal e regulatório favoráveis aos grandes grupos oligopolistas. Embora o Estado mantenha certa autonomia em alguns domínios, essa autonomia tem sido enfraquecida por poderes “supranacionais”.

Dardot e Laval (2016) concluíram que a referência da ação pública não é mais o sujeito de direitos, mas um ator auto empreendedor. Essa referência tem como efeito atentar contra a lógica democrática da cidadania social, reforçando desigualdades sociais e as lógicas sociais de exclusão que fabricam um número crescente de “subcidadãos” e “não cidadãos” ou ainda de “sobrantes” como chamou Robert Castel (1998).

A figura do cidadão investido de uma responsabilidade coletiva desaparece pouco a pouco e dá lugar ao homem empreendedor. Este não é apenas “o consumidor soberano” da retórica neoliberal, mas o sujeito ao qual a sociedade não deve nada, aquele que “tem que se esforçar para conseguir o que quer” e deve “trabalhar para ganhar mais” (...) (DARDOT E LAVAL, 2016, p.381).

Esse é o sujeito empreendedor motorista de Uber. Aquele que, como identificado por Dardot e Laval (2016), é a empresa de si mesmo, que deve se aprimorar incessantemente buscando melhores desempenhos e resultados. Vale ressaltar que essa é uma atitude que deve valer para todos, por isso os autores falam em “racionalidade e subjetividade neoliberal”. Entretanto, o motorista de Uber, identificado nessa pesquisa como um “batalhador” é uma versão que incorpora a “subjetividade neoliberal” numa variante de classe precarizada onde a autogestão e outras disposições específicas são necessárias à sobrevivência material e moral desses sujeitos.

Finalmente, alguns Estados parecem estar enfrentando o poder que as “empresas-aplicativo” foram adquirindo nos últimos anos, como busquei mostrar no capítulo II. Isso ocorre especialmente nos países europeus, onde a precariedade tende a ser mais residual. Países como França, Alemanha e Reino Unido foram capazes de preservar algumas conquistas do período do Estado de bem-estar social. Se alguns países europeus começaram a enfrentar a uberização, confirma-se a tese de Dardot e Laval (2016) que o Estado mantém autonomia em alguns domínios e podemos buscar dos projetos políticos um papel mais ativo. Pode-se dizer, portanto, que há um movimento de reação no sentido de defender os cidadãos desses países da precariedade, além de uma formação de uma organização desta classe, pensando de forma específica no sindicato no Reino Unido que tomou a frente das negociações pela concessão de direitos trabalhistas no país.

Se pensarmos que hoje a precarização se radicaliza na periferia (MACIEL, 2021), na atual conjuntura brasileira uma porção de direitos como os vinculados ao trabalho segue limitada à parte da população. Um estudo do IPEA mostrou dados recentes da PNAD Contínua indicando que o desemprego está atingindo quase 13% e que pelo menos 1,4 milhão de brasileiros trabalham nas plataformas digitais (GÓES; FIRMINO; MARTINS, 2021). Outra pesquisa, também com base na PNAD Contínua do IBGE, mostrou estimativas que indicam que em 2020 havia quase um milhão de entregadores no país, em sua maioria homens negros e jovens. Durante a pandemia, a pesquisa mostrou que houve um crescimento do número de entregadores, e intensificação da jornada de trabalho, entretanto, eles tiveram a remuneração reduzida (IKUTA; MONTEIRO, 2021). Em 2019, uma reportagem publicou uma notícia alarmante: a que as empresas Uber e Ifood se tornaram juntas o maior empregador do Brasil (ESTADÃO, 2019). Isso significa que a situação trágica do Brasil é que há neste momento milhões de pessoas trabalhando sem acesso a direitos básicos.

A reação à uberização no Brasil, que ocorre de forma incipiente, não vislumbra, por enquanto, incluir os trabalhadores uberizados na CLT. Ao contrário: o atual governo estuda, no final do mandato, tentar aprovar uma nova reforma trabalhista que proíbe o vínculo em trabalhadores de aplicativo (SEABRA; CASTANHO, 2021). Diante desse contexto, podemos pensar em uma hipótese que se abre: a de que o trabalho uberizado, apesar de ser um fenômeno que se manifesta globalmente, se estrutura de forma diferente no centro e na periferia, reproduzindo aspectos historicamente desiguais. Essa percepção também foi trazida de forma semelhante por Abílio, Amorim, Grohmann (2021).

O “não vínculo” aparece, portanto, como a face formal de um projeto mais amplo que é a aceitação tácita e legitimada de que existam milhões de trabalhadores que não tem direitos sociais garantidos. Isso só é possível porque existem conteúdos ideológicos que dão uma aparente dignidade a uma condição de vulnerabilidade social.

Contudo, o conteúdo ideológico que inicialmente pode ter gerado muito efeito para angariar motoristas, clientes e adeptos à Uber e outras empresas da “economia do compartilhamento” parecem ter problemas de sustentação. O que essa pesquisa mostrou, é que além das reações à uberização terem crescido, incluindo iniciativas do terceiro setor, a crítica acadêmica e o reconhecimento de vínculo empregatício entre motoristas e empresa, os próprios motoristas não sustentam mais uma expectativa positiva na Uber. É possível, que a empresa tenha que se adaptar e mudar algumas práticas, em um movimento de “assimilar a crítica” (no sentido de Boltanski e Chiapello), se quiser se manter em alta no mercado.

Importante ressaltar ainda, que a concessão de direitos para os trabalhadores uberizados, apesar de representar um grande avanço, não dá conta de resolver as complexidades que estão sendo montadas no novo capitalismo. A racionalidade neoliberal é um fato social construído, de acordo com Dardot e Laval (2016).

A pergunta que permanece é se os Estados nacionais, o sistema capitalista global e nós, enquanto sociedade, iremos continuar legitimando essa zona de vulnerabilidade e o medo da indignidade à nível global. Por fim, a reflexão que quero deixar é emprestada de Dardot e Laval (2016): é preciso pensar e propor uma “nova razão do mundo” sem ignorar que a realidade mudou e, portanto, as condições atuais não são as mesmas que deram fôlego ao compromisso social-democrata. A globalização do capital e o sujeito neoliberal são facetas deste neoliberalismo, cuja racionalidade, não é puramente econômica. A busca por uma nova racionalidade deve buscar um horizonte onde a norma de vida seja mais coletiva e cooperativa, onde a produção ilimitada e a necessidade de trabalhar mais e ter mais dinheiro seja questionada, onde se busque uma outra relação com os outros que não a da concorrência entre atores auto empreendedores.

REFERÊNCIAS

- ABÍLIO, L.C. (2019). “**Uberização do trabalho: a era do nanoempreendedor de si?**”. In ST 42 “Trabalho, sindicalismo e os desafios sociológicos em tempos de crise” Anais 43º Encontro Anual da Anpocs. Disponível em: anpocs.com/index.php/encontros/papers/43-encontro-anual-da-anpocs/st-11/st42/11873-uberizacao-do-trabalho-a-era-do-nanoempreendedor-de-si?path=43-encontro-anual-da-anpocs/st-11/st42. Acesso em 07 mai. 2020.
- ABÍLIO, L.C; AMORIM, H; GROHMANN, R. **Uberização e plataformização do trabalho no Brasil: conceitos, processos e formas**. Sociologias, Porto Alegre, ano 23, n. 57, mai-ago 2021, p. 26-56. Disponível em: <https://doi.org/10.1590/15174522-116484> Acesso em: 07 dez. 2021.
- ANTUNES, Ricardo. **O privilégio da servidão: O novo proletariado de serviço na era digital**. Boitempo Editorial, 2018.
- ANTUNES, Ricardo; FILGUEIRAS, Vitor. **Plataformas digitais, Uberização do trabalho e regulação no Capitalismo contemporâneo**. Contracampo, Niterói, v. 39, n. 1, p. 27-43, abr./jul. 2020.
- ARENARI, Brand; DUTRA, Roberto. **A construção social da condição de pessoa: premissas para romper o círculo vicioso de exclusão e uso problemático do crack**. In: SOUZA, Jessé (org). Crack e exclusão social. Brasília: Ministério da Justiça e Cidadania, Secretaria Nacional da Política sobre Drogas, 2016.
- BOLTANSKI, L.; CHIAPELLO, È. **O novo espírito do capitalismo**. 1ªed., São Paulo, Martins Fontes, 2009.
- BRASIL. Tribunal Regional do Trabalho da 3ª Região. **Processo nº PROCESSO nº 0010258- 59.2020.5.03.0002 Recorrente: Rodrigo de Almeida Macedo Recorrido: Uber do Brasil Tecnologia LTDA**. Relator(a): Antônio Gomes de Vasconcelos. 2020.
- BUREAU INTERNACIONAL DO TRABALHO (BIT). **Les plateformes de travail numérique et l’avenir du travail. Pour un travail décent dans le monde en ligne**. Genève: BIT, 2019. Disponível em: <https://www.ilo.org/global/publications/books/WCMS_721011/lang--fr/index.htm>. Acesso em 14 Jun. 2021.
- BRUM, J.V. **Trio é preso por morte de motorista por aplicativo no RJ; polícia diz que depoimentos foram combinados**. G1 norte fluminense, Campos dos Goytacazes, 09 jul. 2021. Disponível em: <https://g1.globo.com/rj/norte-fluminense/noticia/2021/07/09/trio-e-preso-por-morte-de-motorista-por-aplicativo-no-rj-policia-diz-que-depoimentos-foram-combinados.ghtml>. Acesso em: 15 fev. 2022.
- CASTRO, Bárbara. **Quando gênero revela classe: mulheres e flexibilidade no setor da tecnologia da informação**. In: ANTUNES, Ricardo (Org.). Riqueza e miséria do trabalho no Brasil IV: trabalho digital, autogestão e expropriação da vida: o mosaico da exploração. – 1ed. – São Paulo: Boitempo, 2019.

CASTEL, Robert. **A Dinâmica dos processos de marginalização: da vulnerabilidade à “desfiliação”**. Caderno CRH, Salvador, n. 26/27, p. 19-40, 1997.

CASTEL, Robert. **Metamorfoses da questão social. Uma crônica do salário**. Petrópolis (RJ): Vozes, 1998.

CHAVES JÚNIOR, J. E. R. **Decisões recentes sobre trabalho em plataforma no mundo: perspectivas futuras** (Webinar). Comissão especial de Direito do Trabalho – OAB – SP. Youtube, 30 abr. 2021. Disponível em: https://www.youtube.com/watch?v=WPRMG7_DBTw. Acesso em: 10 fev. 2022.

CRUZ JUNIOR, B. G. **A empresa de si mesmo: A assimilação do discurso empreendedor pelas camadas populares brasileiras**. Dissertação (Mestrado em Ciências Humanas e Sociais) Universidade Federal do ABC, São Bernardo do Campo – SP, 2019.

DARDOT, Pierre e LAVAL, Christian. **A nova razão do mundo: ensaios sobre a sociedade neoliberal**. São Paulo, SP: Editora Boitempo, 2016.

ESTADÃO, Conteúdo. Exame. **Motoristas reclamam de reajustes nas tarifas da Uber e 99**. Disponível em: <https://exame.com/negocios/motoristas-reclamam-de-reajustes-nas-tarifas-da-uber-e-99/>. Acesso em: 28 out. 2021.

ESTADÃO, Conteúdo. **Apps como Uber e iFood se tornam "maior empregador" do Brasil**. Exame, Abr. 2019. Disponível em: <https://exame.com/economia/apps-como-uber-e-ifood-sao-fonte-de-renda-de-quase-4-milhoes-de-pessoas/>. Acesso em: 01 nov. 2021.

FANG, Lee. CEO da **Uber admite que empresa pode bancar direitos trabalhistas**. The Intercept Brasil, 20 de jan. 2022. Tradução Maíra Santos. Disponível em: <https://theintercept.com/2022/01/20/uber-ceo-motoristas-direitos-trabalhistas/>. Acesso em: 07 fev. 2022.

FERNANDES, J. R. L. **Decisões recentes sobre trabalho em plataforma no mundo: perspectivas futuras** (Webinar). Comissão especial de Direito do Trabalho – OAB – SP. Youtube, 30 abr. 2021. Disponível em: https://www.youtube.com/watch?v=WPRMG7_DBTw. Acesso em: 10 fev. 2022.

FONTANA, Guilherme. **Carros devolvidos e contas atrasadas: como a pandemia afeta os motoristas de aplicativos**. G1, 19 de julho de 2020. Disponível em: <https://g1.globo.com/carros/noticia/2020/07/19/carros-devolvidos-e-contas-atrasadas-como-a-pandemia-afeta-os-motoristas-de-aplicativos.ghtml>. Acesso em: 06 nov. 2020.

FONTES, Virgínia. **Capitalismo em tempos de uberização: do emprego ao trabalho**. Revista de Estudos Galegos, nº 2, junho de 2017.

GIG A UBERIZAÇÃO DO TRABALHO. Direção: Carlos Juliano Barros, Caue Angeli e Mauricio Monteiro. Produção de Carlos Juliano Barros. São Paulo, Repóter Brasil, 2019. Disponível no Globoplay.

GIL, Gilberto; VIANA, Herbert; RIBEIRO, Bi; BARONE, João. **A Novidade**, 1986. Disponível em: <https://www.letras.mus.br/gilberto-gil/46179/>. Acesso em: 15 fev. 2022.

GÓES, G; FIRMINO, A; MARTINS, F. **A gig economy no Brasil: uma abordagem**

inicial para o setor de transporte. Carta de Conjuntura, IPEA, out. 2021. Disponível em: <https://www.ipea.gov.br/cartadeconjuntura/index.php/2021/10/a-gig-economy-no-brasil-uma-abordagem-inicial-para-o-setor-de-transporte/>. Acesso em: 08 dez. 2021.

GORZ, Andre. **O imaterial: conhecimento, valor e capital.** Tradução de Celso Azzan Junior. André Groz – São Paulo: Annablume, 2005.

G1. **Uber vai conceder direitos trabalhistas a todos seus motoristas no Reino Unido.** 16 mar. 2021. Disponível em: <https://g1.globo.com/economia/tecnologia/noticia/2021/03/16/uber-vai-conceder-beneficios-de-funcionarios-a-70-mil-motoristas-no-reino-unido.ghtml>. Acesso em 10 fev. 2022.

G1. Por France Presse. **Entregadores de aplicativos terão direitos trabalhistas na Espanha.** 12 mar. 2021. Disponível em: <https://g1.globo.com/economia/tecnologia/noticia/2021/03/12/entregadores-de-delivery-terao-direitos-trabalhistas-na-espanha.ghtml>. Acesso em: 07 fev. 2022.

INVISIBLES. France Tv. França, 2020. Disponível em: https://www.youtube.com/watch?v=ST_KVB6bEdw. Acesso em: 09 jan. 2022.

IKUTA, S.Y.C; MONTEIRO, P. P. G. **Perfil dos motoboys e entregadores de mercadorias.** Revista Ciências do Trabalho nº 20, outubro 2021. Disponível em: <https://rct.dieese.org.br/index.php/rct/article/view/283>. Acesso em: 17 fev. 2022.

JUNIOR, Lima Paulo. MASSI, Luciana. **Retratos sociológicos: uma metodologia de investigação para a pesquisa em educação.** Ciência e Educação (Bauru) 21 (3) July-Sept 2015. Disponível em: <https://www.scielo.br/j/ciedu/a/SJwWQQXKVwgyv9gknsRhy3q/abstract/?lang=pt>. Acesso em 21 jan. 2022

LAHIRE, Bernard. **Retratos sociológicos: disposições e variações individuais.** Porto Alegre: Artmed, 2004.

LAVILLE, Christian; DIONNE, Jean. **Problema e problemática.** In: _____. A construção do saber: manual de metodologia da pesquisa em ciências humanas. Porto alegre: Artmed, 1999. parte 2, cap. 4, p. 85-102.

LEE, Dave. Amazon derrota movimento trabalhista e Biden nos EUA. Folha de São Paulo. Original: San Francisco, Financial Times, 09. Abr. 2021. Disponível em: <https://www1.folha.uol.com.br/mercado/2021/04/amazon-derrota-movimento-trabalhista-e-biden-nos-eua.shtml>. Acesso em: 10 fev. 2022

LIMA, Jacob Carlos. **A globalização da precariedade: a informalidade em tempos de trabalho flexível.** Retratos do trabalho no Brasil. Uberlândia, Edufu, p. 37-62, 2009.

MACIEL, Fabrício. **Todo trabalho é digno? Um ensaio sobre moralidade e reconhecimento na modernidade periférica.** In: SOUZA, Jessé (org). A invisibilidade da desigualdade brasileira. Belo Horizonte, UFMG, 2006. p.285 – p. 319

MACIEL, Fabrício. **Trabalho e reconhecimento na modernidade periférica. Um estudo sobre ocupações moralmente desqualificadas em Campos dos Goytacazes/RJ.**

Dissertação (Mestrado em Políticas Sociais) Universidade Estadual do Norte Fluminense Darcy Ribeiro. Campos dos Goytacazes, p. 104. 2007.

MACIEL, Fabrício. **O trabalho que (in) dignifica o homem.** In: SOUZA, Jessé. A ralé brasileira: quem é e como vive. São Paulo: Editora Contracorrente, 3ª edição, 2018. p. 263 – p.300.

MACIEL, Fabrício. **A nova sociedade mundial do trabalho: para além de centro e periferia?** São Paulo: Annablume, 2014.

MACIEL, Fabrício. **A nova sociedade mundial do trabalho: para além de centro e periferia?** Rio de Janeiro, RJ: Autografia, 2021.

MACIEL, Fabrício. **A generalização da precariedade: trabalho e classes no capitalismo contemporâneo.** Revista Sociedade e Estado – Volume 33, Número 3, Setembro/Dezembro 2018.

MACIEL, Fabrício. **Reconhecimento e desigualdade: da ética da autenticidade à cultura do novo capitalismo.** Ciências Sociais Unisinos 53(2):281-291, maio/agosto 2017.

MACIEL, Fabrício. **Batalhadores empreendedores rurais. Unidade familiar, unidade produtiva.** In: SOUZA, Jessé (org.). Os batalhadores do Brasil. Nova classe média ou nova classe trabalhadora? 2ª edição revista e ampliada, editora UFMG, Belo Horizonte, 2012.

MACIEL, Fabrício. **Trabalho e vulnerabilidade: a questão social na obra de Robert Castel.** VÉRTICES, Campos dos Goytacazes/RJ, v.16, n.2, p. 113-128, maio/ago. 2014.

MACIEL, Fabrício. **O trabalho indigno no Brasil.** A terra é redonda, 16 mai. 2021. Disponível em: <https://aterraeredonda.com.br/o-trabalho-indigno-no-brasil/> . Acesso em: 23 jun 2021.

MATOS, Patrícia. **A dor e o estigma da puta pobre.** In: SOUZA, Jessé. A ralé brasileira: quem é e como vive. São Paulo: Editora Contracorrente, 3ª edição, 2018. p.191-225.

MILLS, C. Wright. **A Elite do poder.** 4ª edição: Zahar Editores, Rio de Janeiro, 1981.

OBSERVATÓRIO SOCIAL DA COVID-19 UFMG. **Os motoristas de aplicativo e a pandemia do coronavírus.** 22 de outubro de 2020. Disponível em: <https://www.oscovid.com.br/post/os-motoristas-de-aplicativo-e-a-pandemia-do-coronavirus>. Acesso em: 07 nov. 2020.

OLIVEIRA, Renata. **Gamificação e trabalho uberizado nas empresas-aplicativo.** Pensata, Revista de Administração de Empresas FGV 61 (4), 2021. Disponível em: <https://doi.org/10.1590/S0034-759020210407>. Acesso em 30 nov. 2021.

ORSINI, Adriana Goulart de Sena; LEME, Ana Carolina Reis Paes. **Litigância manipulativa da jurisprudência e plataformas digitais de transporte: levantando o véu do procedimento conciliatório estratégico.** Revista eletrônica [do] Tribunal Regional do Trabalho da 9ª Região, Curitiba, v. 10, n. 95, p. 24-44, jan. 2021.

ORGANIZAÇÃO INTERNACIONAL DO TRABALHO (OIT). **Memoria del director general: trabajo decente**. Genebra: OIT, 1999. Disponível em: <<https://www.ilo.org/public/spanish/standards/relm/ilc/ilc87/rep-i.htm>>. Acesso em 15 Jun. 2021.

POCHMANN, M. **A Crise Capitalista e o desafio dos Trabalhadores**. Cadernos do CEAS. Salvador n.239. p. 698-712, 2016. Disponível em: cadernosdoceas.ucsal.br/index.php/cadernosdoceas/article/view/256/23. Acesso em: 10 nov. 2019.

ROSENFELD, Cinara; MOSSI, W. Thays. **Trabalho decente no capitalismo contemporâneo: dignidade e reconhecimento no microtrabalho por plataformas**. Revista Sociedade e Estado – Volume 35, Número 3, Setembro/Dezembro 2020 p. 741-764

SAFATLE, Vladimir; SILVA, Nelson e DUNKER, Christian (orgs.). **Neoliberalismo como gestão do sofrimento psíquico**. Belo Horizonte, Autêntica, 2020, 286 págs.

SARLO, Thalita Barreto; MANZOLI, Júlia Passos. **A estratégia da litigância manipulativa no contexto da uberização**. In: Anais do 10º CONINTER - CONGRESSO INTERNACIONAL INTERDISCIPLINAR EM SOCIAIS E HUMANIDADES. Anais... Niterói (RJ) Programa de Pós-Graduação em, 2021. Disponível em: <<https://www.even3.com.br/anais/xc22021/436151-A-ESTRATEGIA-DA-LITIGANCIA-MANIPULATIVA-NO-CONTEXTO-DA-UBERIZACAO>>. Acesso em: 07 fev. 2022.

SARLO, Thalita Barreto. **“Economia do Compartilhamento” e uberização: Um esquema da “nova razão do mundo” neoliberal**. Revista de Ciências Sociais (RCS), v. 52, n. 3, nov. 2021/fev. 2022, p. 279–290. Disponível em: <http://periodicos.ufc.br/revcienso/article/view/62656/197521>. Acesso em: 07. Fev. 2022.

SEABRA, C; CASTANHO, W. **Nova reforma trabalhista libera domingos e proíbe motorista de app na CLT**. Folha de S. Paulo, 04 dez. 2021. Disponível em: <https://www1.folha.uol.com.br/mercado/2021/12/nova-proposta-de-reforma-trabalhista-libera-domingos-e-proibe-motorista-de-app-na-clt.shtml>. Acesso em: 08 dez. 2021.

SEM AUTOR. **Uber vai conceder direitos trabalhistas a todos seus motoristas no Reino Unido**. G1, 16 de março de 2021. Disponível em: https://g1.globo.com/economia/tecnologia/noticia/2021/03/16/uber-vai-conceder-beneficios-de-funcionarios-a-70-mil-motoristas-no-reino-unido.ghtml?utm_source=push&utm_medium=app&utm_campaign=pushg1 Acesso em: 25 mar. 2021.

SENNETT, R. 2015. **A cultura do novo capitalismo**. 5ª ed., Rio de Janeiro/São Paulo, Editora Record.

SENNETT, R. 2006. **A corrosão do caráter**. Consequências pessoais do trabalho no novo capitalismo. 11ª ed., Rio de Janeiro, São Paulo, Editora Record.

SHEIBER, NOAM. **Como o Uber usa truques psicológicos para manipular seus motoristas**. Folha de São Paulo. Publicado originalmente no The New York Times, 2017. Tradução: Paulo Migliacci. Disponível em: <https://www1.folha.uol.com.br/mercado/2017/06/1888708-como-o-uber-usa-truques-psicologicos-para-manipular-seus-motoristas.shtml> Acesso em: 05 fev. 2022.

SILVEIRA, Daniel. ALVARENGA, Darlan. **Trabalho informal avança para 41,3% da população ocupada e atinge nível recorde, diz IBGE**. G1. Disponível em: <https://g1.globo.com/economia/noticia/2019/08/30/trabalho-informal-avanca-para-413percent-da-populacao-ocupada-e-atinge-nivel-recorde-diz-ibge.ghtml>. Acesso em 05 nov. 2020.

SOUSA, J.S. Euzébio; POCHMANN, Marcio; BONONE, Luana. **Juventude e trabalho plataformizado no Brasil: juventude indicando tendências**. Revista Ciências do Trabalho no 20, out. 2021. Disponível em :<https://rct.dieese.org.br/index.php/rct/article/view/285>. Acesso em 02 dez. 2021.

SOUZA, Jessé. **Os batalhadores do Brasil: nova classe média ou nova classe trabalhadora?** 2ª edição revista e ampliada, editora UFMG, Belo Horizonte, 2012.

SOUZA, Jessé. **A ralé brasileira: quem é e como vive**. São Paulo: Editora Contracorrente, 3ª edição, 2018a.

SOUZA, Jessé. **A classe média no espelho: sua história, seus sonhos e ilusões, sua realidade**. Rio de Janeiro: Estação Brasil, 2018b.

TELLES, Silva Vera. **Mutações do trabalho e experiência urbana**. Tempo Social Revista de Sociologia da USP, v. 18, n. 1 pp. 173-195, 2006.

TEXT OF PROPOSED LAWS. **California General Election Tuesday, November 3, 2020**. Proposition 22 p.30 –p.39. Disponível em: <https://vig.cdn.sos.ca.gov/2020/general/pdf/topl.pdf>. Acesso em 10 fev. 2022.

UBER. **Fatos e dados sobre a Uber**. Brasil, 27 ago. 2020. Disponível em: <https://www.uber.com/pt-BR/newsroom/fatos-e-dados-sobre-uber/>. Acesso em: 10 fev. 2022.

UBER. **Uber**. Disponível em: <https://www.uber.com/br/pt-br/drive/>. Acesso em: 14 out. 2021.

VOCÊ NÃO ESTAVA AQUI. Direção: Ken Loach. Produção Executiva: Pascal Caucheteux, Vicent Maraval e Grégoire Sorla. Distribuidor: Vitrine Filmes. Reino Unido, Bélgica, França, 2020.

WOODCOCK, James; GRAHAM, Mark. **The Gig Economy – A critical introduction**. Polity Press 65 Bridge Street Cambridge CB2 1UR, UK, 2020.

ZYLBERKAN, Mariana. **Claudia Woods, CEO da Uber: ‘Temos que estar prontos para nos adaptar’**. Disponível em: <https://veja.abril.com.br/paginas-amarelas/claudia-woods-ceo-da-uber-temos-que-estar-prontos-para-nos-adaptar/>. Acesso em: 31 nov. 2020.

ANEXO

Questionário Semiestruturado

1. Trajetória:

- Em que cidade você nasceu?
- Quantos anos você tem?
- Onde você passou a sua infância?
- Como era a sua família?
- Você é casado?
- Tem filhos?
- Qual é a profissão dos seus pais?
- Você segue alguma religião?

2. Educação/trabalho

- Qual é a sua formação?
- Você trabalhava ou estudava antes de virar motorista? Quais atividades você exerceu? Por quanto tempo?
- Qual trabalho você exerceu por mais tempo?
- Você trabalha em alguma outra atividade que não a de motorista de Uber?
- Há quanto tempo você trabalha de motorista de aplicativo?
- Você trabalha em outros aplicativos? Se sim, quais?
- Quantas horas por dia você passa trabalhando?
- Você faz corridas por fora dos aplicativos? Se sim, tem clientes fidelizados? Quais as vantagens e desvantagens de operar fora do aplicativo?
- Quais as vantagens e desvantagens de trabalhar como motorista de Uber?

3. Vida pessoal/opinião política:

- O que você faz nas horas livres?
- Tem algo que você gostaria de fazer mais se tivesse mais tempo e/ou mais dinheiro?
- Quais são os valores mais importantes para “vencer na vida”?
- Você acredita que qualquer pessoa que se esforce pode obter sucesso?
- Você costuma ler ou assistir um jornal? Se sim, quais?

- Como foi lidar com a pandemia? Nos períodos de lockdown ou menor circulação de pessoas... Você acha que a empresa poderia ter feito algo para ajudar os motoristas? Você acha que o governo poderia ter feito algo para ajudar?

- Como você se define em termos raciais?
- Qual é a sua orientação sexual?
- Você tem algum posicionamento político?
 - () Direita
 - () Centro
 - () Esquerda
 - () Outro
- Acha que existe justiça social no Brasil?
- Sente orgulho de ser brasileiro?
- Você é a favor ou contra os programas sociais do Brasil? Ex: Bolsa Família, Auxílio emergencial durante a pandemia de Covid-19, Fies (Programa de financiamento do ensino superior), Prouni (Programa para conceder bolsas de estudo integrais e parciais em cursos de graduação e sequenciais de formação específica, em instituições privadas de ensino superior)
- O que você acha que falta no Brasil?
- Qual é a pessoa pública que você mais admira?
- Você concorda com a Reforma Trabalhista aprovada recentemente no Brasil?
- Em que candidato para presidente você votou nas últimas eleições? Votaria no mesmo em 2022?

4. Questão econômica

- Como você se planeja financeiramente? Recebe por semana/mês? O que você faz quando surge algum imprevisto? Ex: o carro dar defeito, o celular dar defeito.
- Você tem poupança bancária ou reserva de emergência? Você paga o INSS ou aposentadoria privada? Você é MEI?
- Você já tinha carro antes de trabalhar como motorista? Está quitado ou em quitação?

5. Questões psicossociais

- Como está a sua cabeça diante desse cenário? Pandemia, preocupação com a família, com dinheiro...
- Tem algumas coisas que te preocupam, “tiram seu sono”?
- Você se sente disposto mesmo diante de dificuldades?
- Você se considera estressado?
- Quando você está com algum problema procura alguma ajuda? Ex: médico, amigo, igreja.
- Como você lida com a incerteza de quanto vai ganhar por dia?