



**UNIVERSIDADE ESTADUAL DA PARAÍBA
PRÓ-REITORIA DE PÓS-GRADUAÇÃO E PESQUISA
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM DESENVOLVIMENTO REGIONAL**

ELLANE DE LIMA SOUSA

**TRABALHO NO CAPITALISMO DE PLATAFORMA EM CAMPINA
GRANDE: DA DESREGULAMENTAÇÃO AO EMPREENDEDORISMO
EXCLUDENTE**

CAMPINA GRANDE – PB

2023

ELLANE DE LIMA SOUSA

**TRABALHO NO CAPITALISMO DE PLATAFORMA EM CAMPINA
GRANDE: DA DESREGULAMENTAÇÃO AO EMPREENDEDORISMO
EXCLUDENTE**

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento Regional da Universidade Estadual da Paraíba, como requisito parcial à obtenção do título de Mestre em Desenvolvimento Regional.

Linha de pesquisa: Estado, Planejamento, Políticas Públicas e Desenvolvimento Regional

Orientador: Prof. Dr. José Luciano Albino Barbosa

CAMPINA GRANDE-PB

2023

É expressamente proibido a comercialização deste documento, tanto na forma impressa como eletrônica. Sua reprodução total ou parcial é permitida exclusivamente para fins acadêmicos e científicos, desde que na reprodução figure a identificação do autor, título, instituição e ano do trabalho.

S725t Sousa, Ellane de Lima.
Trabalho no capitalismo de plataforma em Campina Grande: da desregulamentação ao empreendedorismo excludente. [manuscrito] / Ellane de Lima Sousa. - 2023.
92 p.

Digitado.

Dissertação (Mestrado em Desenvolvimento Regional) -
Universidade Estadual da Paraíba, Centro de Educação, 2023.

"Orientação : Prof. Dr. José Luciano Albino Barbosa ,
Departamento de Ciências Sociais - CEDUC. "

1. Uberização. 2. Trabalho. 3. Desregulamentação. 4.
Empreendedorismo. I. Título

21. ed. CDD 331.2

ELLANE DE LIMA SOUSA

TRABALHO NO CAPITALISMO DE PLATAFORMA EM CAMPINA
GRANDE: DA DESREGULAMENTAÇÃO AO EMPREENDEDORISMO
EXCLUDENTE

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento Regional da Universidade Estadual da Paraíba, como requisito parcial à obtenção do título de Mestre em Desenvolvimento Regional.

Linha de pesquisa: Estado, Planejamento, Políticas Públicas e Desenvolvimento Regional

Aprovada em: 05 / 07 / 2023.

BANCA EXAMINADORA



Prof. Dr. José Luciano Albino Barbosa (Orientador)
Universidade Estadual da Paraíba (UEPB)



Cidoval Moraes de Sousa

Prof. Dr. Cidoval Moraes de Sousa
Universidade Estadual da Paraíba (UEPB)



Profa. Dra. Luciana Butzke
Universidade Regional de Blumenau (FURB)

DEDICATÓRIA

*A Edvaldo Tomaz de Sousa, meu pai. Sinto sua presença em todos os momentos e cada conquista é uma homenagem a você.
Espero que esta dissertação possa ser mais uma realização para nós dois, mesmo que você não esteja mais fisicamente presente.*

AGRADECIMENTOS

A Deus.

Aos professores do PPGDR, que me inspiraram no decorrer dos semestres, principalmente ao meu orientador, Prof. Dr. José Luciano Albino, pela paciência, dedicação e por acreditar na minha pesquisa quando habitava apenas no campo das minhas ideias.

A minha colega e grande amiga, Mylena, pelo suporte emocional durante toda essa trajetória dentro da pós-graduação. Aos meus grandes amigos, Rafael, Maria Eduarda, Pedro Sabino, Grace, Rafaela, Helena por compartilharem os momentos de leveza e por aliviarem os momentos de dificuldade durante todo esse processo. A todos os meus amigos, cujos nomes seriam impossíveis de citar aqui, que torceram em prol do meu sucesso.

A minha irmã Ellen Cristiny e minha mãe Argentina Izabel por serem as maiores torcedoras do meu sucesso, por toda a minha vida. A crença dessas mulheres da minha vitória diante dos obstáculos foi meu combustível para o resultado deste trabalho.

Ao meu namorado, Pedro Henrique, pelo incentivo diário na dissertação que, sem dúvida, fizeram o peso do prazo e produção se tornarem mais leves.

Trabalhem, trabalhem, proletários, para aumentar a fortuna social e as vossas misérias individuais, trabalhem, trabalhem, para que, tornando-vos mais pobres, tenham mais razão para trabalhar e para serem miseráveis. Eis a lei inexorável da produção capitalista. (LAFARGUE, 1977).

RESUMO

A presente pesquisa tem como objetivo analisar o crescimento das novas relações de trabalho e sua precarização a partir do processo de uberização, com enfoque no trabalho dos motoristas por aplicativo em Campina Grande- PB. Fruto da atual revolução tecnológica, impulsionada pelo neoliberalismo e as correntes favoráveis ao empreendedorismo, destaca-se a importância de compreender o processo de precarização nas relações de trabalho intermediadas por aplicativo no Brasil. Para compreender melhor esse processo, realiza-se uma investigação sobre a atividade de motorista por meio do uso de plataformas digitais. Em contrapartida, é feita uma análise das normas nacionais e dos requisitos da legislação, o que nos permite caracterizar o vínculo existente entre empregado e empregador nesse contexto específico. Foi levado em consideração adesão das redes sociais, que proporcionam o compartilhamento de dados, onde a maioria das pessoas expõe o seu cotidiano, agrupando-se com outras que possuem a mesma rotina e gerando interações entre si. Por isso, para levantamento do tema foi realizado um estudo qualitativo, com aparato bibliográfico acerca do conceito e teorias sobre a uberização. Em seguida, um estudo antropológico, verificando as redes sociais como ferramenta, considerando a adesão dos motoristas para divulgação da sua rotina de trabalho. Em seguida, por meio da etnografia, analisou-se em 6 corridas as condições de trabalho e as adversidades para utilizar o aplicativo como fonte de renda, posteriormente com emprego de entrevistas semiestruturadas discutindo-se a vivência desses trabalhadores no labor. Por intermédio dessa pesquisa, observa-se que esses trabalhadores estão à deriva da proteção do Direito do Trabalho, imersos na utopia de profissionais liberais, que, em contrapartida, culmina em condições aviltantes de trabalho.

Palavras-chave: uberização; trabalho; desregulamentação; empreendedorismo.

ABSTRACT

The present aims to analyze the growth of new employment relationships and their precariousness from the uberization process, with an analysis of the work of drivers by application in Campina Grande-PB. As a result of the current technological revolution, with the absence of guarantees in the legal system and with the demand for this service compromised by the COVID-19 pandemic, the importance of investigating the process of precariousness in work relations mediated by application in Brazil arises. In order to understand this process, an investigation will be carried out on the employment of a driver through the use of digital platforms, in contrast, national norms and the requirements of the legislation will be analyzed, characterizing the bond between employee and employer. To raise the theme, a quantitative study will be carried out, with a bibliographic apparatus about the concept and theories about uberization, in an anthropological study using semi-structured interviews to discuss the experience of these workers at work. Through this research, it is observed that these workers are adrift of the protection of Labor Law, exercising in the utopia of liberal professionals, which, on the other hand, culminates in demeaning working conditions.

Keywords: uberization; work; deregulation; entrepreneurship.

LISTA DE TABELAS

Tabela 1: A dimensão da Uber em números.....	27
Tabela 2: Comparação dos aspectos do empregado celetista x motorista por aplicativo.....	34
Tabela 3: Projeção do número de trabalhadores do setor de transporte por aplicativos no Brasil.....	68

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

Apps – Aplicativos

CDT– Clínica Direito do Trabalho

CLT - Consolidação das Leis do Trabalho

CTPS - Carteira de Trabalho e Previdência Social

CF – Constituição Federal

EUA – Estados Unidos da América

IPEA – Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada

OIT - Organização Internacional do Trabalho

ONU – Organização das Nações Unidas

PB – Paraíba

PAM – Perfil da Associação de motoristas

UFMG - Universidade Federal de Minas Gerais

UFPR - Universidade Federal do Paraná

FMMU - Fundo Municipal de Mobilidade Urbana

STTP - Superintendência de Trânsito e Transportes Públicos

SUMÁRIO

LISTA DE TABELAS	10
LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS	11
1 INTRODUÇÃO	12
1.1.1 Problematização	14
1.2 Objetivos da pesquisa	15
1.2.1 Justificativa	16
1.3 Desenho metodológico da pesquisa	18
Capítulo I — Capitalismo, economia de plataforma e condições de trabalho ...	22
1.1 A força de trabalho e o sistema Capitalista	22
1.2 Economia de plataforma	26
1.3 Precarização e uberização x empregado e empregador.....	30
1.3.1 Pessoa física e personalidade.....	36
1.3.2 Onerosidade	37
1.3.3 Não eventualidade	38
1.3.4 Subordinação.....	38
1.4 Lei Nº7.233 que trata da prestação de serviços de transporte privado e individual de passageiros por meio de aplicativos digitais	39
Capítulo II – Estado neoliberal e a construção de um novo modo de vida “O empresário de si”	43
2.1 Estado e capitalismo.....	43
2.2 Neoliberalismo, meritocracia e controle da subjetividade	45
2.3 Uberização e o ethos do “empresário de si”	50
2.4 A ilusão da liberdade e controle do corpo e das através dos aplicativos.....	54
Capítulo III – Trajetórias e ethos dos trabalhadores de Uber de Campina Grande	58
3.1 Resultados e discussões	58

3.1.1 Reivindicações dos motoristas por aplicativo	58
3.1.2 A manutenção da ferramenta de trabalho do motorista por aplicativo	61
3.2 Trajetórias dos motoristas durante a COVID-19	62
3.3 Perfil de alguns trabalhadores de plataformas digitais	66
3.4 Ethos dos trabalhadores por aplicativo	70
3.5 Empreendedor de si ou controlados pelo sistema?.....	71
3.6 O trabalho como fardo ou leveza?	73
Capítulo IV - Surgimento de iniciativas cooperativistas de plataforma e experiências nacionais	75
CONSIDERAÇÕES FINAIS	78
REFERÊNCIAS	82
APÊNDICE A – ROTEIRO DA ENTREVISTA COM MOTORISTAS	90
APÊNDICE B – ROTEIRO DE ENTREVISTAS COM PRESIDENTE DA ASSOCIAÇÃO COM MOTORISTAS.....	91

1 INTRODUÇÃO

Atualmente, é comum viver em um ambiente no qual as plataformas têm grande influência. Quando se deseja assistir a filmes, por exemplo, é natural lembrar do catálogo de streaming, como o da Netflix. Para se comunicar com alguém, a primeira opção que vem à mente é o aplicativo de mensagens instantâneas WhatsApp. Para pedir uma pizza, é comum utilizar a interface do iFood. Na sociedade digital, é impossível falar de interação sem mencionar plataformas como Facebook, Instagram ou TikTok. Além disso, aplicativos como Waze, Google Maps, Uber, 99 e outros são essenciais para a contemporânea sociedade.

O capitalismo atual tem marcado mudanças significativas nas formas de organização e produção do trabalho, impulsionadas pelo crescimento da economia de plataforma. Esse molde contemporâneo de economia tem desregulamentado e modificado as condições de trabalho resultando em aumento da insegurança para muitos trabalhadores.

Na conjuntura da globalização, combinado com o processo de precarização e exploração da mão de obra, por meio das estratégias elaboradas pelo Capitalismo e incorporadas as tecnologias de informação e comunicação, surge o trabalhador uberizado. Na organização de produção atual, os recursos do espaço virtual saíram de uma ferramenta para ser a própria base sistema.

A economia de compartilhamento, introduzida no contexto dos arranjos produtivos do capitalismo atual, apropriou-se das tecnologias de informação e do compartilhamento de dados para obtenção de lucro. As instituições que utilizam esse modelo econômico, por meio de *apps*¹ para *smartphone*, desenvolvem formas de trabalho precarizadas², criando uma classe nova de trabalhadores, caracterizados pela falta de regulamentação, que contribuem para a transformação de empregos formais para meros prestadores de serviço.

Em um artigo, o pesquisador José Patore afirma que a economia de plataformas está moldando uma desregulamentação trabalhista de forma

¹ Abreviação utilizada para denominar aplicativos, que vem do inglês: application. Podendo ser gratuito ou pago, o app é um software desenvolvido para smartphone, smartv e tablet é um dispositivo que pode ser instalado e desempenhar uma ou várias tarefas.

² Atividade que passou por um processo de desregulamentação, uma vez que os profissionais do passado que assumiam a função de motorista possuíam um exercício normatizado.

preocupante. Assim, as plataformas digitais manuseiam o discurso de trabalho flexibilizado para amparar e justificar a falta de proteções trabalhistas, resultando em um aumento da exploração e vulnerabilidade do trabalho (PASTORE, 2020).

A corporação Uber é um exemplo do exercício de um trabalho sob o gerenciamento por *apps*. Conforme os próprios dados publicados em seu site, a instituição conta com mais de 1 milhão de parceiros, dispondo de sete tipos diferentes de serviços por intermédio de suas plataformas.

Assim, os aplicativos ou plataformas digitais, conduzidos pelas grandes empresas, conseguem mediar a mão de obra que o trabalhador tem para vender para um terceiro que precise do serviço, por poucos cliques na tela do celular. Esse é o contexto da Uberização, que propaga a possibilidade de altos lucros e jornadas flexíveis.

Intensificada durante a pandemia, com os diferentes impactos como decorrência da devastação feita pelo vírus, implicando na ampliação das desigualdades, enquanto o Estado em meio aos pronunciamentos e debates dos governantes analisavam o custo-benefício entre não contribuir com a quarentena, e perder a vida, ou manter o *lockdown*³ e colapsar a economia. É nessa conjuntura que os motoristas de aplicativos tiveram que se reinventar para buscar seu sustento, avaliando entre as possibilidades de correr risco de vida ou passar fome.

Portanto, o propósito desse estudo foi examinar a deterioração dos direitos trabalhistas e a autoexploração dos motoristas vinculados a aplicativos de transporte na cidade de Campina Grande, na Paraíba. Avaliando como a legislação normatiza os direitos dos cidadãos que ocupam o trabalho de uberizados, além de examinar as condições de trabalho que utilizam carro próprio ou alugado como ferramenta de trabalho, visando identificar como as dinâmicas sociais e tecnológicas da indústria 4.0 alteram o atual cenário de exercício do trabalho.

Mesmo sendo um assunto considerado preocupante pela comunidade, ainda é necessário ampliar os estudos, principalmente com viés antropológico, sobre a ideologia empreendedora e as reais condições de trabalho dos motoristas por *apps*, sobretudo se tratando da cidade de Campina Grande-PB. Tendo isso posto, o

³ Lockdown significa confinamento total ou bloqueio total e consiste em uma medida protetiva que equivale à restrição de liberdade dos indivíduos com confinamento em um espaço limitado. Esse protocolo foi utilizado durante a pandemia do para evitar a disseminação do Corona vírus, evitando que as pessoas transitassem ou exercessem funções consideradas não essenciais

objetivo desta dissertação é contribuir para a compreensão do fenômeno da uberização.

1.1.1 Problematização

É preciso compreender que a uberização não está restrita apenas na empresa Uber, mas trata-se de um fenômeno social traçado pelas novas formas de exercer o gerenciamento, organização e o controle do trabalho.

Inicialmente, acreditava-se que a geração de atividades autônomas por meio de aplicativos atuaria como remédio para os altos índices de desemprego, já que se observava o potencial de absorver toda mão de obra não inclusa no mercado formal, além da boa adesão e satisfação do comércio e dos consumidores.

Embora muitas pessoas ainda enxerguem dessa forma, o outro lado da moeda implica em um declínio progressivo nas relações laborais⁴, as quais beneficiam mais os desenvolvedores das plataformas e retira o amparo jurídico dos trabalhadores.

Assim como o fordismo e taylorismo, a uberização do trabalho é uma forma de "gerenciamento digital", que se assemelha em termos de controle e supervisão do trabalho. Similarmente ao sistema de ofertas (*piece-rate system*⁵) que permitiu que as empresas maximizassem a produção por meio da competição entre os trabalhadores, a uberização do trabalho também incentiva os trabalhadores a competirem entre si pela obtenção de melhores avaliações e mais trabalhos, além da "autocompetição" com mais horas trabalhadas para maior obtenção de lucro. Desse modo, como o fordismo e taylorismo, que buscavam aumentar a eficiência e produtividade via fragmentação de tarefas e padronização do trabalho, a uberização se baseia na segmentação do trabalho em tarefas pequenas e repetitivas, com avaliações constantes por meio de indicadores de desempenho fruto dos algoritmos.

Há discussões sobre este novo tipo de atividade laboral, porém o que não existe é um olhar crítico dos brasileiros que aderem a estas formas de emprego por

⁴ Labor vem do latim "labore", sinônimo da palavra labuta, trata-se de um trabalho considerado pesado e prolongado.

⁵ Significa o sistema de remuneração por peça, é uma forma de trabalho em que os indivíduos são pagos com base na quantidade de unidades produzidas ou de tarefas realizadas, em vez de receber um salário fixo.

intermédio da denominada “Economia Compartilhada”⁶. Com a problemática estrutural do desemprego e a possibilidade de fazer seu próprio horário, não se pode ignorar os problemas futuros que podem surgir como: Quais as consequências da autoexploração no capitalismo de plataformas e suas relações uberizadas, principalmente, em Campina Grande?

Diante de todas as transformações, é relevante que o Estado, por meio de políticas públicas, busque formas de permitir direitos básicos aos trabalhadores da economia de plataformas. Promovendo uma regulamentação das atividades e mecanismos que proporcionem garantias sociais, de forma que garanta dignidade e segurança para os uberizados.

Atente-se que, ainda surgiu um agravante que intensificou a situação precária que envolve a prestação de serviços por aplicativo: a pandemia da COVID-19. O vírus, que manteve a população em isolamento por conta da sua alta letalidade, transformou muito a atividade dessas pessoas, principalmente de entregadores e motoristas. Conseqüentemente, combinada com a jornada de trabalho, que já era excessiva antes da pandemia, a queda da remuneração e a falta de equipamentos destinados à proteção individual tornou o exercício da atividade mais instável e arriscada.

1.2 Objetivos da pesquisa

O objetivo geral dessa dissertação é analisar a precarização dos direitos trabalhistas e a auto exploração dos motoristas por aplicativos na cidade de Campina Grande, na Paraíba. Para atingir esse objetivo, são estabelecidos os seguintes objetivos específicos:

- Avaliar como a legislação normatiza os direitos dos cidadãos que ocupam o trabalho de uberizados;
- Examinar como o Estado e o capitalismo contribuem para a formação do empreendedorismo uberizado;

⁶ Compreendida por Sundararajan como economia compartilhada ou capitalismo de multidão (2018, p. 59) equivale ao desenvolvimento da atividade econômica feita por meio das plataformas digitais que realiza intermediações entre as comercializações e prestações de bens e serviços.

- Identificar como as dinâmicas tecnológicas alteram as sociais e o atual cenário do exercício do trabalho em Campina Grande-PB .

Por meio dessa abordagem, busca-se compreender os desafios enfrentados pelos motoristas por aplicativos em relação aos seus direitos trabalhistas e às transformações sociais e tecnológicas que moldam esse contexto de trabalho na cidade de Campina Grande.

1.2.1 Justificativa

Em maio de 2017, em meio aos preparativos para o Maior São João do mundo⁷, saía notícia da chegada do Uber em Campina Grande, transmitida e noticiada em todas as emissoras e jornais da região. Com nota oficial no site da Uber⁸, o serviço prometia ser uma alternativa moderna, acessível e eficiente para o transporte de pessoas, anunciando sua abertura por meio de uma propaganda com participação de artistas da cidade⁹.

No entanto, ao longo dos anos, a Uber vem demonstrando a discrepância entre suas promessas iniciais e a realidade atual. Esta dissertação propõe reflexões sobre uberização, ligadas ao fenômeno do empreendedorismo, a partir do estudo dos próprios relatos e perspectivas dos trabalhadores. Por se tratar de um fenômeno contemporâneo, pautado na ideologia de “complementar” a renda, estruturado na ideia de conferir autonomia ao trabalhador e prometer liberdade, jornadas flexíveis, boas remunerações, e que acaba contribuindo para o aumento cada vez mais significativo de trabalhadores informais que exercem essa atividade por necessidade, tornando o tema fortemente relevante da perspectiva social.

As vivências em um emprego precário¹⁰ impulsionaram a pesquisadora na escolha do tema, considerando que a ideologia do empreendedorismo e

⁷ Festa junina tradicional da cidade

⁸ <https://www.uber.com/pt-BR/blog/fortaleza/campina-grande-seu-uberx-chegou/>

⁹ Vídeo mostra a chegada do Uberx em campina grande com título “Campina Grande, seu UberX chegou”. Disponível em: <https://www.youtube.com/watch?v=OBKzceEuVY>

¹⁰ Exercício de uma atividade que possui baixa regulamentação e proteção trabalhista, com uma elevada carga de trabalho, salário incompatível e grande pressão imposta pelo empregador por resultados.

meritocracia, presente na formação de pensamento e cognição das pessoas, que com uma carga de caráter ideológico distorce a realidade dos atuais postos de trabalho e estabelece uma romantização das condições de trabalho, tem se expandido ao longo dos anos e é reforçado à medida que a mídia das redes digitais contribui com mais influência sobre o tema.

Por enxergar a injustiça diante da realidade das novas formas de trabalho, acreditando que ampliação do debate da realidade da classe que vive do trabalho, é possível construir um futuro, mesmo que distante, com menos desigualdades entre as classes, para que as pessoas tenham condições de viver dignamente do trabalho que produzem.

Por se tratar de um problema estrutural do sistema capitalista, a globalização do sistema uberizado afeta até as partes do mundo consideradas nesse sistema como desenvolvidas. Partindo disto, a compreensão sobre a precarização do trabalho que se amplia mundialmente e, que se intensifica em áreas periféricas e carentes do real desenvolvimento, como o Brasil, conseqüentemente, em uma escala regional, impacta na vida dos trabalhadores de Campina Grande. A pesquisa local é a melhor maneira de demonstrar o caminho que este subemprego está levando as conquistas trabalhistas construídas em um passado de muita luta e movimentos sindicais.

Por consequência disso, quando acontecem alterações no mundo do trabalho, torna-se fundamental que os pesquisadores estejam em alerta, pois os impactos dessas modificações podem ocasionar resultados para a sociedade. Investigar como a tecnologia molda os trabalhos dentro desse enredo de inovação e como isso impacta no desenvolvimento regional, acaba sendo necessário não só para a academia, mas para a sociedade e Estado.

O estudo se baseia no aspecto antropológico, com caráter qualitativo e uso das redes sociais para aprofundar o objeto do assunto e dilatar o debate. Assim, durante o transcorrer da pesquisa, serão levantados aspectos empíricos do dia a dia dos motoristas, a fim de registrar as dinâmicas reais que ocorrem durante as corridas nos aplicativos. Se intensificando com o emprego das entrevistas semiestruturadas, para investigar contextos mais complexos, dentre eles a desenvoltura para cumprir as diversas horas de trabalho, dentre outros aspectos para se manter exercendo a função dentro das dificuldades, inclusive no auge da disseminação do vírus da Covid-19.

1.3 Desenho metodológico da pesquisa

A pesquisa está atrelada à inquietação do pesquisador, que desenvolve a necessidade de uma resposta e concentra-se com o horizonte voltado para a solução da problemática, seguindo um planejamento fundamentado e articulado chamado de método, que engloba o agrupamento de todos os processos que irão conduzir o percurso a ser trilhado (RUDIO, 2007).

No contexto do estudo, acatando os objetivos, que consistem em compreender por meio das experiências vividas pelos motoristas de apps o fenômeno da uberização, a pesquisa caracteriza-se como qualitativa. Este tipo de análise traz o caráter subjetivo sobreposto ao objetivo, ou seja, é a maneira de averiguar o entendimento que os indivíduos atribuem a realidade social (CRESWELL, 2010). Com isso, posteriormente expor os resultados obtidos para análise e discussão dos dados.

Segundo Godoy (1995), o estudo de propriedade qualitativa não demanda medir ou enumerar os episódios pesquisados, também, não tem o caráter de elencar elementos na análise dos dados, considerando que o entendimento dos acontecimentos ocorre pela ótica dos participantes dentro da conjuntura da pesquisa.

Como se trata de um trabalho com um fenômeno social atual, no qual o investigador apresenta pouco domínio do conteúdo, a pertinência da pesquisa quantitativa está na capacidade profunda de compreensão dos eventos, revisitando suas particularidades, trocando a quantidade pela peculiaridade (GOLDENBERG, 2011).

Levando isso em consideração, primeiramente, foram examinadas referências bibliográficas acerca do conceito e teorias sobre a precarização das relações de trabalho, a mudança no corpo jurídico/normativo das relações de trabalho no Brasil, juntamente com a análise teórica das formas de trabalho existentes a partir das inovações tecnológicas. A investigação bibliográfica, segundo Galvão (2010, p. 377) pode ser compreendida como: “Potencializar-se intelectualmente com o conhecimento coletivo, para se ir além”.

Para Flick (2008) os documentos têm que ser compreendidos como meios de comunicação, isso quer dizer que estes comprovam a contextualização das informações que estão sendo analisadas. Por isso, cabe ressaltar que a pesquisa

documental tem o interesse de explorar os registros escritos, audiovisuais, sonoros ou imagens, para buscar referenciais de análise, agregando diversas informações distintas para esculpir a argumentação do pesquisador.

Durante a trajetória da pesquisa surgiu a necessidade de conhecer o dia a dia dos motoristas, compreender as estratégias e dinâmicas utilizadas para vencer as diversas horas de trabalho, como o efeito da responsabilidade de deliberar todos os aspectos para se manter trabalhando diante das dificuldades.

Assim, foi feita a escolha do Instagram para examinar as publicações que tratam do cotidiano dos trabalhadores, por ser uma rede social de grande aderência e proporcionar aos usuários a alternativa de compartilharem instantaneamente imagens e vídeos, possibilitando a inclusão de *hashtags* e menções ao usuário nas legendas das publicações (HU; MANIKONDA; KAMBHAMPATI, 2014).

As interações em redes sociais possibilitam realizar interessantes observações, ainda que em caráter preambular e exterior, permite incorporar traços sociais no estudo do trabalho por aplicativo. Estes tipos de metodologia surgem para acompanhar o crescimento exorbitante da internet no dia a dia da sociedade, demonstrando um traço social essencial do modo de vida atual (LEITÃO; GOMES, 2018).

Dessa forma, foi analisando o perfil correspondente a associação dos motoristas por aplicativo. Para efeito de resguardo da identidade e facilitar a compreensão dos conteúdos tratados, serão nomeados durante a pesquisa como perfil da PAM. Até o momento da escrita dessa pesquisa, o PAM tem 1.798 seguidores e 105 postagens. As postagens analisadas estão compreendidas entre os meses de janeiro de 2021 e setembro de 2022.

Com a análise de conteúdo para verificação e interpretação dos dados coletados foi utilizado descrições objetivas, qualitativas de postagens com conteúdo relevante para a organização da classe. Para fins científicos e metodológicos, a análise é efetuada em etapas. A primeira etapa filtra as publicações relevantes para o estudo, na segunda, todas as publicações selecionadas passaram por uma categorização de assuntos, por fim, na terceira é utilizado o levantamento bibliográfico para dialogar sobre os dados.

Em seguida, a pesquisa traz a estratégia do estudo etnográfico sobre os motoristas que trabalham com os aplicativos digitais, para posteriormente ser incluída a realização de entrevistas semiestruturadas com algumas dessas pessoas.

A intenção seria acompanhar os aspectos comunicacionais desses indivíduos nas redes sociais e, com isso, realizar observação continuada com interpretação e reflexividade. Segundo Ramos (2016) como o conceito de etnografia é polissêmico, ou seja, possuindo diversos significados, não detém o pesquisador o poder de defini-la, mas explicar o modo de utilização dela. Para Geertz (1978) a antropologia está elaborada da seguinte forma:

Se a interpretação antropológica está construindo uma leitura do que acontece, então divorciá-la do que acontece – do que, nessa ocasião ou naquele lugar, pessoas específicas dizem, o que elas fazem, o que é feito a elas, a partir de todo o vasto negócio do mundo – é divorciá-la das suas aplicações e torná-la vazia. Uma boa interpretação de qualquer coisa – um poema, uma pessoa, uma estória, um ritual, uma instituição, uma sociedade – leva-nos ao cerne do que nos propomos a interpretar (GEERTZ, 1978, p.13)

Como escrita da etnografia é o empenho de (re)criar universos observados e através da produção registrada, que estabelece condições próprias de compreensão. Geertz (1978) ressalta a relevância de expor as ações culturais com base na interpretação da fluidez dos comportamentos ou práticas sociais. O autor traz no seu livro “A Interpretação das Culturas” uma abordagem que podem ser divididas em dois: primeiro compreender, depois retratar. Desse modo, os ditos e feitos são compreendidos como construções discursivas sociais, cabendo o pesquisador esforçar-se para edificar o conhecimento a partir da interpretação dos seus significados.

Segundo Andrade (2001), o estudo de campo constitui uma forma de observação de pesquisa aplicada tal como os fatos ocorrem. Sem controlar ou isolar as variáveis, apenas estudar e perceber as relações estabelecidas. Para Gil (2010) a pesquisa aplicada direciona para um local, busca o aprofundamento específico que condessa realidade estudada. Por meio da investigação do grupo são realizadas observações e entrevistas com propósito de captar interpretações e explicações dessa realidade.

Portanto, foi realizado seis corridas, com recursos próprios, utilizando os *apps* mais atuantes em Campina Grande, sendo Uber e 99¹¹ entre os meses de janeiro a março de 2023, com recolhimento do número para contanto posterior e aplicação dos questionários semiestruturados. Durante as corridas utilizando a etnografia para analisar as condições de trabalho em que se encontram os motoristas por *apps*, e quais os desafios para o manuseio dos *apps* como fonte de renda. Cabe apresentar um panorama desses indivíduos e de suas realidades de trabalho, registrando de forma crítica as concepções que os motoristas atribuem aos contextos de sua atividade.

A estratégia de entrevistas semiestruturadas utiliza um roteiro com questionamentos abertos, pelos quais os participantes podem comentar livremente sobre o tema. Em razão da vida corrida dos entrevistados, o roteiro foi disponibilizado aos respondentes por meio de um aplicativo de mensagens instantâneas, com base na Carta Circular 01/2021. O objetivo do questionário foi analisar as condições de trabalho em que se encontram os motoristas por *apps*, e quais os desafios para o manuseio dessas plataformas como fonte de renda. Assim, aplicação dos questionários via WhatsApp por mensagem de voz, ficando registrado no aplicativo da pesquisadora para a transcrição dos áudios e análise. O arquivo transcrito armazena apenas o conteúdo dos áudios, nos quais só a pesquisadora e orientador tiveram acesso.

De acordo com Bêrni, Abegg e Marquetti (2012), a entrevista semiestruturada assegura que as mesmas questões sejam feitas a todos os participantes, na mesma ordem e utilizando as mesmas palavras. Isso garante que ocorra variações apenas nas respostas entre os entrevistados. Para montar o roteiro foram considerados os panoramas despreziosos do que foi recolhido com a pesquisa bibliográfica, contendo alguns questionamentos como essências a serem respondidas, mas com flexibilidade para incluir ou retirar questões, conforme Bryman e Bell (2011) que estabelecem essa possibilidade ao pesquisador de acordo com as respostas dos participantes.

Para os participantes tratarem do tema abertamente, foi levado em consideração algumas esferas analíticas, ao mesmo passo que deliberou uma

¹¹ Fundada em 2012, a 99 atua atualmente intermediando viagens e entregas de refeições. De acordo as informações da própria 99, a empresa contém mais de 600 mil motoristas cadastrados em mais de mil cidades espalhadas pelo Brasil. disponível em: <https://99app.com/sobre-a-99/>. Acesso em:

possibilidade que outras pudessem emergir ao logo da consumação do estudo em campo. Com isso, foi montado um roteiro para as entrevistas, como apresentado no Apêndice A, girando em torno dos assuntos mais relevantes, com intuito de promover o interesse dos entrevistados em falar dos assuntos abordados. Para obter informações sobre associação de motoristas por aplicativos em campina grande, foi realizada algumas perguntas, específicas expostas no Apêndice B.

Capítulo I — Capitalismo, economia de plataforma e condições de trabalho

1.1 A força de trabalho e o sistema Capitalista

Para contextualizar o capitalismo de compartilhamento é necessário entender o contexto do sistema capitalista ao longo das décadas. Caminhando sempre ao lado da exploração da força de trabalho. No século XIX, o trabalho assalariado foi estruturado na organização da sociedade industrial. Com uma política de migração promovida pelas elites econômicas e o Estado Brasileiro propiciou a instituição da classe de trabalhadores brancos assalariados, que deixou os ex-escravos à mercê do trabalho rural de subsistência ou em direção do trabalho informal urbano. Demonstrando que, desde o princípio da fundação do trabalho livre, já existiam trabalhadores à margem da ocupação assalariada (VARGAS, 2014).

Todavia, apenas com o fim da primeira grande guerra mundial é que foi estabelecido o direito trabalhista com o Tratado de Versalhes (1919), formalizando a Organização Internacional do Trabalho (OIT). No Brasil o ingresso da normatização começou com estreitos passos, com leis conferindo algumas seguridades aos trabalhadores, como em caso de acidente de trabalho, dentre outros, até alcançar um grande marco que foi o regime da CTPS em 1932. Após alguns anos de luta, a classe trabalhadora conseguiu a maior conquista para os trabalhadores, o instituto da CLT no ano de 1943.

Em contrapartida, diante do sistema capitalista e as indústrias trabalhando intensamente, não havia níveis de ocupações suficientes para absorver o fluxo da migração dos trabalhadores do campo para a cidade. Com uma acumulação capitalista mundial já monopolizada, ocasionou um excedente de pessoas, que por

não conseguirem se encaixar eram absorvidas por uma economia informal, paralela ao regulamentado (VAGAS, 2014).

Esses problemas de estruturação implantaram um contexto que favoreceu o Neoliberalismo. O final do século XX foi marcado por grandes mudanças intrínsecas ao capitalismo, que destacaram modificações na organização produtiva, sendo o avanço tecnológico da microeletrônica, um dos elementos responsáveis por essa reestruturação operacional, que ocasionou a automação de diversos processos de produção. Embora as mudanças nas formas de produzir capital na indústria possam ter trazido outras oportunidades de trabalho e flexibilidade, as plataformas digitais também instituem novas formas de exploração e precarização do trabalho. Por isso, é necessário na era digital reconsiderar as relações de trabalho, e encontrar soluções que garantam os direitos trabalhistas e uma distribuição mais equitativa dos lucros. (CHAVES, 2020).

Com essa evolução, houve implicações e efeitos no ambiente industrial, pois, além da possibilidade de aumentar a jornada de trabalho acima do que é considerado normal para o ser humano, já que maquinaria confere uma execução de força e rapidez, confere uma dependência de trabalhadores especializados inferior e, conseqüentemente, redução dos custos para produzir. Considerando a importância a conjuntura que a produção ou aquisição de máquinas modernas, visto que, custa menos que a força de trabalho que o poderia substituir (MARX, 2013).

Segundo Castel (2010) o declínio do “emprego clássico” não é um fenômeno recente, desde 1970 tem havido altos índices de declínio do que seria “o trabalho regular e assalariado”, conseguido através da condição do pleno emprego. De alguma forma, como influência do fenômeno da financeirização do sistema, consistindo numa maximização de poder e influência do setor financeiro, ou seja, a tendência de que as empresas busquem financiamento em vez de investir em serviços produtivos e firmando na economia e sociedade, em desfavor de outros setores úteis. Alcançando picos na década de 1980, com o progresso do setor de serviços na economia global e desregulamentação dos mercados financeiros, se intensificou nos anos 1990 com a popularização desse negócio global, já que a especulação financeira possibilitou aos capitalistas retornos mais rápidos e altos em relação a exploração das atividades tradicionais (KRIPPNER, 2005).

Então, com o ritmo frenético de ampliação de empregos que não são habituais e que não possuem remuneração proporcional, inicialmente

compreendidos como fora do padrão considerado “clássico”, tem sido cada vez mais difícil denominá-los de “atípicos”. Pois, o que vem se tornando cada vez mais comum é a ausência de um exercício de trabalho com remuneração salarial digna.

A natureza do trabalho na era da plataforma, possui como principal característica a "uberização" da economia, como as plataformas digitais operam por meio de uma estrutura algorítmica que visa extrair o máximo de trabalho dos trabalhadores, sem oferecer nenhum tipo de segurança ou proteção trabalhista. Além disso, como a flexibilidade oferecida pelas plataformas pode ser considerada uma forma de governança, uma vez que a pressão constante para trabalhar e a incerteza sobre quantidade de trabalho podem levar à autoexploração e maior vulnerabilidade dos trabalhadores (CHAVES, 2020).

A humanidade é revestida de processos, dentre eles se destaca particularmente um que vem promovendo consideráveis alterações na sociedade, principalmente no que diz respeito a produção e utilização de tecnologia e comunicação, devido a isso, a propagação dos *apps* digitais de forma tão difundida. O que vem sendo reconhecido na dinâmica de uma nova revolução, concebida como Revolução tecnológica¹² (ALMEIDA; BARROS, 2021).

Comumente, assim que surge um colapso no capitalismo, ele tende a se renovar. Com as atuais formas de estruturação, inovações em maneiras de exploração e, a partir de novas tecnologias, outros tipos de empregos e modelos de mercado surgem para executar um método diferente de concentrar capital. Após a crise que ocorreu 1970, em meados dos anos 90, as empresas transformaram seus negócios monetizando um recurso gratuito disponível, o *cyberspace* (SRNICEK, 2017).

A partir dessa financeirização produtiva¹³, onde as estratégias de produção e as decisões de investimento, caracteriza-se pela utilização de instrumentos de

¹² Trata-se da considerada Quarta Revolução Industrial ou Indústria 4.0, como explica Sukurai (2018, p.482), conforme citado por Boettecher (2015), ‘as revoluções industriais, somadas a avanços tecnológicos, culminaram no surgimento da indústria 4.0 ou na quarta revolução industrial.’. A Indústria 4.0 seria a junção de diversas tecnologias, tais como: Computação em Nuvem, Internet das Coisas, Sistemas Ciber-Físicos, Big Data etc. Assemelhando ao direito, também contém princípios, ou seja, uma base de fundamentação que sustenta toda sua execução.

¹³ Pode ser compreendida como um processo no qual o mercado financeiro integra-se as empresas produtivas cuja meta é amplificar o capital, em depreciação de outros fins como o bem-estar social e o desenvolvimento sustentável.

gestão financeira, com propósito de alavancagem dos ganhos, securitização¹⁴, gerenciamento de riscos, mas que, por outro lado, marca uma crescente volatilidade financeira e instabilidades econômicas recorrentes (COSTANZA, 2015)

Dentro dessa dinâmica está o modelo de mercado a partir das plataformas digitais, centrada numa coleta de dados¹⁵, extraídos de mecanismos automatizados pela análise e coleta de nossas escolhas online. Na velocidade de algoritmos, na extensão da Big data, a vigilância tecnológica está cada vez mais difundida e atrelada a processos econômicos cuja finalidade é antecipar e moldar o comportamento humano.

Essa imersão só foi possível pela popularização da conectividade tecnológica, que modificou não só o ambiente de produção, mas a maneira que a humanidade se relaciona. Por isso, a introdução da massa no ambiente virtual dos aplicativos apenas foi recebida após já ter sido adotado pelas forças de produção. Surgindo após a inclusão de ideias neoliberais, que instigaram uma reestruturação na esfera do trabalho, trazendo um novo tipo de acumulação com intuito de recuperar o domínio social. Assim, articulando-se para recuperar suas grandes taxas de lucro e retomar sua expansão, dentro um molde flexível, saindo de um modelo padronizado, rígido e atrelado a uma ação estatal. O capitalismo se inventou dentro dos novos parâmetros do mercado (ARAÚJO, 2018).

Diante das novas formas de trabalho que tem surgido na última década, mesmo que seja um processo ainda em curso, apresentam-se diferentes opiniões, pois muitos acreditam na possibilidade de chances imensuráveis, diferente de outros, que presumem a extinção e substituição da mão de obra humanizada. Assim, à medida que proporciona as novas relações de trabalho, abre espaço também para uma geopolítica do mesmo âmbito, com o deslocamento da mão-de-obra. Usurpando mais que o limite de uma empresa, que por não ser física se instala em qualquer ambiente, tornando o que seria uma divisão local do trabalho em uma esfera nacional, e até internacional (MOREIRA, 2021).

¹⁴ Segundo Lopes (2020) a securitização corresponde ao processo que transforma ativos financeiros, como empréstimos bancários, dívidas e hipotecas em títulos negociáveis no mercado financeiro. Assim, esses títulos podem ser alienados para investidores que desejam obter lucro por meio de juros e fluxos de abonos gerados pelos ativos latentes. Disponível em: <https://www.investopedia.com/articles/investing/101715/secritization-financing-tool-lot-clout.asp>.

¹⁵ Segundo Zuboff (2018) nesse processo os dados ocupariam o lugar de matéria-prima, para extrair riqueza, como um novo tipo de petróleo, que não se esgota e pode expandir-se para diferentes usos.

No contexto da economia compartilhada, a Uber utiliza a tecnologia para maximizar a extração de valor, elevando a exploração dos trabalhadores, tornando instável o exercício do trabalho. A plataforma, ao mesmo passo que promove uma flexibilização do trabalho, exerce controle sobre os trabalhadores, com normas e restrições, limitando sua autonomia e liberdade. Assim, Franco e Ferraz argumentam: "a uberização do trabalho é um reflexo da dinâmica do capitalismo, que busca a todo custo a maximização da rentabilidade, e se utiliza da flexibilização do trabalho para reduzir custos e aumentar a exploração da força de trabalho" (p. 24). Dentro de todas as contradições que a uberização favorece, destacam-se as de exclusão social e desigualdade, enquanto estabelece uma classe vulnerável e precarizada (FRANCO; FERRAZ, 2019).

1.2 Economia de plataforma

No mundo digital atual, é comum ter um *smartphone* sempre próximo. Isso ocorre principalmente porque, sobretudo, após a pandemia, grande parte das interações passaram a ocorrer por meio de telas. Assim, introdução das tecnologias, tanto de comunicação quanto de informação, não promoveu configurações remotas para se extinguir o emprego, como se imaginava no início da revolução tecnológica, em que as máquinas substituiriam o homem. Entretanto, proporcionou disposições que geraram outros trabalhos e que modificaram desmedidamente o cotidiano (GARCIA, 2019).

As últimas décadas assistiram às empresas de tecnologia ampliando capital e poder, e em uma rapidez inimaginável, conseguindo globalizar-se. Essa expansão possibilitou a chegada da Economia de compartilhamento e o estabelecimento do capitalismo de plataformas, fazendo com que os indivíduos equipados de um *smartphone* possam "se tornar produtor, criador ou provedor de serviços" (ETUI, 2016, p. 09).

A Economia de Compartilhamento (SUNDARARAJAN, 2019), Economia Colaborativa (BOTSMAN; ROGERS, 2010), Economia GIG (FRIEDMAN, 2014; GANDINI, 2018), ou Economia peer-to-peer, traduzida para o português como "de pessoa para pessoa" (ZERVAS; PROSERPIO; BYERS, 2016) é resultado de mudanças culturais e progressões das gerações passadas. Surgiu de um longo

período de consumismo do século XX para o início do século XXI. Depois de uma reflexão sobre o consumo exacerbado, algumas empresas viram uma opção de negócio fazer uma ligação entre pessoas desconhecidas, umas que precisam de um determinado serviço e outras que estejam dispostas a disponibilizar este.

Nos discursos produzidos pelos defensores da economia compartilhada é identificado uma utopia em relação às promessas de concretizar realizações sociais e econômicas. Dessa forma, torna-se inviável a utilização das atividades remuneradas a partir desse modelo de negócio em relação ao índice de desemprego e segurança no trabalho, pois, onde as práticas implicam no resultado do trabalhador por plataformas (KRAMER, 2018).

Assim, o “trabalho sob demanda por aplicativos” é a execução de trabalhos com caráter de atividades tradicionais como entrega, passeio, traduções, transporte, lavanderia, culinária, ensino, dentre outros, absorvida por aplicativos regidos por instituições que intervêm na configuração dos padrões de serviço, seleção e regência da força de trabalho (ALOISI, 2016; BOTSMAN; ROGERS, 2011).

Na obra “o privilégio da escravidão”, Antunes (2018) trata da ampliação das formas de valor, instituídas por Marx e da conveniência de todos os trabalhos serem vinculados ao processo de digitalização, implicando em uma nova classe do proletariado, que permeia para o setor de serviços. Isso implica na explosão desse setor, que com a superexploração, instiga uma nova classe de proletariado, com a extração da força de trabalho reimplantada na nova face do capitalismo diante das atuais tecnologias, principalmente com a possibilidade de prestar serviços por meio de plataformas digitais.

Logo, tal empenho executa as diversas maneiras de precarização, com terceirização, e eliminação de normas que tratam do capital-trabalho, minimização de direitos trabalhistas. Com isso, transmitindo os riscos do negócio para o trabalhador e mitigando a obrigação de partilhar com o Estado o mais-valor, que fica claro nas alterações feitas no Brasil em 2017 que culminaram na reforma trabalhista (FRANCO; FERRAZ, 2019).

A Uber é uma das pioneiras no exercício de um trabalho sob o gerenciamento por *apps*. Um dado que demonstra a forma em que adesão dos trabalhos vem se expandindo desenfreadamente cerca de milhões de brasileiros estão cadastrados

como “prestadores de serviços”, em aplicativos como Uber, 99, Ifood¹⁶ e Rappi¹⁷ (PUTTI, 2019). A tabela 1, mostra dados atualizados do próprio site da empresa Uber do primeiro trimestre de 2022.

Tabela 1 – A dimensão da Uber em números

Presença em cidades no mundo	+10 mil
Presença em cidades no Brasil	+500
Presença em países	70
Motoristas/entregadores parceiros no mundo	5,4 milhões
Motoristas/entregadores parceiros no Brasil	1 milhão
Viagens/entregas por dia no mundo	23 milhões

Fonte: Adaptado UBER¹⁸

O fenômeno da Uberização do trabalho é resultado da exploração de mão de obra das relações nas quais as instituições que retém o mercado dos aplicativos digitais, detém como principal aspecto a falta de compromisso ou responsabilidade com os “parceiros cadastrados”. As empresas se consideram mediadoras ou como prestadoras de serviço de tecnologia que auxiliam os “parceiros” a encontrar clientes (OLIVEIRA, 2020).

O que é estabelecido pela Uber Technologies Inc [Uber] é uma relação de trabalho no qual os custos da manutenção são passados para o trabalhador, que se torna o único responsável pelos custos em relação à produção e manutenção da ferramenta de trabalho. Alicerceado no discurso de flexibilidade, empreendedorismo

16 Ifood é uma empresa brasileira que reúne restaurantes e entregadores, fazendo intermédio entre eles e os clientes por aplicativo disponível para celular. Segundo dados do próprio site institucional da empresa, ela conta com mais de 160 entregadores ativos e 250 mil restaurantes cadastrados. Disponível em: <https://institucional.ifood.com.br/ifood/>. Acesso em: 25 maio de 2022

17 Rappi é uma startup que atua no serviço de entregas sob demanda, com sua sede em Bogotá e Colômbia, a empresa está presente em 9 países da América latina, dentre eles Brasil, Argentina, Equador, Chile, Peru, México, Uruguai e Costa Rica e Uruguai. disponível em: <https://about.rappi.com/br/quem-somos/nossa-historia>. Acesso em: 25 maio de 2022

18 Disponível em: <https://www.uber.com/pt-BR/newsroom/fatos-e-dados-sobre-uber/>. Acesso em: de 20 abril de 2023

e autonomia como meios benéficos para o trabalhador, dando a falsa sensação de que o trabalhador é gestor do próprio negócio, já que é intitulado de “parceiro” (DA SILVA; NASCIMENTO, 2019).

Diante disto, cabe frisar que no molde das plataformas online, a Uber não é exclusiva em manter este formato de trabalho. No Brasil, é fácil encontrar na área de transporte por aplicativos, outras empresas que atuam, como a 99 e Maxim, dentre outras que exploram o serviço e estão disponíveis para *downloads* em qualquer *smartphone*.

Assim, as empresas do consumo colaborativo utilizam a tecnologia para mediar contato dos trabalhadores com consumidores, por isso a empresa proprietária do aplicativo julga ser uma intermediadora. Desse modo, com a grande adesão é possível encontrar os mais diversos serviços dentro desse universo de intermédio, como: entrega de comida, transporte de pessoas, aluguel de casas, dentre outros (VALLAS, 2019).

A informalidade, materialidade, imaterialidade, e precarização são características nítidas na conjuntura do novo capitalismo. Trazendo insegurança e instabilidade em relação aos próximos anos no âmbito do trabalho, impactando dentre todos os reflexos negativos, com mais intensidade nos direitos trabalhistas, ou melhor, na ausência deles o “novo proletariado de serviços” (ANTUNES, 2018).

Partindo de uma revisão bibliográfica, Kalil (2019) segue a premissa de que o capitalismo de plataforma, impulsionado pela tecnologia digital, altera profundamente as formas de produção e consumo, resultando em novas formas de trabalho precário e flexível, que muitas vezes buscam a proteção do emprego. Com estudo baseado em análise de casos concretos, o autor aborda temas como a classificação dos trabalhadores das plataformas como autônomos ou empregados, a falsa proteção social e trabalhista, a regulamentação da atividade pelo Estado e a necessidade de indenizar os Direito do Trabalho diante das transformações do trabalho globalizado.

A problemática está na tendência de que as atividades por intermédio de aplicativos alcancem cada vez mais índices, isso quer dizer que, as empresas podem usar plataformas digitais com intuito de lucrar com o uso da força de trabalho sem estabelecer um contrato com o trabalhador. Dessa forma, existe a necessidade de realizar uma nova morfologia da relação jurídica entre empregado e empregador, evitando que se instaure uma insegurança jurídica trabalhista crescente, tendo em

vista que sempre que houver um aplicativo como intermediador, o desfecho seja a descaracterização do vínculo empregatício (ALMEIDA; BARROS, 2020).

Assim, todos os trabalhadores (ANTUNES, 2020, p. 37) “pejotizados”, “zerados”, “uberizados”, “intermitentes”, com exercício do trabalho por meio de metas demasiadas e considerados “empresários de si mesmos”, tem em sua carga individual a responsabilidade do trabalho flexível que entrega o triunfo ou a derrota da perspectiva neoliberal.

Nesse contexto, a ligação entre capital/trabalho só dilata a exploração do elo mais fraco, e pela situação no Brasil de desemprego estrutural, aumenta a sujeição de trabalhadores à precarização. Pois, em um contexto de desemprego, acredita-se que os trabalhadores se demonstram mais suscetíveis a aceitar as condições de trabalho precárias, mesmo que estas estejam muito aquém do adequado (ANTUNES, 2019). Desse modo, as empresas detentoras dos aplicativos ampliam seu mercado de oferta de serviços por demanda com base em vínculos flexibilizados de trabalho, o que retira a ideia arcaica de que haveria extinção completa do trabalho devido à modernização das máquinas. Na verdade, ocorre que as tecnologias de informação e comunicação, que através dos *smartphones* possibilitam diferentes formas de prestar e receber serviços, formam o proletário que se expande em escala global, formando o que pode ser intitulado de “escravidão digital” (ANTUNES, 2018).

Observando do ponto de vista do consumo, é interessante, já que existe uma ampla concorrência que despenca o preço dos serviços. Entretanto, no outro lado da moeda está o trabalhador, que segundo a empresa é independente para fazer seus horários, mas que, todavia, deve conseguir sua própria ferramenta de trabalho, arcar com as despesas de produção, atentar-se para sua contabilidade e viabilizar um seguro (VALLAS, 2019).

1.3 Precarização e uberização x empregado e empregador

A internet à medida que alcançou maiores extensões, inúmeras consequências e variações foram identificadas no modo de executar atividades remuneradas, além de novos tipos de atividade remunerada, como as de motorista por aplicativo. Em contrapartida, os aperfeiçoamentos tecnológicos conduziram para

a facilitação e melhorias em alguns pontos da vida corriqueira, em outros, trouxeram inseguranças e instabilidades a diversas relações de trabalho.

O convívio social promove o surgimento de relações interpessoais, onde as pessoas buscam preencher essas relações com vínculos de diversos aspectos, inclusive trabalhistas ou não. No meio deste nexos, é possível existir uma relação singular qualificada por uma disposição normativa, nomeada relação jurídica. Por isso, para entender a precária situação dos motoristas por aplicativo é necessário entender a relação de trabalho x a relação de emprego.

As relações jurídicas têm origem em fatos de caráter jurídico, ou seja, são acontecimentos considerados naturais que por algum motivo tornaram-se relevantes para o ordenamento jurídico. Concorrente ao acontecer desse tipo de ato, ocorre uma reação do sistema que ao identificar as circunstâncias, analisa a ligação com a norma prevista, para então ligar o ato aos direitos e obrigações que ele resulta (CORRÊA, 2017).

A precarização tende a ser presente sempre que surge instabilidade no âmbito do trabalho, principalmente no emprego e na remuneração. Conforme ressalta Antunes (2018), a precarização tem por características: baixos salários, omissão de segurança no trabalho, falta de proteção social, trabalho intermitente, expedientes excessivos e contratos precários. O desempenho de atividades com condições de periculosidade e insalubridade, sem considerar nenhuma norma de segurança ou amparo da previdência social. Em decorrência disso, as transformações dos postos de trabalho, realizam por meio dessas plataformas o impulsionamento dos trabalhadores para se tornarem microempreendedores e laborarem por “conta própria” utilizando a internet para fugir do desemprego.

Conforme La Boétie, em sua obra “Discurso da servidão voluntária”¹⁹, escrita no século XVI, trata das pessoas que se submetem a regimes autoritários, renunciando sua liberdade voluntariamente. Dessa forma, os sujeitos abdicam de seu livre-arbítrio para aceitar o contexto de precarização que estão inseridos, com a exploração e extinção de direitos. Por estar aprisionados nesse enredo não percebem que os direitos estão sendo sucateados. É relevante destacar que a precarização afeta os trabalhadores mais vulneráveis, como mulheres, jovens e imigrantes. Geralmente, a precarização produz impactos negativos na vida desses

¹⁹ LA BOÉTIE, Étienne de. **Discurso da servidão voluntária**. São Paulo: Martins Claret, 2017.

grupos, os quais são submetidos a remunerações abaixo da média e a jornadas de trabalho excessivas. (OIT, 2018). Por isso, a precarização do trabalho tem como principal fator a desregulamentação das relações de trabalho. As empresas impulsionadas pelas novas tecnologias, que proporcionam a globalização na economia, e o neoliberalismo apoiado pelo Estado, que contribui para a flexibilização das leis trabalhistas, resultam na maior liberdade para contratação e demissão de trabalhadores, implicando em todo contexto precário exposto. (ANJOS E VIDAL, 2019).

A uberização é, segundo de Antunes (2020), um fenômeno que se define pela conversão de trabalhadores em “empreendedores de si mesmos”, que oferta seus serviços por meio das plataformas digitais, sem qualquer amparo previdenciário ou trabalhista dos trabalhadores formais. Dentro dessa forma de exercer trabalho, observam-se relações de curto prazo e flexibilização das atividades. Isso quer dizer que o trabalho digital, marcado pela realização de atividades remotas, expõe novas formas de gestão e organização do trabalho, mas também pode gerar insegurança e precarização dos trabalhadores.

Dessa maneira, as instituições pressionam os trabalhadores à precariedade, na medida em que também operam de forma precária. É preciso considerar que mesmo com o controle das empresas seja realizado e dependa inteiramente da coleta de dados para demarcação da força de trabalho, é ilusório a liberdade dos trabalhadores, que possuem suas rotinas integralmente regidas pelos aplicativos digitais. Impondo agilidade na mão de obra dos “parceiros”, que precisam ampliar seus conhecimentos e habilidades para operar com as novas tecnologias e adequar-se a um ambiente que está em constante transformação (ANTUNES, 2020). Com isso, assumindo riscos e cada vez menos submetidos a procedimentos formais e legislativos, os trabalhadores ficam expostos ao temor constante da falta de disciplina.

Segundo Antunes (2015), no mundo do trabalho a precarização tem caráter estrutural, tornando-se uma faceta organizacional e de reestruturação produtiva praticada por empresas que desejam maximizar os lucros, baseado na adição de mão-de-obra e redução de postos de trabalho e direitos trabalhistas. Logo, em uma

economia baseada em *exército de reserva*²⁰, indivíduos são obrigados pela necessidade de subsistência a aceitar, sem protestar, as condições precárias de trabalho. Dessa forma, a precarização no decorrer dos anos perdurou e conserva-se na era da conectividade pela ilusória concepção que se trata da progressão do trabalho. A ideia de precarização morfológica do trabalho, apoiada por Antunes, demonstra que o exercício do emprego precário é fruto das modificações promovidas pelos moldes de acumulação flexível, e desdobra-se da incumbência de status a empregos reconhecidos socialmente como trabalhos marginalizados, desprotegidos de quaisquer garantias. Tendo isso em mente, o trabalho precarizado configura-se essencialmente pela desregulamentação normativa, instabilidade e flexibilidade das relações entre empregado e empregador.

No plano jurídico, compreende-se que o autônomo se encontra em uma circunstância que difere de um empregado e, por isso, não é necessário fornecer a mesma proteção que se dá ao empregado. Para existir a relação de emprego é fundamental que todos os cinco elementos estejam presentes, normatizados pelo art. 2 e 3 da CLT, a pessoalidade, não eventualidade, subordinado, oneroso e exercido por pessoa física a outrem.

O trabalho é um gênero, reportando-se as relações caracterizadas pela obrigação de fazer, consolidado em trabalho humano, sendo assim, entre suas diversas espécies, encontra-se a relação de emprego. Para Martinez (2020) ainda que o trabalho seja uma atividade de um indivíduo que visa ter seu próprio sustento ou de sua família, por trás existe um universo mais amplo. Pois, ao taxar “trabalho” se entra também exercício de atividade prestado “por conta própria” que seria de modo autônomo e “por conta alheia” que caracterizaria o subordinado.

Dessa forma, além da relação de emprego, correspondem também a espécies de relação de trabalho os seguintes tipos de atividades: O trabalho avulso, sendo este dividido em avulso, portuário e não portuário, portando compreendido por trabalhador que sem vínculo empregatício, que presta serviço rural ou urbano a uma, ou mais empresas, com intercessão de sindicato da categoria ou Órgão Gestor de Mão de Obra; O trabalho autônomo, sendo este exercido pelo prestador de

²⁰ Para Marx, o exército de reserva é conceituação da permanência de um contingente populacional que compõe a classe trabalhadora e detém uma funcionalidade no dinâmica de valorização no trabalho industrial, ou seja, a camada de desempregados exerce uma pressão sobre a classe trabalhadora, pressionando para acate aos ditames capitalistas.

serviços pelo meio e período da maneira em que foi estabelecida em contrato. Trata-se de uma atividade reconhecida por lei onde o empresário que atua por si pode denominar este trabalhador autônomo de “Profissional Liberal”; o Trabalho Eventual, devendo este ser uma prestação descontinuada e temporária, não sabendo expressamente quais dias a atividade se repetirá, tornando-se a principal característica da relação de trabalho; o Trabalho voluntário, sendo este caracterizado por ser prestado de forma voluntária, geralmente as instituições sem fins lucrativos, sem a intenção de retorno pecuniário; o Estagiário ou Jovem aprendiz, regidos por leis específicas, com o intuito de qualificar estudantes para o mercado de trabalho, não confundido o contrato assinando com qualquer vínculo empregatício; e os Servidores Públicos: que não são regidos pela Consolidação das leis de trabalho, sendo estes submetido aos Estatuto próprio.

Por outro lado, na relação de emprego o elo jurídico, previsto na norma, onde uma pessoa física executa obrigação para outra, física ou jurídica. Para existir este tipo de relação se faz necessário o cumprimento de alguns requisitos que a relação de trabalho não detém. A relação de emprego versa, portanto, sobre os sujeitos que fazem parte do liame tutelado. Dessa forma identifica-se dois tipos de personagens na relação de emprego, sendo eles assim considerados os empregados e os empregadores. O empregado é definido pelo art. 3º da consolidação das leis do trabalho da seguinte maneira:

Considera-se empregada toda pessoa física que prestar serviços de natureza não eventual a empregador, sob a dependência deste e mediante salário. Parágrafo único — Não haverá distinções relativas à espécie de emprego e à condição de trabalhador, nem entre o trabalho intelectual, técnico e manual

A norma esclarece que o empregado não é o objeto, mas sim um dos polos. Não importando a maneira que exerça sua função, ao ser pessoa natural com capacidade jurídica, trabalhando com pessoalidade, habitualidade, subordinação e onerosidade. Já o empregador é descrito pelo legislador no art. 2º da CLT da seguinte forma:

art. 2º Considera-se empregador a empresa, individual ou coletiva, que, assumindo os riscos da atividade econômica, admite, assalaria e dirige a prestação pessoal de serviço.

Nesse contexto, o empregador corresponde aquele que administrará o empreendimento e o funcionário, visto que o empregado é apenas aquele que presta o serviço com os elementos jurídicos citados. Considerando todo o exposto, torna-se necessário confrontar com a norma com a realidade dos motoristas por aplicativos, para compreender se dentre a relação de trabalho e emprego, qual melhor encaixe legal.

Segundo Abílio (2017), a flexibilização tem sua essência vinculada a transferência dos riscos e despesas para o motorista, sem se livrar do comando sobre a produtividade. É evidente que essa distribuição de dever do empregador não implicou na ausência de controle sobre o capital ou algum tipo de democratização na organização laboral. A incerteza faz parte da rotina do trabalhador, inserida no gerenciamento de si, se desmembrando em distintos métodos pessoais para garantir a remuneração. O Tabela 2 resume as semelhanças entre empregados conforme art. 3º da CLT e as peculiaridades dos trabalhadores de *apps*.

Tabela 2 – Comparação das aspectos do empregado celetista x motorista por aplicativo

Elementos para ser empregado, segundo CLT	Características do Motorista por aplicativo
Trabalho exercido por pessoa física	Trabalhador, pessoa física.
Exercer função com personalidade	As plataformas possuem login e senhas pessoais, podendo apenas o motorista utilizá-la. Podendo ser penalizado caso a repasse.
Obrigação Onerosa	Os aplicativos repassam ao motorista os valores de cada corrida realizadas através do aplicativo, depois de reter uma porcentagem.
Não eventualidade	Não significa necessariamente que o trabalho seja exercido maneira continua. Entretanto, o aplicativo oferece incentivos

	para que o motorista se mantenha conectado. Além disso, sem a realização da corrida o aplicativo não lucra.
Subordinação	A submissão executa-se por meio dos algoritmos que impõe o preço do serviço e a quantidade de corridas, mapeia o trajeto de cada uma delas, armazenando diversos dados, inclusive as avaliações dos clientes.

Fonte: Elaborado pela autora, 2023

1.3.1 Pessoa física e personalidade

Quanto ao primeiro requisito, é notório que os motoristas são pessoas físicas. A admissão de motoristas para empresas como Uber, Maxim²¹ e 99 como “colaborador de sistema” se dá por meio preenchimento de cadastro no site oficial do aplicativo, assim, para ter acesso a interface do motorista pelo celular, o trabalhador solicita uma vaga na página disponibilizada pela empresa. Para ter acesso às funções destinadas ao motorista só após a autorização, que acontece depois do preenchimento dos requisitos, como uma seleção unilateralmente elaborada pela empresa. Isso quer dizer que após o cadastramento, com o envio de todos os documentos solicitados, o motorista deve esperar ativação do seu perfil na plataforma. Somente depois que ocorre aprovação é que o trabalhador fica disponível para realizar o trabalho.

Quando se trata de personalidade, ou seja, a não possibilidade do trabalhador de repassar o exercício da atividade a outrem, verificamos a vedação exposta pela

²¹ Segundo a própria descrição do aplicativo Maxim, disponível para download em qualquer smartfone, é uma plataforma para viagens e entregas, que segundo a empresa são rápidas e econômicas. Se reconhecendo como uma empresa de tecnologia, presente no mercado desde 2033, é uma das primeiras empresas de intermédio de transporte do mundo e está disponível em 22 países.

Uber²² onde o motorista tem uma matrícula personalíssima, sendo vedado outro condutor no seu lugar, passível de penalização com a exclusão do cadastro do motorista na plataforma, caso relatado por qualquer cliente usuário.

1.3.2 Onerosidade

A onerosidade consiste na remuneração pelo serviço efetuado, ou seja, compreende na contraprestação do empregador ao empregado pela atividade exercida. No caso dos motoristas que utilizam a 99, a instituição retém uma porcentagem a cada corrida realizada e repassa o pagamento aos “colaboradores” no mesmo dia, através do cartão 99,²³ que pode ser usado para sacar o dinheiro ou fazer compra. Incontestável, pois, a configuração da onerosidade.

No caso da Uber, é possível encontrar a propaganda para o cadastramento na plataforma já informando sobre os ganhos: “Você decide o quanto quer dirigir e ganhar. Quanto mais você dirigir, mais poderá ganhar. Além disso, os valores são depositados automaticamente toda semana”²⁴.

No aplicativo Maxim, também usual em Campina Grande-PB, é possível encontrar no seu site, na aba destinada aos motoristas, a pergunta “Como aumentar sua renda?”, em seguida acompanhada da resposta:

“Ganhe dinheiro durante condições climáticas desfavoráveis, ou durante feriados. Os horários de pico, matinais e noturnos, também são fundamentais para elevar a renda: as pessoas querem um carro na hora certa e deixam gorjetas em agradecimento. Preste um serviço de qualidade, receba feedback positivo e fique entre os líderes na distribuição dos pedidos. Os motoristas com publicidade do aplicativo em seu automóvel também recebem prioridade na distribuição de pedidos.”²⁵

Portanto, se o marketing das plataformas se concentra em evidenciar os ganhos e incentivar o aumento das horas conectadas dirigindo para aumentar a renda, ele está vinculando o aplicativo a contraprestação onerosa pelo trabalho

²² Disponível no site: <https://www.uber.com/br/pt-br/drive/requirements/>. Acesso em: 11 de maio de 2023

²³ Disponível no site: <https://99app.com/motorista/cartao99/>. Acesso em: 11 de maio de 2023

²⁴ Disponível no site: <https://www.uber.com/br/pt-br/s/e/join/>. Acesso em:

²⁵ Disponível no site: <https://taximaxim.com/br/pt-br/10107-campina+grande/driver/faq/>. Acesso em:

realizado, evidenciando assim os possíveis ganhos ao exercer a função de motorista por *app*.

1.3.3 Não eventualidade

Outro requisito para caracterização de empregado segundo a CLT é o exercício da função de forma não eventual, entretanto, isso não quer dizer que o trabalho precisa ser executado de maneira contínua. A forma de organização destes aplicativos se dá por objetivos, algoritmo ou por programação. Esses comandos se enquadram quase que corretamente no método de trabalho por comandos. A maioria dos aplicativos utiliza algoritmos, partindo desse entendimento essas operações sistematizam todos os trabalhadores, distribuindo-os segundo a busca e impondo o preço do produto ou serviço. A função de motorista por aplicativo não é eventual, pois sem a realização da corrida o aplicativo não lucra, o que descaracteriza a possibilidade de ser eventual (CASTRO, 2019).

1.3.4 Subordinação

Com o crescimento da tecnologia, a forma que se manifestava a subordinação vivenciou uma mutação. A princípio, na recomposição do tipo Toyotismo (ATUNES, 2015) ou pós-fordismo, com início nos anos 1970, já demonstrava a subordinação de forma mais sutil, em um aspecto de integração no arranjo produtivo. O “exercer ordens” passou a ser cada vez mais minimamente militarizado, se abstraindo no centro das unidades lucrativas.

Assim, pode dividir essa subordinação de duas formas, sendo a primeira virtualmente, a organização dos aplicativos se dá por objetivos, algoritmo ou por programação²⁶. Partindo desse entendimento, essas operações sistematizam todos os trabalhadores, distribuindo-os segundo a busca e impondo o preço do produto ou serviço. O aplicativo entrega relatórios semanais com dados de tudo realizado pelo motorista durante esse tempo, ou seja, uma descrição de quantas corridas foram feitas, quantas foram recusadas, quanto tempo motorista ficou com aplicativo aberto

²⁶ Tecnicamente, algoritmo é uma sequência de operações criada para solucionar um problema de *software*. No que tange aos aplicativos de transporte, é utilizada como dispositivo para agrupar as informações concedidas pelos usuários e motoristas e, com base nelas, traçar trajetos, estipular preços, determinar o motorista para o serviço, indicar recompensas ou estabelecer punições.

e quais os dias da semana. A forma de exercer essa atividade se enquadra quase que corretamente no método de trabalho por comandos normatizado pelo art. 6º da CLT, que prevê “os meios telemáticos e informatizados de comando, controle e supervisão se equiparam, para fins de subordinação jurídica, aos meios pessoais e diretos de comando, controle e supervisão do trabalho alheio.”

A outra maneira de subordinação se dá presencialmente, com o *feedback* de estrelas enviado pelos passageiros ao aplicativo. Sobre os termos da parceria, a Maxim expõe no site “Recomendamos que você mantenha o carro em boas condições, mantenha o interior limpo e preencha sempre o tanque. Você precisa ser cortês, se comportar corretamente e ser capaz de agir em situações de conflito.”²⁷

O ambiente de avaliações é fundamental na lógica da uberização, pois estabelece determinações, mesmo que ocultamente, para as regras a serem seguidas, um preceito de qualidade que deverá ser respeitado pelo motorista, isto é, uma maneira de intervir informalmente e onipresente no exercício da função. A certificação será feita no âmbito das avaliações, sendo esta a forma de reconhecimento profissional, se for possível assim dizer, mantendo um êxito ao longo do tempo através do tempo e classificações (ABÍLIO, 2017).

Além disso, os algoritmos proporcionam aos desenvolvedores o poder de monitorar e coletar dados de cada indivíduo. Isso implica em um controle empresarial tão específico, que potencializa a exploração e ultrapassa qualquer forma clássica de controle nos moldes de vigilância, penalidade, avaliação e desligamento dos trabalhadores (FÉLIX, 2021).

O passageiro fica com a opção de avaliar a conduta do motorista, o percurso, as condições de higiene do carro, dentre outras irregularidades a critério do usuário, isso implica diretamente na nota do motorista exposta para todos os próximos passageiros, podendo levar o motorista a ser desligado do aplicativo.

1.4 Lei Nº7.233 que trata da prestação de serviços de transporte privado e individual de passageiros por meio de aplicativos digitais

O projeto de lei foi apresentado em 9 de abril de 2019 com intuito de regulamentar no âmbito municipal o exposto pelo art. 4º da Lei nº 12.587 de 2012

²⁷ Disponível em: <https://taximaxim.com/br/pt-br/10107-campina+grande/driver/faq/>.

que trata da Política Nacional de Mobilidade Urbana. A lei foi sancionada em 19 de junho de 2019, além de tratar sobre a prestação remunerada de serviços de transporte individual de passageiros por aplicativos digitais, cria o Fundo Municipal de Mobilidade Urbana – FMMU.

A norma estabelece premissas e procedimentos para o alcance da prestação de serviços, como a inscrição do motorista por aplicativo no cadastro municipal de condutores de transporte remunerado individual de passageiros e a identificação de documento refere ao transporte utilizado. Ademais, o preceito também menciona medidas de segurança para usuários, tornando obrigatório a conferência de antecedentes criminais do motorista e instituição de sistemas de monitoramento para GPS de veículos. A lei procurar asseverar a segurança e regulamentação do serviço dentro da cidade de Campina Grande.

Logo em seu 1º artigo, precisamente no §4º²⁸ define o que a lei considera como transporte privado individual de passageiros, se tratando exclusivamente de um serviço solicitado por plataformas online.

Com redação expressa no artigo 20 da legislação, o FMMU tem o interesse de garantir uma estrutura financeira para as políticas públicas de melhoria da mobilidade urbana no município, com objetivo de propiciar o alcance democrático, seguro, amplo, inclusivo e sustentável, favorecendo “implementação de sistemas de transportes coletivos por meio de investimentos exclusivos para o desenvolvimento de tecnologias e serviços de implantação, sinalização, organização e fiscalização de sistemas de trânsito”.²⁹

O art. 2º estabelece a responsabilidade da STTP com gestão, concessão de autorização, a fixação de metas e fiscalização das práticas das empresas e dos motoristas.

Art. 2º Fica a Superintendência de Trânsito e Transportes Públicos STTP responsável pela gestão e concessão de autorização para as empresas que prestarem serviço de Transporte Remunerado Privado Individual de

²⁸ §4º Para os fins desta Lei, considera-se transporte remunerado privado individual de passageiros o serviço remunerado de transporte de passageiros, não aberto ao público, por meio de veículos de categoria particular, para a realização de viagens individualizadas, solicitadas exclusivamente por usuários previamente cadastrados em aplicativos de mobilidade urbana ou outras plataformas de comunicação em rede.

²⁹ Caput do artigo 20 da Lei Nº7.233 de 19 de junho de 2019.

Passageiros, por meio de plataforma digital, no Município de Campina Grande, com as seguintes atribuições:

I — A gestão, regulação e fiscalização dos serviços de Transporte Remunerado Privado Individual de Passageiros, conforme parâmetros previstos nesta Lei;

II— Definir o prego público nos termos do art. 3º;

IV— Fixar metas e o nível de equilíbrio da utilização do sistema viário;

V— Definir os critérios para a concessão de autorização para as empresas interessadas;

VI— Dar publicidade a todos os atos relativos à utilização do sistema viário urbano do Município de Campina Grande para a prestação de serviços de Transporte Remunerado Privado Individual de Passageiros;

VII— Fiscalizar práticas e condutas abusivas cometidas pelas empresas e/ou

motoristas.

Fixando uma taxa de regulação no artigo 3º³⁰, normatiza a cobrança da taxa de regulamentação com porcentagem de 1,5% de todas as viagens iniciadas no município. Estabelecendo uma equiparação pela utilização do sistema viário por automóveis das empresas que operam na cidade e impactam na produção de trânsito lento e emissão de poluentes. Os incisos também tratam da possibilidade do valer dessa taxa ser alterado por Decreto Executivo a qualquer momento, podendo ser suspensa a autorização de transporte remunerado privado individual de passageiros no caso de não pagamento do estabelecido.

Por isso, foi instituído para ser uma unidade autônoma de caráter orçamentário vinculado a STTP, onde todos os recursos adquiridos devem se concentrar, não apenas a cobrança da taxa de regulação, mas todos os recursos financeiros implementados como ferramentas para gestão, ou seja, o pedágio de cunho urbano, taxação dos serviços de carga, política de estacionamento etc.

A lei também traz, expressamente no artigo 22, a aplicação dos recursos “exclusivamente para as seguintes finalidades”, definindo um rol taxativo para utilização das verbas do FMMU. Sendo elas:

³⁰ Art. 3º A realização ou intermediação de serviços de Transporte Remunerado Privado Individual de Passageiros implicara no pagamento pelas empresas de aplicativo de taxa de regulação de 1,5% calculada sobre o valor de cada viagem iniciada no município de Campina Grande.

- I. Custeio para o desenvolvimento das atividades, e com a realização das vistorias nos veículos de transporte privado por aplicativo previstas na presente Lei;
- II. Financiamento e contratação de estudos, projetos, planos de desenvolvimento tecnológico;
- III. Aquisição de material permanente ou de consumo e outros insumos necessários para planejamento, projeto, implantação, manutenção, operação e fiscalização do sistema de trânsito;
- IV. implementação de programas visando a melhoria da qualidade das tecnologias e serviços objeto da presente Lei;
- V. Desenvolvimento e capacitação dos recursos humanos envolvidos na gestão, na execução, na produção e na prestação dos serviços, por meio de gratificações, premiações por metas alcançadas na execução da presente Lei;
- VI. Investimentos em infraestrutura de suporte da implementação, execução, aperfeiçoamento e ampliação das tecnologias e serviços da presente Lei;
- VII. Investimentos em equipamentos, capacitação tecnológica, incentivos a inovação e a pesquisa científica e tecnológica no ambiente produtivo nos termos da Lei Federal nº 10.973 de 2 de dezembro de 2004;
- VIII. Custeio e investimento em outras atividades de tecnologia associadas ao objeto da presente Lei.

Apesar da Lei apresentar algumas destinações e finalidades para o fundo financeiro do FMMU, como o investimento em desenvolvimento de tecnologia para aprimorar serviços e políticas de trânsito, além da possibilidade de implementar uma infraestrutura de organização e fiscalização para melhoria da mobilidade urbana, a Lei não apresenta nenhuma eficácia. Após anos da sua promulgação, a STTP ainda não tem nenhuma gestão sobre os aplicativos de Transporte Remunerado Privado Individual de Passageiros.

Capítulo II – Estado neoliberal e a construção de um novo modo de vida “O empresário de si”

2.1 Estado e capitalismo

Não é possível negar o papel que o trabalho exerce perante a sociedade como um elemento condicionante ao desenvolvimento, não só econômico, mas também o social. Todavia, o debate só é prolongado quando faltam condições para desempenhá-lo e se aprofunda a necessidade de preservar trabalho descente.

A Organização Internacional do Trabalho - OIT, busca disseminar mundialmente que o trabalho não pode ser pautado como mercadoria, traçando linhas gerais para que a mão-de obra não seja precarizada, incentivando os países que adotem o mínimo de determinações para a prestação de um trabalho no contexto da dignidade humana (VOSGERAU; COMAR, 2019). A declaração da OIT demonstra a ligação entre os seus objetivos estratégicos e as garantias do trabalho, especialmente as expostas na Declaração Relativa aos Direitos e Princípios Fundamentais no Trabalho adotadas em 1988. Por isso, estabelecer o trabalho descente é um elemento fundamental para que se concretizar a dignidade da pessoa humana, estabelecida no artigo 1º, III da C Constituição da República - CF de 1988.

Entretanto, nem sempre estar desempenhando alguma atividade significa estar trabalhando decentemente. A procura por novas tecnologias tem sido frequentemente o pilar do desenvolvimento econômico da sociedade, independentemente das consequências que possam gerar para o mundo do trabalho. Levando essa realidade para uma visão mais futurista, Standing (2016) evidencia que até 2025 um terço do total das relações de trabalho será intervindo pelas plataformas digitais.

Para Marx (2013) os meios acumulação capitalista e produção se ampliam em uma agilidade superior e irregular em relação à contraprestação remuneratória e

existência de postos de trabalho, e que a expansão da acumulação de capital não gera evolução para grande parte da massa social.

Segundo Castro (2020) historicamente, o Brasil tem um mercado de trabalho flexível, informal e precário, o estabelecimento da Uberização só intensificou essas características morfológicas, assim o “Trabalho uberizado significa mais informalidade, mais flexibilidade, e mais precarização” (CASTRO, p.77, 2020).

Para provocar mudanças positivas efetivas nas condições socioeconômicas dos trabalhadores, o desenvolvimento deve estar ligado aos processos de introdução da tecnologia e industrialização, com a utilização adequada da mão de obra e proveito dos recursos naturais, em um progresso desenvolvimento genuíno. A ligação entre o discurso de trabalho e desenvolvimento foi apontada como um pilar fundamental para sustentar o desenvolvimento dos países nos aspectos sociais, econômicos e culturais.

Cabe destacar que há diferença entre desenvolvimento e crescimento econômico, uma vez que um não é sinônimo do outro. Com base em Celso Furtado (1974) o desenvolvimento é o grupo de modificações no campo social, político e econômico que permitem a elevação do nível de produtividade e qualidade de vida. Por outro lado, o que é mal interpretado é geração de acumulação de capital, visto como crescimento econômico na sociedade atual, que não ocasiona nenhuma melhoria na sociedade, atingindo apenas os detentores do meio de produção.

A existência de postos de emprego dignos é um fator inteiramente conectado ao desenvolvimento econômico eficaz, entretanto, uma série de outras providências são indispensáveis para o progresso da sociedade. Por julgar as consequências desumanas dessa forma de trabalho que a OIT publicou, em 2015, a “Agenda 2030 de desenvolvimento sustentável” que estabeleceu dezessete objetivos para o desenvolvimento sustentável. Ocupando o 8º objetivo da agenda, o trabalho decente é tratado como um conceito central para que se possa alcançar os demais objetivos. Dentre as metas que se correlacionam diretamente com este estudo está a 8.5 que visa “até 2030, alcançar o emprego pleno e produtivo e trabalho decente para todas as mulheres e homens, inclusive para os jovens e as pessoas com deficiência, e remuneração igual para trabalho de igual valor” (ONU BRASIL, 2021) e, também, a meta 8.8 que estabelece a “busca proteger os direitos trabalhistas e promover ambientes de trabalho seguros e protegidos para todos os trabalhadores, incluindo os trabalhadores migrantes, em particular as mulheres migrantes, e pessoas em

empregos precários” (OBJETIVOS DO DESENVOLVIMENTO SUSTENTÁVEL, 2015).

2.2 Neoliberalismo, meritocracia e controle da subjetividade

Em uma sociedade categorizada como sul do mundo³¹, marcada pela desigualdade social constante e crescente, fundada na exploração do trabalho humano, surge o ideal de empreendedorismo como uma ideologia, religião, ou até mesmo como uma conduta heroica, pregando a possibilidade do trabalhador, por meio do “autoesforço” e próprio mérito conseguir sair do desemprego e transformar-se em detentor dos meios de produção, ou seja, tornar-se capitalista.

Assim, desde as décadas de 1960 e 1970, com as mudanças influenciadas pela tecnologia nos EUA e no Reino Unido, defendido pelos líderes políticos Ronald Reagan³² e Margaret Thatcher³³, gerou modernização na indústria, afetando a dinâmica da economia mundial. Com isso, o empreendedorismo se tornou um tema relevante e atuante na sociedade (LANDSTRÖM et al., 2012).

Os objetivos do neoliberalismo expressados na frase de Margareth Thatcher “A economia é o método. O objeto é modificar o coração e a alma” (SAFATLE, 2015, p. 196), carregam a intenção da produção de indivíduos moldados a contemporânea ordem econômica e social, estimulando a gestão de si mesmo como um ideal presente.

A Marca do conservadorismo de Margaret Thatcher, em torno dos anos 1980, e o símbolo do liberalismo social de Tony Blair³⁴ no período dos governos do ‘novo trabalhismo’, no intervalo de 1997 a 2010, está na cultura da meritocracia. Fundamentada na liberdade do indivíduo, no resultado justo derivado de muito

³¹ A compreensão de sul não advém exclusivamente da geografia. Conceituada como uma metáfora da miséria humana causadas pelo capitalismo, colonialismo e principalmente pelo patriarcado, nos países que se localizam ao sul do mundo (Santos, 1995, 2014).

³² Conservador, responsável por inserir ideias neoliberais e o combate contra o comunismo, foi Ex-presidente dos Estados Unidos da América, exerceu dois mandatos entre 1981 e 1988. Antes de seguir a carreira política foi um ator em Hollywood. Disponível em: <https://www.reaganfoundation.org/ronald-reagan/>. Acesso em:

³³ Primeira mulher a ocupar o cargo de primeira-ministra na Europa, exerceu mandatos entre 1979 e 1990, ficou conhecida pelo apelido de Dama de Ferro. Conservadora, nacionalista, e forte defensora das políticas liberais, responsável por implementar a economia neoliberal no Reino Unido. Disponível em: <https://www.britannica.com/biography/Margaret-Thatcher> . Acesso em:

³⁴ Conhecido por ter sido primeiro-ministro do Reino Unido de 1997 a 2007, durante seu mandato implementou uma série de reformas sociais e econômicas.

trabalho e dos talentos e concepção de uma ascensão social em relação a origem, ultrapassando as barreiras sociais. Com Thatcher investindo em um nacionalismo extremamente excludente em conteúdo étnico e no consumismo, enquanto Blair favoreceu uma política irrestrita, inclusiva e prontamente meritocrática (LITTER, 2018).

Esse tipo de discurso ganhou maior visibilidade no Brasil a partir da década de 1990, com as mudanças econômicas e políticas provenientes da eleição de Fernando Collor. Seguindo o raciocínio do desemprego não mais oriundo de um problema social, mas como fruto da falha do sujeito que não se dedicou e trabalhou o suficiente (CORDEIRO; MELLO, 2006).

No decorrer dos anos, como parte dessa política, o empreendedorismo tem sofrido mutações na sua definição, assumindo novos significados e utilizações. O empresário-agente schumpeteriano, que é inovador, criativo, ousado, portador das melhores ideias, que rompe com qualquer paradigma que impeça de produzir e disposição para assumir riscos. A figura do empreendedor que atualmente se compromete com diversas atividades, assumindo a não formalização do trabalho, tomando para si todos os riscos e ainda prossegue sendo subordinado como trabalhador, entretanto, denominado de empreendedor (ABÍLIO, 2017).

Desde então, com a reestruturação produtiva derivada da instituição de novos padrões de econômicos, principalmente com a internacionalização e globalização, redução e incerteza dos postos de trabalho, insatisfação com o emprego, o mercado digital, o desemprego, dentre outros fatores impulsionaram a visibilidade do empreendedorismo nos últimos tempos.

Conforme Harvey (2008), os princípios neoliberais se posicionam dentro das práticas político-econômicas, que apresenta: “o bem-estar humano pode ser melhor promovido liberando-se as liberdades e capacidades empreendedoras individuais no âmbito de uma estrutura institucional caracterizada por sólidos direitos a propriedade privada, livres mercados e livre comércio” (p.6). Nesse contexto, fica sobre responsabilidade de cada indivíduo o efeito de cada escolha e o resultado de como investiu suas competências. Assim, em decorrência do avanço de políticas neoliberais de flexibilização e reorganização do capitalismo, grande parte dos trabalhadores se deparou com a situação de desemprego. Uma porção desses indivíduos foi reagrupada no mercado de trabalho por meio da tecnologia, buscando

serem “empresa de si mesmo”³⁵, entretanto, deparando-se com a iniquidade da flexibilização e precarização da autonomia.

Dentro desse sistema se encaixa a meritocracia, que valoriza a conquista com base no mérito pessoal, talento ou habilidade. É importante elemento em diversas sociedades, associado a resultados positivos relacionados a inovação, produtividade e desempenho (HUNT et al., 2020). É defendida como posição equitativa de seleção, promoção e recompensa de indivíduos como um princípio justo em função de suas capacidades e realizações. Entretanto, as controvérsias em relação a esse conceito de mérito são subjetivas, ligado a privilégios sociais como: gênero, raça, classe social e educação; dentre outros fatores que influenciam no surgimento e disponibilidade de oportunidade para os indivíduos (SANDEL, 2020).

Ademais, a meritocracia presume que todas as pessoas possuem as mesmas chances e recursos para alcançar suas realizações pessoais. Todavia, as particularidades individuais que intercorrem os seres humanos são únicas, isso quer dizer que muitas vezes as pessoas são impedidas de conquistar seus objetivos por condições estruturais como diversidades econômicas e políticas. Isso sustenta o argumento da meritocracia como mito ou ilusão, no qual os sujeitos que estão em desvantagem desde o início em virtude de condições raciais, socioeconômicas ou de gênero. Deturpando o sentido imposto a coletividade e revelando uma sociedade onde a vantagem é herdada e pobreza é reforçada (HARTMANN, 2021).

Na obra “A nova razão do mundo”, Dardot e Laval (2016) abordam conceitos psicanalíticos e político-sociais, discutindo como o neoliberalismo não se limita apenas a uma teoria econômica, mas, dentre suas implicações, incide uma nova racionalidade mundial, como demonstra o trecho do livro:

A liberdade neoliberal seria extraída da concorrência mercantil, cuja lógica terminaria por se generalizar para todas as esferas sociais, entre as quais o Estado, de agora em diante transformado em ente horizontal, em situação de competição com todos os outros agentes econômicos privados. Longe de ser simplesmente uma ideologia, o neoliberalismo configuraria uma racionalidade política global, que prescindiria de qualquer teleologia ou continuidade substantiva com as antigas formas do liberalismo. (Dardot; Laval, 2016, p. 2)

³⁵ A ideia de um indivíduo que assume o papel de patrão e empregado, que se enxerga como portador de capital e dependente apenas de sua força para superar a pobreza. Um sujeito que toma o espaço de empreendedor de si mesmo, e acredita que nessas condições é competitivo no mercado de trabalho.

Enquanto o neoliberalismo propaga a mínima intervenção do Estado na economia, em promessa de garantir o desenvolvimento econômico e social do país, a lógica forjada nessa ideologia impacta nas instituições financeiras, nas tomadas de decisões dos governos, nos sujeitos e suas relações sociais, esculpindo e articulando suas subjetividades. Isso quer dizer que quanto menor for a proteção estatal, mais os indivíduos se desenvolvem para buscar seus objetivos, utilizando instrumentos para melhorar a “Gestão por metas, avaliação de desempenhos e autocontrole dos resultados” (DARDOT; LAVAL, 2016, p. 228).

Observando como se aplica na sociedade, pressupõe-se que o ato de empreender também é influenciado pelos principais estímulos do corpo social que são as doutrinas/crenças. Leandro Karnal debate que convivemos em uma era administrada pela “teologia do empreendedorismo”, originada pela cultura norte-americana difundida pelo mundo, como toda crença é fundada na convicção mágica, propagando a psicologia positiva, inteligência emocional e motivação, onde o sucesso toma o papel da divindade (CAFÉ FILOSÓFICO CPFL, 2017).

Como qualquer religião, que parte do dogma de pregar a biografia da divindade e fazer dele exemplo a ser seguido, como uma missão de fé, no empreendedorismo não é diferente. As trajetórias dos grandes empreendedores, divulgadas constantemente em canais de fácil acesso, como as redes sociais, reportagens televisionadas em canais abertos, ou até em livros que vendem a fórmula do sucesso, se demonstra não o produto ou a empresa desenvolvida, mas o êxito da pessoa empreendedora como arquétipo a ser adotado, assim, com a aproximação desse ideal/dogma a uma crença a ser praticada.

A gestão dos aplicativos criou uma estrutura com a intenção de isolamento entre os trabalhadores por aplicativo. A ideia de empreendedores autônomos, que disputam lugar com todos que tenham o mesmo interesse de otimizar seu tempo para alcançar o maior número de demandas cumpridas, para conseguir aumentar seu ganho. Vendendo a ideia da individualização do trabalho, que tem por propósito a asfixia das insatisfações particulares para silenciar qualquer descontentamento coletivo (FERNADES, 2021).

Apesar de ser reconhecida atualmente em diversos âmbitos do mundo do trabalho, o espírito empreendedor entra na economia de compartilhamento, popularizando o discurso de autonomia e empreendedorismo dos parceiros. Isso contribui para a distorção de como o trabalhador enxerga o exercício da sua

atividade, ao realizar o sonho de ser seu próprio patrão. É necessário considerar que o indicador internacional que discute a facilidade para se fazer negócios, realizado pelo Banco Mundial, colocou o Brasil na 124ª posição do ranking em um total de 190 países. (WORLD BANK, 2020)

A sedução pela abstração de liberdade e autonomia, atrelado com atualização da tecnologia no que tange as ocupações de trabalho, como maneira de minimizar os efeitos da miséria, desemprego e até mesmo nos gastos de produção, faz os empregos por aplicativo serem cada dia mais estimados. Em 02 de agosto de 2019 o Comitê Gestor do Simples Nacional aprovou a incorporação da função de motorista por aplicativo como uma das atividades lícitas ao microempreendedor individual.

Regulado pela Lei Complementar nº: 128 de 19 de dezembro de 2008, microempreendedor Individual ou também considerado MEI é todo aquele que trabalha por sua própria responsabilidade e que se efetiva como um empresário de pequeno porte, estabelecido dentro das exigências legais, como uma receita de até 81 mil reais por ano, e não pode ser socio ou proprietário em qualquer outra empresa que recolha impostos compreendida pelo Simples Nacional.³⁶

A propaganda realizada em cima da adesão do MEI, com o discurso de empreendedorismo, inverte a lógica da luta de décadas das classes operárias. Com o olhar voltado para o lucro, diante do enaltecimento de uma liberdade econômica, contribui para que o trabalhador se abstenha de ser um sujeito de direitos e garantias, tornando-se apenas um objeto para acumulação de riquezas.

No que diz respeito ao vínculo empregatício, normatizado pela Consolidação das Leis Trabalhistas, os colaboradores da Uber, Rappi e Ifood preenchem diversos requisitos, porém, o reconhecimento da relação empregatícia não é pacificado. Nesse seguimento, uma questão necessária para a reflexão do quanto à ascendência da atividade laboral mistura-se com o regime da uberização, a qual se subordina sistematicamente pelo meio cibernético dos aplicativos. A necessidade da conectividade por meio da tecnologia, para iniciar o processo exercido pelas grandes organizações, que é apenas acessível para uma quantidade significativa da população (OLIVEIRA, 2020).

³⁶ Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/lcp/lcp128.htm. Acesso em: 28 de agosto de 2021

2.3 Uberização e o ethos do “empresário de si”

O ethos vem de um termo grego que remete a moralidade ou especificidade de um indivíduo, ou grupo. De acordo com Aristóteles citado por Scholtz (2012), o ethos faz parte dos três elementos fundamentais da persuasão, juntamente com “logos”, que significa apelo lógico e o “páthos”, que denota apelo emocional. Na filosofia, o ethos é definido como uma ética por meio de atributos de credibilidade, confiança e conhecimento, ou seja, uma forma de como as pessoas vivem e se comportam em relação aos outros.

Diante do exposto, o ethos do “empresário de si” tem se caracterizado para os trabalhadores com um valor central da *Gig economy*, como discutido por Schor (p.9, 2016) “A ideologia do 'empreendedorismo pessoal' sugere que os indivíduos são responsáveis por sua própria sorte e que sua prosperidade depende de suas próprias habilidades, motivação e perseverança”. Definido por sua ênfase na flexibilidade, autonomia e responsabilidade pelos próprios meios de produção.

O empreendedorismo prega que os trabalhadores se vejam como os responsáveis pelo seu êxito ou pela falta dele, essa é a falácia para conduzir um discurso que existe igualdade entre os que usurpam da força de trabalho e os que vendem ela. Todavia, o que realmente acontece é que empreendedores que não tem caminhos melhores para a solução do desemprego, adentram nesse mundo para provisão de mantimentos para si e sua família, diferente de um capitalista, que como detentor de capital enxerga uma oportunidade de mercado e decide começar a empreender mesmo possuindo outras fontes de renda. (ANTUNES, 2018)

Nos sites de busca de forma geral, ao digitar a palavra “Uber” o futuro motorista já se depara com o marketing da empresa que lança frases associadas a dinheiro rápido e fácil como: “Dirija quando quiser”, “Faça o seu próprio horário”, “Ganhe dinheiro a qualquer hora, em qualquer lugar”.³⁷ Frases montadas para conferirem ao trabalhador a percepção que aderindo à empresa terá a possibilidade de autonomia e empreendedorismo.

³⁷Disponível em: <https://www.uber.com/br/pt-br/s/e/join/>. Acesso em: 02 maio de 2022

Para entender o “espírito empreendedor”³⁸, é preciso compreender a obra de Weber (2004) que trata da consolidação do protestantismo no eixo teólogo de João Calvino, que demonstra o capitalismo com uma relação direta com a ética protestante, sobretudo, com aproximação dos valores éticos entre ambos. Assim, o “espírito capitalista” para Weber está atrelado pela religiosidade que pode ser sintetizada na negação ao misticismo do medievo, ou seja, são valores na modernidade que motivam os indivíduos a buscar a autorrealização por meio da vida regrada pelo trabalho com a negação dos sentimentos carnis com o propósito de cumprir a virtude racional.

Sobre o pensamento de Weber, Luciano Albino (2019) esclarece:

O processo de racionalização destacado por Weber em vários trechos de sua obra, que seria próprio da cultura Ocidental e estaria em curso há milênios, vem esclarecer, dentre outras coisas, a formação do estado e do capitalismo modernos. Uma base jurídica, também moderna, estruturou a ordem tipicamente burocrática, responsável pela profunda mudança social. Weber explica o caminho histórico a partir do qual, o Estado capitalista moderno sucedeu outro, patrimonialista, personificado na figura dos senhores feudais e principados regionais (BARBOSA, 2019, P.158).

Dessa maneira, paralelo à compreensão entre a vida econômica e a ética da religião weberiana está o conceito de empreendedor, sintetizada por Schumpeter (1997) que almejava conceber uma nova tese econômica tracejada na inovação e transformação. A teoria schumpeteriana compreende o desenvolvimento econômico por meio da inovação, como sendo um fator que pode se dar de diversas formas, com produtos inéditos e novos métodos produtivos, por exemplo. Definindo que o empreendedor tem o encargo de revolucionar a organização da produção por meio de alternativas, pois o crescimento econômico não era resultado apenas da acumulação do capital, mas que “[...] incessantemente revoluciona a estrutura econômica de dentro, destruindo a velha e criando uma nova estrutura” (LEITE, 2012, p. 28).

³⁸ A expressão empreendedor começou a ser utilizada na visão econômica no século XVII, para designar aos sujeitos que incorporavam técnicas de agricultura novas nas suas terras ou para os que arriscavam capital investindo na indústria. Assim, Richard Cantillon (1680-1734) trouxe a primeira interpretação teórica tratando do risco e incerteza inerente a essa atividade (HISRICH e PETERS, 2004).

Nunes (2019) cita o filme “Ladrões de Bicicleta”³⁹, onde o protagonista roga por um emprego em uma fila na cidade de Roma, e após conseguir com muita súplica, é informado que para trabalhar necessita da sua própria bicicleta. Prontamente o personagem vende os bens para adquirir uma, mas ao ser roubado em seu primeiro dia de trabalho tem que, aflito, encontrar por si mesmo um veículo para trabalhar.

O retrato da humilhação do indivíduo que, no filme já ultrapassa pela devastação deixada pela segunda guerra na Itália, demonstra o que o trabalhador, esgotado pela sua condição, deve requerer um esforço sub-humano para conseguir exercer um trabalho sem nenhuma segurança ou garantia. Revelando a incerteza de inúmeros cidadãos que precisam tirar seu sustento diante de condições degradantes, como as demonstradas no filme, precisando se cadastrar em uma plataforma, que não oferece nenhum aparato, mas exige o trabalhador se esforce para trabalhar o máximo que puder, sendo o único agente encarregado de adquirir e manter as ferramentas de trabalho.

Entre as motivações, no âmbito da lógica liberal onde o campo econômico sobrepõe o psicológico, este pode ser analisado como parte dos insumos, ou seja, a saúde mental e emocional do ser faz parte do capital humano que necessita ser bem regido pelo “empresário de si”, diante do cenário atual da competência e responsabilidade da convergência entre vida-economia. Num panorama onde a liberdade de empreender sobrepõe todos os outros âmbitos da vida humana, criando principalmente uma desvalorização do descanso do trabalhador ou qualquer outro cuidado com sua saúde psíquica (CORRÊA, 2019).

Os moldes do mercado uberizado permitem que o sistema sugue completamente a força do trabalhador, que vende sua mão-de-obra em troca de sobrevivência, em um contexto de relações de trabalho precárias e banalizadas. Onde não existe contrato, direitos a serem assegurados ou carga horarias a serem cumpridas (ANTUNES, 2018).

De acordo com Castro (2020) o empreendedorismo assume elementos com matriz ideológica nessa nova faceta que o capitalismo se encontra, onde o trabalhador deixa a figura de celetista formal e transforma-se em um empreendedor. Como uma saída alternativa ao desemprego, ainda que longe de se transformarem

³⁹ *Ladri di biciclette*. Direção: Vittorio De Sica. Itália: [s. n.], 1948. 35 mm

em pequenos capitalistas, a maioria dos empreendedores são ex-empregados que ao se deparar com demissão tiveram que se arriscar em laborar por conta própria.

Para Ehrenberg (2010) ser empreendedor não significa necessariamente ter uma atividade remunerada, mas uma maneira de conduzir a si mesmo, ou seja, o indivíduo como o senhor do seu futuro, onde a meritocracia justifica os sucessos ou fracassos. No que diz respeito ao *Ethos*, Pierre Bourdieu descreve como “valores em estado prático, não consciente, que regem a moral cotidiana” (Thiry-cherques, 2006, p. 33) além de detalhar como: “um conjunto sistemático de disposições morais, de princípios práticos” (Thiry-cherques, 2006, p. 33). Isso quer dizer que o ethos empreendedor, pautado no pensamento neoliberal, é demandado como um propulsor de mudanças na formação do indivíduo moderno, motivando a particularização do “eu”.

Diante do cenário de empreendedorismo, até mesmo para validá-lo, encontramos uma camada social moldada dentro das promessas e da ambição do consumo burguês, ou seja, que se enxerga como pessoa a partir consumo de determinados produtos. O autor Giovanni Alves utiliza o termo “proletaróides”, para denominar “os jovens assalariados pobres da dita ‘nova classe média’ ou classe C e D, incluídos no consumo pelo neodesenvolvimentismo, e que buscam incluir-se na sociedade burguesa por meio do consumo popular de marca” (ALVES, 2014. p. 201). Os proletaróides são uma categoria que surgiu recentemente no âmbito do trabalho, inseridos numa economia cada vez mais globalizada, estabelecida na omissão das normas do trabalho e precarização das condições do emprego. (NUNES, 2021). Nesse sentido, os trabalhadores enfrentam um cenário de submissão e exploração, pautando sua vida no consumo imposto pelo capitalismo, encontrados vendendo sua força de trabalho para setores de terceirização, trabalho temporário ou para as economias de plataforma

O precariado não se confunde com o conceito de “proletaróides”. Este termo tem sido utilizado para descrever jovens que possuem subempregos, em atividades informais ou contratos temporários, que sem proteção social e com remunerações baixas, enfrentam condições de trabalhos precários. Para Giovanni Alves (2014) o precariado é composto pela juventude de assalariados, em predominância os que possuem pele clara, por outro lado, mesmo os “proletaróides” sendo jovens pobres assalariados, são os que sempre foram excluídos do consumo burguês e nas grandes metrópoles ocupam a periferia. Segundo as próprias palavras de Giovanni

se trata de “uma camada pobre, mas de cabeça burguesa. É um conceito até utilizado por Max Weber em *Ciência como Vocação* onde ele diz exatamente isso, proletaróide é classe média proletarizada, ou é proletário com cabeça de classe média” (MORAIS; FERNANDES, p. 437, 2016). Desse modo, o autor explica que se trata de pobres que com algumas tiveram conquistas consumistas pelo acesso ao crédito, ou seja, começaram adquirir artigos de luxo para conseguir algum tipo de certificação social.

Mesmo que Giovanni Alves estivesse falando de um movimento que iniciou nos rolezinhos⁴⁰ em meados de 2013, antes mesmo da chegada dos transportes por aplicativo no Brasil, não há como deixar de citar como vem trazendo reflexos na atualidade. Considerando que o novo capitalismo, que se amplia por todas as dinâmicas da tecnologia, principalmente das redes sociais, que propagam um consumo exacerbado nos moldes da burguesia.

Frisa-se que por se tratar de uma classe marginalizada e periférica, que sempre tiveram problemas para terem acesso ao básico, inclusive, ocupações de trabalho regulares com carteira assinada, tornam-se os primeiros alvos a ocuparem os espaços dos trabalhos precários, inclusive os por meio dos aplicativos. Segundo Abílio (2019), a utilização do conceito empreendedor para os trabalhadores dentro da uberização seria inadequado, quando a conceituação correta seria “autogerente subordinado”. Por isso, como essas formas de trabalho não precisam de quase nenhuma experiência e não há uma rígida regulamentação, culmina na maior aderência desse tipo de indivíduo, ou seja, as “empresas-aplicativo acabam por estabelecer um nicho até então inexistente de uma ocupação que, por suas características, já nasce como uma ocupação tipicamente juvenil, negra e periférica” (ABILIO, p.10, 2019).

2.4 A ilusão da liberdade e controle do corpo e das através dos aplicativos

⁴⁰ Se trata de um movimento que repercutiu na mídia, onde jovens da periferia marcavam encontros no shopping pelas redes sociais. Devido à grande difusão do funk ostentação nas periferias do país, a maioria desses jovens se vestia como os MCs (cantores de baile funk), exibindo estampas de grifes famosas em roupa, calçados e acessórios. O primeiro encontro chegou a reunir seis mil pessoas no Shopping Metrô Itaquera.

Com a globalização tecnológica e a popularização dos aplicativos, o corpo e as atividades das pessoas estão cada vez mais sob controle das plataformas digitais. Com isso, surgem questões sobre a ilusão da liberdade e do controle individual em relação ao uso dessas tecnologias. Como denota Kessler e Herd (2020), os trabalhadores da economia de compartilhamento enfrentam uma série de riscos como: falta de proteção legislativa, baixa remuneração, ausência de segurança social e outros direitos básicos. Ademais, lidam com a incerteza do próprio sustento, diante da incerteza do volume de trabalho, o que pode incidir em altos índices de ansiedade e estresse.

O controle do corpo e da mente dos trabalhadores ocorre através dos algoritmos dos aplicativos, já que estes são projetados para alavancar os lucros das empresas, que acontece, em geral, às custas dos trabalhadores. Responsáveis por controlar a quantidade de trabalho que os trabalhadores realizam, determinando as rotas das corridas e avaliando o desempenho do trabalho (DIJCK, 2020). Com altos níveis de vigilância, denotando o controle sobre o corpo e mente dos trabalhadores, principalmente por aliar as avaliações dos clientes e a viabilidade de punições por baixo desempenho.

A mentalidade empreendedora pode encobrir a realidade do exercício de trabalho e controle algorítmico realizado pelas empresas. Para Burawoy (2018), o trabalho de plataforma está criando uma classe nova: os “empresários de si”, os quais são constantemente levados a se enxergar como empreendedores, responsáveis pelo seu sucesso ou fracasso.

A ilusão que as plataformas digitais constroem no ideal de liberdade se refere à crença de total independência em relação a receber ordens, ou seja, autonomia em relação às suas atividades laborais. As pesquisas demonstram o contraponto da liberdade que é a submissão às restrições e controles que as empresas realizam por intermédio dos algoritmos. Um estudo realizado na universidade de Oxford, em 2018, demonstrou que os “parceiros” dos aplicativos estão sujeitos a uma série de restrições vinculadas ao exercício laboral, com avaliações constantes de seu desempenho e a restrição de sua competência em selecionar os trabalhos que desejam realizar (DE STEFANO, 2018). Outro estudo realizado em 2018 pela Fundação Friedrich Ebert Stiftung, com trabalhadores que atuam em plataformas têm premissas semelhantes, as quais se baseiam na análise das condições de trabalho precárias dos motoristas por aplicativos de transporte, destacando-se a

ausência de clareza nas políticas de remuneração, a falta de proteções trabalhistas e a constante avaliação de seu desempenho por meio de algoritmos. (FRIEDRICH EBERT STIFTUNG, 2018)

La Boétie (2017) explora a origem da servidão voluntária, que surge da vontade distorcida de controle sobre si mesmo, resultando em uma ilusão de liberdade. No contexto empresarial, essa ilusão se manifesta como uma vontade profunda de vencer na meritocracia do sistema capitalista, o que muitas vezes envolve colocar outras pessoas abaixo de nós e impor nossos interesses sobre seus desejos. Isso cria uma estrutura vertical de dominação, rompendo com qualquer ideia de igualdade horizontal.

Os trabalhadores por aplicativos, longe de estar no controle de qualquer regra sobre o valor do serviço, distribuição do trabalho ou gratificação. Em uma técnica não evidenciada pelas plataformas, que se configura na gamificação do trabalho⁴¹, que tem como propósito engajar as pessoas na sua atividade fazendo com que se trabalhe mais horas. No caso dos motoristas, implica no aumento de corridas e na necessidade de ter um atendimento exemplar aos clientes, quanto mais alta a pontuação, maior sua visibilidade para os clientes e mais chances de receber corridas. Apesar de não deixar claro, é possível encontrar até vídeos no YouTube de motoristas ensinando como ser um “Uber 5 estrelas”⁴². Dessa forma, dentro da uberização o universo de avaliações é primordial, já que estabelece um padrão de qualidade do serviço prestado pelo trabalhador, ou seja, trata-se de um controle que está presente de forma universal e informal em sua atividade.

Outro ponto crucial da uberização: por não formalizarem contratos, as empresas não podem dispensar os trabalhadores, entretanto, podem desligá-lo da plataforma. Ainda que o desligamento se dê por amplo motivos, nem sempre estão esclarecidos ao trabalhador. Conforme exposto no site da Uber⁴³, por exemplo, os argumentos dos desligamentos estão presentes nas políticas de desativações, onde um deles é a média de avaliações abaixo dos parceiros da cidade. Ademais, a Uber ainda coloca uma cláusula presente nos termos de uso da plataforma, onde a

⁴¹ Derivado da palavra inglesa ‘game’, como sugere a própria palavra é utilizada para se referir a produtividade incentivada por meio de desafios, onde o trabalhador recebe pontuações e prêmios ao concluir determinadas atividades (SCHOLZ, 2013)

⁴² “Motorista Uber 5 estrelas - como subir a nota na Uber”. Vídeo disponível no Link: <https://www.youtube.com/watch?v=LkzaXkJCyLo> Acesso em: 29 de março de 2023

⁴³ Políticas de desativações. disponível no link: <https://www.uber.com/br/pt-br/drive/safety/deactivations/>. Acesso em: 29 de março de 2023

empresa possui o direito de descontar do pagamento dos motoristas valores relacionados a prejuízos ou danos gerados pelo mau uso da plataforma.

Os aplicativos elaboraram um discurso que realça a concepção de controle e autoaperfeiçoamento. A utilização de ferramentas que possuem a pretensão de fornecer um sentimento de poder e autonomia sobre o corpo e mente do indivíduo. Entretanto, essa sensação de controle pode esconder os problemas econômicos e sociais que auxiliam na vulnerabilização dos trabalhadores. Isso acontece já que para conseguir o sustento por intermédio das plataformas precisam estar disponíveis por muitas horas no dia, incluído finais de semana e feriados. O resultado é falta de tempo para a vida social e familiar, além da pressão constante de precisar estar sempre rendendo e trabalhando.

Capítulo III – Trajetórias e ethos dos trabalhadores de Uber de Campina Grande

3.1 Resultados e discussões

Como indicado anteriormente, foi realizado um levantamento das publicações presentes no *feed*⁴⁴ do PAM nos meses de janeiro de 2021 a setembro de 2022, contendo 64 postagens nesse período. Dentre as postagens com recorte temporal selecionado, foi realizado uma filtragem para indicar os conteúdos mais relevantes para esta pesquisa, pois mesmo utilizado para informes de demandas e pautas dos motoristas por aplicativo, os posts se misturam com outros assuntos. Como as postagens contém muito os rostos e outras características dos motoristas por aplicativo, esse estudo vai se deter apenas ao conteúdo das postagens. Assim, dentre as postagens, foram elencadas 5 postagens que se relacionam com a pesquisa. Com isso, as publicações foram divididas por conteúdo da seguinte forma: reivindicações dos motoristas por aplicativo e a manutenção da ferramenta de trabalho do motorista por aplicativo.

3.1.1 Reivindicações dos motoristas por aplicativo

Dentro do PAM existem vários vídeos e imagens tratando de reuniões a respeito de assuntos demandados pelos motoristas de aplicativo. A publicação 1 demonstra responsável pelo PAM trazendo a primeira pauta do ano de 2021: conversar com as autoridades da cidade de Campina Grande em prol de melhorias para a classe. A temática do vídeo traz o acesso dos motoristas para ampliação dos pontos de embarque e desembarque, que são destinados a táxi na cidade, sem que haja penalidade através de multas.

Em postagem posterior, a publicação 2 demonstra uma manifestação dos motoristas e entregadores por aplicativo, onde protestam no centro da cidade a favor de melhorias para as classes. Entre as demandas está a redução do valor da

⁴⁴ Presente na página principal do perfil, é o espaço que apresenta uma visibilidade total dos posts mais novos aos mais antigos, bastando apenas rolar a página para baixo.

gasolina e exclusão das funções do aplicativo 99compartilha⁴⁵, 99poupa⁴⁶ e uberpromo⁴⁷. Funcionalidades que beneficiam o consumidor, não interfere na arrecadação de lucros do aplicativo e diminui a contraprestação remunerada do trabalhador.

Na publicação 3, os motoristas estão fazendo mais um protesto, quase um ano depois da postagem 2 em março de 2022. Na publicação, um vídeo demonstra uma carreta feita pelos motoristas de aplicativo, reivindicando novamente a pauta de 2021 de embarque e desembarque em pontos de grande tráfego de pessoas na cidade, onde só é previsto para táxis e ônibus sem aplicação de multa. Nessa publicação encontra-se um comentário de um motorista da cidade, indignado pela falta de união da classe:

Agora si parassem 70% e só ficassem 30% na rua msm assim já seria uma vitória na classe,a desunião da classe é grande,não sabem o poder q tem nas mãos e deixam cair das mãos fácil fácil,quando realmente a classe cair na real e perceberem q somos nós q temos as plataformas nas mãos,aí sim termos algum resultado,a Uber msm está tirando pra ela o q está nos pagando basicamente, más pra isso ela está cobrando um absurdo dos passageiros,querem lucrar muito,querem nos pagar micharias,os passageiros não sabem a realidade da situação da gente,acham uma coisa totalmente diferente,acham q nós ficamos com todo o dinheiro das corridas,q enchemos os bolsos,são iludidos literalmente,si a classe si unir as plataformas vão procurar por nós e não nós por elas,deixem do indicar mais motoristas por dinheiro galera,do q adianta indicarem motoristas por 2500 reais,hoje si lá na frente vc msm terá consequências ?? Si 2 mil motoristas indicam outros 2 mil,e uns 1500 aderem a trabalhar,vc deixa de ter mais corridas pra vc fazer por conta de olho grande,a falta de corridas é consequência de muitos outros motoristas na rua ocupando mais espaços,o sol nasceu pra todos claro,mas infelizmente a realidade é essa msm,as plataformas querem isso msm q nós indiquemos mais e mais motoristas pra trabalhar pra

⁴⁵ Essa opção permite que o consumidor partilhe a corrida com outro cliente do aplicativo, isso implica em uma redução do preço da viagem. Ainda que no site da 99 estabelecendo até 3 passageiros, em Campina Grande só é permitido até 2 passageiros.

⁴⁶ Essa funcionalidade permite que os usuários da 99 obtivessem uma diminuição do valor do trajeto em períodos de baixa procura, que chega a 15% mais barato que a modalidade 99pop (opção mais econômica do aplicativo).

⁴⁷ Permite que empresa Uber estabelecesse corridas com valores reduzidos em horário em que existia pouca demanda. Estabelecida como medida para amenizar a redução da procura do serviço na pandemia da Covid-19.c

elas, pq qnto mais motoristas trabalhando pra elas, vão lucrar cada vez mais, e vc motorista tendo mais dificuldades para pegar uma corrida OK. (perfil PAM, comentário Publicação 3, 2022).

O comentário do motorista traz a indignação por falta de engajamento dos motoristas em busca de melhorias para classe, além do receio de redução do número de corridas com a possibilidade de adesões ainda maiores de outros indivíduos as plataformas digitais, enquanto a empresa detentora do aplicativo continuará expandindo seus lucros.

Todavia, a organização demonstrada no universo das redes sociais um indicativo de resistência as adversidades da profissão⁴⁸. Em alguns momentos, demonstra como o espaço de compartilhamento das redes sociais permite a pluralidade de ideias e opiniões, com olhares voltados para buscar soluções das questões adversas, provenientes da experiência e cotidiano no exercício do trabalho. Segundo Merlo, Bottega e Magnus (2013) o ambiente de discussão é uma esfera genuína que busca as associações afetivas, a assistência e a colaborações, com potencial para avançar na finalidade de mobilização coletiva.

As lutas da classe da trabalhadora são indispensáveis para pressionar as empresas, e, principalmente, o Estado, para que acatem os objetivos dos movimentos. O discurso atual que as normas trabalhistas precisam se adequar as transformações tecnológicas, criando um campo propício para o trabalho flexibilizado é o que leva a insegurança de garantias, pois, é posto como justificativa para obediência aos preceitos de instituições globalizadas e sua forma de fazer negócio (SOUZA, 2022).

A hipócrita “parceria” entre os trabalhadores e os aplicativos, vem usando essa terminologia para tentar burlar a legislação em vigor, além de propagar elementos que dissociam os motoristas como trabalhadores, e estimulam a busca incessável de ganhos a partir de esforços individuais, assumindo a função de empresários de si mesmo (DARDOT; LAVAL, 2016).

A relevância da organização do trabalho é conceituada por Abrahão e Torres (2004) quando expressam que a organização trabalhista influencia o planejamento, a concretização e apreciação, atravessando o montante de etapas que fazem parte

⁴⁸ Compreende-se na atividade produtiva que o individuo realiza dentro da sociedade, dessa forma, é o exercício de uma função que exige um certo conhecimento técnico.

do processo produtivo. Os autores afirmam ainda que essa disposição contém parâmetros e regras para instituir quem fará, o que irá ser realizado, quando, como e com quais ferramentas/instrumentos, o tempo, os prazos, sem esquecer da quantidade e qualidade (ABRAHÃO; TORRES, 2004).

3.1.2 A manutenção da ferramenta de trabalho do motorista por aplicativo

Na rede social do PAM é possível observar diversas propagandas de empresas com demandas para carros. Dentro das 64 publicações avaliadas por este estudo, existem cerca de 31 postagens de parcerias entre o PAM e empresas que fornecem serviços como: seguro e manutenção de automóvel, gasolina, dentre outros que necessários para manter e reparar a ferramenta de trabalho do motorista, o seu veículo.

Na publicação 4 é demonstrado o espaço físico de uma empresa de seguros, com a frase fixada no vídeo “A (nome da empresa) está com uma promoção imperdível para os motoristas de aplicativos de Campina Grande”. Na legenda da mesma postagem, o PAM trata da redução de preços dos produtos dessa empresa para as pessoas que exercem a função de motoristas por aplicativo na cidade.

Dessa forma, tendo em vista os altos custos da manutenção da ferramenta de trabalho dos motoristas, percebe-se que é viável que os motoristas busquem formas de redução de preço de produtos e serviços para auxiliar na preservação da ferramenta de trabalho. Entretanto, a outra vertente demonstra os motoristas tendo que lidar com a falta de amparo dos aplicativos, considerando que a empresa tem lucro de $\frac{1}{4}$ (um quarto) por corrida efetuada, mas não dividem nenhum risco do negócio com o trabalhador. Como as condições para exercer o trabalho são precárias, além de todos os riscos, lidar com os custos de manutenção da atividade, buscando outros meios de reduzir as despesas com pneus, gasolina, troca de óleo, troca para veículos mais novos, internet para celular, entre outros. (BARBOSA, 2019).

Outra postagem que chamou atenção (publicação 5) por conter outra propaganda, mas agora de um posto de combustível, que fornece desconto em abastecimento para motoristas de aplicativo. O conteúdo presente no feed trata de uma promoção da empresa para os trabalhadores, que ao abastecer o carro no local e adesivar seu veículo com a logomarca da empresa, podem conseguir a

possibilidade de através de um sorteio ser premiado com um vale de 100 reais em gasolina.

Isso demonstra que, ainda que por um lado os motoristas se beneficiem dessa redução de valores de serviços e produtos, os estabelecimentos se beneficiam bem mais com o retorno, em publicidade e marketing, feito pelo montante de 1.798 pessoas que seguem o perfil e acompanham as postagens. Citando como exemplo a publicação 5, tendo em vista a quantidade de tempo que os veículos adesivados dos motoristas passam em circulação nas avenidas da cidade, efetuando publicidade em troca de apenas uma participação em um sorteio, que possui pouquíssimas chances de contraprestação. Assim, é preciso ter em mente que a função social do capitalismo, organizada em diversos âmbitos, se revestem de regras internas de operação que se vinculam ao poder e direito do capital, com único propósito de maximizar suas proporções de lucro (SOUSA, 2003).

3.2 Trajetórias dos motoristas durante a COVID-19

Ao buscar informações sobre formas de colher dados dos motoristas em Campina Grande, uma matéria de jornal se destacou em relação as outras, que publicou “Associações cadastram motoristas por aplicativo para entrega de cestas básicas, em Campina Grande”⁴⁹. A matéria publicada em 14 de julho de 2020, contemplava um dos piores momentos da pandemia do COVID-19. Segundo a cobertura, a entrega de cestas básicas seria feita pela associação de motoristas em parceria com a STTP com apoio da prefeitura.

A pandemia do novo coronavírus trouxe uma crise sanitária mundial, que se consumou na tensão em diversos outros âmbitos em uma escala global, principalmente do ponto de vista econômico e político. Conhecido como COVID-19, a doença causada pelo SARS-CoV-2 tem como sintomas tosse, febre e cansaço, podem se transformar em uma crise respiratória aguda grave. O primeiro infectado

⁴⁹Disponível em: <https://g1.globo.com/pb/paraiba/noticia/2020/07/14/associacoes-cadastram-motoristas-por-aplicativo-para-entrega-de-cestas-basicas-em-campina-grande.ghtml> Acesso em: 22 abril de 2022

foi identificado em Wuhan, localizado na República Popular da China, província de Hubei, no dia 31 de dezembro de 2019.⁵⁰

Declarada como pandemia no dia 11 de março de 2020 pela OMS⁵¹, o Brasil apenas reconheceu o estado de calamidade pública por meio do Decreto Legislativo nº 6 no dia 20 de março de 2020. Posteriormente, foi publicada a Lei nº 13.979/2020, conhecida como “Lei do coronavírus”, que trouxe medidas para combate a propagação do vírus e tratar do sistema emergencial de saúde pública no qual o mundo enfrentava.

De acordo com um estudo realizado pelo IPEA, na fase inicial da pandemia os setores econômicos mais afetados foram os de serviços, principalmente os que dependiam da locomoção de pessoas, como restaurantes, cinemas, teatros, turismo, serviços e comércio de caráter pessoal. Conforme os dados, esses setores compreendem de 30% a 40% da atividade econômica entre os países pesquisados (OLIVEIRA et al, 2020).

As indústrias e determinados comércios tiveram as atividades totalmente ou parcialmente interrompidas, setores da economia não considerados essenciais, fazendo com que o fornecimento de alguns bens, ficassem sem produção ou demanda. Com instituição das medidas de distanciamento social, todos os setores não essenciais tiveram seu fechamento determinado pelos líderes dos Estados, com intuito que as pessoas ficassem em casa, todavia isso abalou diversos setores, principalmente o econômico, já que muitas empresas tiveram que fechar suas portas e demitir seus funcionários. Para fugir do desemprego, diversas pessoas aderiram ao trabalho de entregadores por aplicativo (SOUZA, 2021). Conforme a tabela 3, de um estudo realizado pelo CDT da Universidade Federal do Paraná, com base na Similar web, uma empresa que observa o desempenho de diversas plataformas digitais e mede seu tráfego de dados e a forma como se articulam no mercado. Com base nessa pesquisa, é possível verificar que durante os meses de pico da Covid-19 a quantidade de motoristas atuando nos aplicativos diminuiu.

⁵⁰OMS, Organização Mundial da Saúde. Coronavirusdisease (COVID-19) outbreak (em inglês). Disponível em: <https://www.who.int/emergencies/diseases/novel-coronavirus-2019>. Acesso em: 22 abril de 2022

⁵¹G1 Globo. OMS declara pandemia de coronavírus. Disponível em: <https://g1.globo.com/bemestar/coronavirus/noticia/2020/03/11/oms-declara-pandemia-de-coronavirus.ghtml>. Acesso em março de 2020

Tabela 3: Projeção do número de trabalhadores do setor de transporte por aplicativos no Brasil

Plataforma	nov/dez/jan 2020/2021	dez/jan/fev 2020/2021	jan/fev/ma- 2021	fev/mar/abr 2021	mar/abr/mai 2021	abr/mai/jun 2021	mai/jun/jul 2021	jun/jul/ag 2021
Uber Driver	462.154	461.454	465.795	466.366	470.596	473.443	459.998	485.474
99 Motorista: Renda Extra	395.553	403.584	395.767	394.331	374.055	379.155	371.604	402.543
inDriver: Negocie seu preço	67.691	67.419	66.105	63.954	60.203	63.311	64.434	75.012
Outras	35.465	36.392	37.847	39.120	34.108	28.825	26.535	31.089
Wappa Motorista	23.058	22.659	22.838	23.279	23.567	21.976	22.321	21.791
Taxsee Driver (Maxim)	-	-	-	-	-	1.718	4.184	5.546
Total	983.921	991.509	988.352	987.051	962.530	968.427	949.077	1.021.45
Total (considerando sobreposição)	825.304	830.372	829.495	828.763	812.982	817.952	800.397	858.516

FONTE: Similarweb. Elaboração: CDT/UFPR (2021).

O trabalho dos entregadores por aplicativo aumentou, visto que o cumprimento das medidas de segurança implicaria diretamente no número de pessoas deixando de circular pela cidade e fazendo mais pedidos por aplicativo, a quantidade de motoristas por aplicativo trabalhando efetivamente reduziu.

Segundo o presidente da associação de motoristas, foi complicado trabalhar durante pandemia, pois o número de motoristas circulando nas ruas diminuiu mais da metade, e não houve entrega de nenhum material de proteção pelas empresas de aplicativos, apenas a Uber fazia o reembolso do álcool em gel. De acordo com o que foi informado pelo entrevistado, a entrega das cestas básicas ocorreu em três etapas, com um total de 1.400 cestas distribuídas no pátio da STTP. Para participar os motoristas deveriam realizar um cadastro por meio de um link disponível no perfil da associação no Instagram.

Segundo Castro (2021), o coronavírus acelerou o processo de precarização. O delivery, serviço essencial, executado pelos entregadores pelos por meio de aplicativos, teve um aumento em 300% em cadastramentos. Fragilizada já pela reforma trabalhista, pela crise econômica que já antecedia a Covid-19, esta categoria vem perdendo muitos empregos em função da pandemia.

Conforme o Observatório Social da Covid-19 da UFMG⁵², durante a pandemia houve uma queda significativa da remuneração dos motoristas por aplicativo, com a diminuição drástica da população nas ruas com o distanciamento social, uma média de 36% dos trabalhadores pararam de trabalhar. Os motoristas que mesmo com o risco do vírus continuaram trabalhando tiveram uma redução das horas trabalhadas de 45 para 20 horas por semana.

O coronavírus lesiona com mais rigidez a população, com remuneração baixa, ou seja, a que se encontra trabalhando informalmente e que sobrevive em condições precárias, isto quer dizer: sem sistema de saúde de qualidade, moradia digna, carteira assinada, salário-mínimo, licença médica, FGTS, décimo terceiro etc. (COSTA, 2020).

Se já era possível observar a degradação dos direitos do trabalho, no contexto pandêmico, o coronavírus evidenciou cada vez mais a vulnerabilidade da classe trabalhadora. A covid-19 trouxe a junção de um sistema que já se apresentava fatal ao labor digno e demandou uma nova forma de viver, realçando os contrastes de raça, gênero e classe (ANTUNES, 2020).

Inerente a todo o contexto de uberização está a concepção de indivíduo que é empresa de si mesmo, onde a ideia de que o trabalhador tem que ser encarregado de exercer sua função, tomar conta do seu horário, cuidar da sua saúde e segurança é exaltada fervorosamente. Isso não acentua apenas o trabalho precário, mas, quando se trata dos trabalhadores por aplicativo, também ocultam as contradições factuais entre o capital e o trabalho. Na perspectiva das plataformas digitais, os sujeitos cadastrados são “colaboradores” ou “parceiros”, discurso utilizado para tentar individualizar e baratear a força de trabalho (LUNA; OLIVEIRA, 2022).

A pandemia escancarou um universo de vulnerabilidades, explicitou a dialética capitalista, pilar na sociedade, deixando em evidência a dialética capitalista, pilar na sociedade, fabricando e afligindo mais pobres, desprotegendo os trabalhadores, realçando a relevância de estabelecer aos profissionais uberizados seguridade (SANTOS; SIQUEIRA; SOARES, 2020).

Segundo Antunes (2020) há uma tendência devastadora das questões do trabalho, consumada pelas disposições das plataformas digitais depois do advento

⁵² Universidade Federal de Minas Gerais. Pandemia atinge em cheio os motoristas de aplicativos. 2020. Disponível em: <https://ufmg.br/comunicacao/noticias/covid-19-atinge-em-cheio-os-motoristas-de-aplicativo>. Acesso em: 25 de dezembro 2021.

da Covid-19. O autor reforça que se essa inclinação destrutiva não foi “fortemente confrontada, recusada e obstada, sob todas as formas possíveis” (ANTUNES, 2020, p.15), se reforçará a crise social em torno do assalariamento do trabalho, principalmente nas que apresentam os trabalhadores como “empreendedores” e “autônomos”.

Ao adentrar no tema da COVID-19, o presidente da associação explicou que a pandemia representou um enorme desafio para os motoristas, uma vez que houve uma redução de mais de 50% no número de veículos circulando pelas ruas. Além disso, as empresas de aplicativos não forneceram equipamentos de proteção individual para os trabalhadores.

Nota-se que, a existência do trabalho precário vem sendo traçada há muito tempo, mas suas dificuldades ficaram em mais evidência durante o enfrentamento da pandemia, à medida que a necessidade de resolver os assuntos do cotidiano influenciou na adoção das tecnologias, que vem colaborando para exponenciação da precarização.

3.3 Perfil de alguns trabalhadores de plataformas digitais

Ao investigar informações sobre o assunto, a pesquisadora entrou em contato com a STTP, a informação passada pela instituição é que ainda não tem nenhum controle sobre os motoristas por aplicativo em Campina Grande, mesmo com a Lei Nº7.233 de 2019 em vigência. Após uma conversa com um dos advogados que prestam serviços a entidade, foi apresentado o contato da associação dos motoristas por aplicativo do município.

Inicialmente foi feito um encontro virtual realizado por meio de chamada de voz com o atual presidente da associação de motoristas por aplicativos, entrevista chave para compreender, antes de tudo, alguns dados gerais sobre os motoristas por aplicativo em Campina Grande. As perguntas efetuadas durante a entrevista estão expostas no Apêndice B. A associação tem uma conta no Instagram⁵³ onde é postado informativos da associação, descontos conseguidos via parcerias com empresas, notícias de interesse da classe, reuniões, ações sociais, dentre outras

⁵³ Rede social lançada em 2010 que permite os usuários compartilharem fotos e vídeos.

demandas. Ao iniciar a conversa, foi perguntado há quanto tempo exercia a função de motorista por aplicativo, relatado que já fazia 5 anos que ele trabalhava como motorista por aplicativos, mais ou menos na mesma época que o aplicativo Uber começou a funcionar em Campina Grande.

Por ser o atual responsável pelo grupo, informou que hoje na associação existe uma média de 3.000 motoristas por aplicativos cadastrados que trabalham com as duas empresas majoritárias em campina grande: Uber e 99.

Olha, eu tenho uma estimativa, a última tabela que eu tive das duas majoritárias que são Uber e 99 em Campina Grande. A gente estava com 6.000/ 5.800 cadastros. Elas nunca me dão o número de quantos saíram e quantos novos entraram, elas sempre me dão a estimativa do mês anterior. De 5.800 eu tenho 3.000 na associação, então eu tenho mais da metade né. (Presidente associação)

Relatou que dos 3.000 cadastrados na associação o mais novo teria 18 anos e o mais velho 75 anos, na proporção de que 60% dessas pessoas utilizam os aplicativos como única fonte de renda e 40% como recurso complementar ao seu emprego formal. Sobre a forma de como surgiu a ideia de montar uma associação, explicou:

A gente começou com a ideia de montar um grupo de pessoas pra fazer o uso daqueles insumos em quantidade e angariar descontos. Eai, a gente montou um grupo legal de pessoas e pensamos, olha vamos montar uma associação porque além de insumos do mercado, do comércio, a gente consegue alcançar uma garantia jurídica pra os motoristas, com assessoria, conversar inclusive com o prefeito da cidade, com o estado, como empresa pra conseguir benefícios pra categoria. Fundou a associação, com uma mesa de 12 diretores, e a gente começou a caminhar nessa jornada. (Presidente associação)

Em outras palavras, os motoristas se associam para usufruir de benefícios jurídicos, como: assessoria em áreas como trânsito, problemas com seguradoras e furtos ou roubos dos veículos; e administrativos como: serviços que envolvam manutenção e obtenção de peças para carro como: balanceamento, alinhamento, troca de óleo, rodas, suspensão, amortecedores, molas, entre outros. Todas oferecidas por empresas que tem parceria com associação, oferecendo um preço menor pelos produtos.

Ao relatar que tem ensino superior, o Presidente da associação conta que função de motorista se tornou complementar para a profissão de fisioterapeuta, enumerando que pelo menos 30% dos motoristas por aplicativo no município têm nível superior. Mesmo se tratando de um complemento, narrou que chega a

trabalhar 9 horas por dia e 6 dias na semana como motorista. Ao indagar das pausas para as refeições, disse que às vezes fazia e outras vezes não.

Dos entrevistados apenas dois possuem ensino superior completo. Um deles relata:

Não atuava na minha área, estava atuando como atendente de telemarketing, passei 3 anos e meio, no tempo que eu estava como atendente eu já rodava, era pra complementar a renda, né? Eu rodo desde 2019, como atualmente eu estou desempregado, não estou atuando na minha área, atualmente a minha única fonte de renda é o Uber. (Motorista B)

A ideia de terminar uma faculdade para mudar de vida não faz parte da realidade de todas as classes. As pessoas que detêm o capital não fazem faculdade para ascender a uma posição social, o que significa em outras palavras a procura de uma melhor qualidade de vida melhor, pelo contrário, elas não possuem outra visão de condição de vida que não seja a melhor. Cabe salientar que a pessoa formada em administração ou em fisioterapia, que exerce a profissão de Uber ou a de atendente de telemarketing ao invés de sua formação, não a faz por ausência de merecimento, mas revela o sucateamento do ensino superior, que produz profissionais, mas não possui um mercado de trabalho para recebê-los. A condição de acesso ao ensino superior para a classe trabalhadora dentro da estrutura do capitalismo implica em criar um tipo de mão de obra que aceita remunerações mais baixas para sua profissão, quando consegue encontrar vaga de trabalho, ou aceitar empregos distantes de sua formação e com caráter precário e provisório. Não há um plano ou uma progressão de carreira, ou seja, a juventude atual deve se atentar apenas em conseguir mais um “bico” ou tentar empreender.

Existem várias evidências que apontam para a premissa que muitos motoristas iniciam nos aplicativos como renda extra, mas acabam assumindo o como profissão. Dos motoristas entrevistados, todos passaram a trabalhar com o aplicativo como renda ou bico temporário e ao longo do tempo passaram a se dedicar unicamente a função de motorista. o Motorista A, explicou que “Na realidade quando eu comecei a trabalhar por aplicativo foi pelo fato da pandemia, estava sem dar aula, surgiu como uma oportunidade de uma grana a mais, mas acabou ficando como trabalho principal”.

Outra evidência é o fato de relatarem que a renda obtida é mais alta que em outros trabalhos, tornando uma opção mais atraente aos que estão precisando complementar a renda e que posteriormente assumem como atividade principal. A

jornada de trabalho de 12/13 horas diárias e 72/78 horas semanais relatadas pelo motorista D é maior que a normatizada pela CF em seu artigo 7º inciso XVI, prevista em 8 horas diárias e 44 horas semanais, fazendo com que a geração da mais-valia, instituída por marxismo, seja aumentada conforme a elevação do tempo trabalhado.

Segundo o presidente da associação o maior receio em relação à atividade de motorista é insegurança, e o segundo maior é o preço da gasolina, contudo, deixou claro que não pretendia parar de trabalhar, pois não gostaria de perder essa renda complementar. Isso destaca que os aplicativos de transporte, por construírem um marketing sobre a renda extra, atraem muitas pessoas que já possuem outras atividades, explicando a parcela de motoristas que trabalham em regime parcial.

Além disso, jornadas excessivas levam a problemas de saúde, como estresse, fadiga, ansiedade e depressão, o que pode elevar os riscos com acidentes no trânsito. Indo de encontro com as teses apresentadas nas pesquisas por Gorz (1987) e Offe (1989) que apresentavam o fim do trabalho em volta das tendências de redução de emprego nas indústrias, com redução da jornada de trabalho e o aumento as tecnologias promoveriam o fim do trabalho, entretanto, o que se observa é apenas uma maior exploração da mão-de-obra.

As empresas oferecem tarifas atraentes, principalmente quando envolve a dinâmica nos aplicativos influenciada por diversos fatores, como oferta e políticas de preços das empresas e custos operacionais.⁵⁴ Como os aplicativos retêm uma porcentagem em cima de cada corrida, a remuneração final dos motoristas pode ser baixa, principalmente após descontar os custos de manutenção do veículo. Portanto, isso pode influenciar na necessidade de trabalhar mais horas para arcar as despesas.

Na obra de Antunes (2015), que trata do fim do trabalho, o autor demonstra que a classe que vende a sua força de trabalho na contemporaneidade tem sua força explorada distintamente dos trabalhadores do século XIX, entretanto, isso não quer dizer que extração do trabalho tenha acabado. Mesmo que o proletariado

⁵⁴ Estudo realizado pelo CTS - Centro de Tecnologia e Sociedade da FGV Direito Rio, examinou a dinâmica de preços da Uber no Brasil entre os anos de 2015 à 2017. A pesquisa apontou que os preços das corridas do aplicativo são influenciados pela demanda de corridas estabelecido pela hora e local, por intermédio de algoritmos para adaptar os preços com suporte nessa demanda Disponível em: <https://diretorio.fgv.br/noticia/estudo-analisa-dinamica-de-precos-do-uber-no-brasil>

industrial não configure mais a classe trabalhadora atual, o processo de capitalismo que extrai a riqueza ainda usurpa essa esfera social, que é camada da sociedade que vive da força de trabalho .

3.4 Ethos dos trabalhadores por aplicativo

A existência produtiva é uma característica dos trabalhadores, atuando em uma autoexploração constante, consumindo a principal fonte de recursos do empreendedor atual: o próprio ser. O ethos dos trabalhadores por aplicativo envolve questões relacionadas a economia sob demanda e ao trabalho digital. Como já relatado, o termo “uberizado” não se detém apenas aos que prestam serviço pela plataforma da Uber, mas aos outros tipos de trabalho que derivam do mesmo modelo de negócio.

Os trabalhadores uberizados geralmente tem a liberdade de escolher quando e onde prestaram os serviços, o que indica a flexibilidade, vista como uma das vantagens pelos trabalhadores que exercem a função de motorista por aplicativo.

Entretanto, é importante compreender que essa flexibilidade tem um custo significativo. O motorista B relata a posição difícil em ter que trabalhar durante os finais de semana, por se tratar de um período de alta demanda, tempo que deveria ser direcionado a momentos de lazer e convívio familiar.

Eu, nos domingos, que meu pai ta em casa e gosta de ficar com ele, é tranquilo, eu acabo tendo que, infelizmente, não estar um domingo com meu filho,(...) por que é o melhor dia pra rodar, o dia que a gente tira um pouquinho mais, é sábados e domingos, mas a rotina é, normalmente, é essa. Teoricamente eu rodo de domingo a domingo, salvo alguns imprevistos ou alguns momentos que eu fico com meu filho ou alguma assim, porque eu sou sozinho e não tenho como deixar ele com ninguém pra rodar mesmo precisando (Motorista B).

Isso posto, o cotidiano do Motorista B também descreve a pressão financeira vivenciada pelos motoristas a passarem longas horas durante os finais de semana trabalhando, procurando maximizar os ganhos. As grandes jornadas de trabalho, atreladas a privação da oportunidade de criar memórias e fortalecer laços familiares, implica no bem-estar do trabalhador, suscetível a grande exaustão física e mental.

Outro ponto importante do ethos do trabalhador por plataforma é a falta de qualquer vínculo empregatício. Responsáveis pela própria gestão financeira, manutenção de equipamentos e materiais de trabalho, além do pagamento de

impostos, sem acesso à licença médica remunerada, plano de saúde ou seguro-desemprego, pois, são classificados como autônomos. Assim, sobre as despesas do carro, o motorista B relata:

(...), mas quando dar qualquer tipo de problema, aí já é um gasto extra que eu não tenho como fazer na minha situação, um seguro do que eu tiro de lucro para as despesas do carro. Uma eventualidade, quando acontece, eu corro atras de se rodar mais ainda para pagar (Motorista B).

Qualquer problema relacionado ao cuidado com o automóvel que trabalha é resolvido trabalhando ainda mais para quitar. Toda via, a classificação não significa necessariamente que exista uma autonomia em relação aos seus clientes, já que as condições de remuneração são impostas pelas plataformas, que intermeiam e estabelecem o valor da prestação de serviço, levantando outra questão: o isolamento. Os trabalhadores uberizados não tem lugar fixo para o trabalho ou não realizam interações regularmente com colegas da área, pois, a comunicação entre os motoristas é geralmente realizada por meio de ferramentas digitais, o que pode limitar a interação social desse grupo.

O que destaca outro ponto do ethos uberizado, marcado pela desigualdade. Determinadas pesquisas apontam que os trabalhadores mais bem-sucedidos são os que tem acesso ao dinheiro necessário para iniciar o trabalho nas plataformas. Um estudo realizado pela Universidade de Oxford, em 2020, analisou dados de mais de 2.000 trabalhadores, em cinco países europeus, sugerindo que os trabalhadores com mais recursos financeiros têm uma vantagem competitiva na obtenção de trabalho, e um aumento de condições de trabalho nas plataformas digitais.⁵⁵

3.5 Empreendedor de si ou controlados pelo sistema?

O futuro glorioso, defendido pelos adeptos a economia compartilhada onde os indivíduos se tornam empreendedores, com a liberdade de realizar atividade remunerada a hora que quiser. A ideia de que esses trabalhadores sejam donos de seus próprios negócios, tendo autonomia para gerir sua carga horária, escolher as corridas e ter flexibilidade em sua rotina. No entanto, deve-se questionar como a

⁵⁵ Universidade de Oxford; Instituto Internet da Universidade de Oxford. (2020). Good Gig, Bad Gig: Autonomy and Algorithmic Control in the Global Gig Economy. Disponível em: <https://www.oii.ox.ac.uk/publications/good-gig-bad-gig-autonomy-and-algorithmic-control-in-the-global-gig-economy/>

ideia de cooperação e solidariedade não está associada as relações precarizadas como uma máscara, para ocultar apropriação dos grandes lucros por parte das corporações. Ao contar da sua maior dificuldade, o Motorista D citou além da insegurança o alto valor arrecadado pelo aplicativo por corrida.

(...) Hoje, em média, 40%. Então, dá só um exemplo, uma viagem que você paga hoje, 10 reais, ela tira em torno de 4 reais. Então, isso para gente é... Vamos dizer, assim, péssimo, porque é uma porcentagem muito alta. Eu sou do tempo que se que a Uber tirava 25% e já era alta (...) isso, que você sai para trabalhar, mas você, de certa forma, você está sendo explorada ali, que, a meu ver, não precisaria mais do que 10% de cada motorista. Eu sei que tem um custo aí, da plataforma. Tem muita gente trabalhando por trás disso, para ter uma plataforma atualizada, tudo direitinho, mas é um ganho, se você for olhar ao nível mundial que é a Uber é, é uma multinacional. Quer dizer, é uma Fortuna que esse povo ganha em cima dos motoristas (Motorista D)

Assim, o controle pelo sistema pode ser marcado pelas condições de trabalho que são determinadas e monitoradas pelas empresas gestoras dos aplicativos, sem que o colaborador possa ter poder de influência ou negociação a respeito das decisões que atingem suas condições de trabalho. Para Antunes (2018), esse modelo gera uma série de problemas que produzem precarização e exploração dos trabalhadores, que aumentam as horas de trabalho para ganhar o suficiente para liquidar suas despesas e sustento.

O controle excessivo pode ser enxergado como uma maneira de uberização, de forma que os trabalhadores se tornam meros fornecedores de serviços, subordinados a normas e condições impostas pelas próprias plataformas. Em outras palavras, isso inclui a falta de benefícios sociais e segurança no trabalho, retenção de boa parte do valor da corrida, alta competição por corridas, ausência de transparência dos algoritmos que ditam os valores e o destino de corridas, além das exigências dos padrões impostos pelos aplicativos.

Ao ser indagado pela maior dificuldade no exercício da profissão, o Motorista C evidenciou: “No meu cotidiano não adoto essa palavra ‘dificuldade’, o que tem são empecilhos”. Nessa visão, o indivíduo trata sua vida como se fosse uma empresa, como uma ideologia, que prega o sucesso e felicidade ligados a prosperidade nos negócios. Expondo seu ponto de vista, relatou:

Se a dificuldade estiver na pessoa de não ter a dedicação de querer, de ir atrás. Porque é como eu te falei, se você se dedicar, se levantar cedo, ficar nos horários estratégico, se dedicar, você vai ver resultado, mas se não, se você não se dedicar, você vai ver o problema em tudo (Motorista C).

A cultura do empreendedor de si é nutrida por mitos, como o do grande empreendimento que inicia na garagem em pequenos espaços informais e se torna um negócio bilionário por genialidade dos fundadores, ou o trabalhador que se dedica exclusivamente à sua profissão, trabalhando muitas horas por dia, todos os dias da semana e consegue acumular uma grande fortuna. No entanto, grandes corporações resultam de processos muito mais complexos do que pessoas trabalhando em uma garagem. Isso oculta o fato dessas grandes corporações possuírem aparatos financeiros desde o início, com estratégias de negócios e posição favorável para alcançar o mercado global (ALMEIDA, 2021).

A meritocracia estimula a ideia principal do capitalismo: “[...] os indivíduos progridem e são recompensados na proporção direta de seus esforços e habilidades individuais” (MCNAMEE; MILLER, 2009, p. 2). Endossando a promessa que o mérito é individual, e o principal requisito para obter o que o capitalismo denomina de sucesso, assim, justificando as desigualdades escancaradas que transpassam as relações de poder e capital (LITTLER, 2018).

A disseminação de liberalidade, da meritocracia, do controle do corpo, trabalho e tempo, não considera qualquer das estruturas sociais e econômicas que o indivíduo possui, ultrapassando qualquer trabalho duro e habilidade individual, e que finda determinando o sistema de quem sempre viverá da alienação da força do seu trabalho e quem sempre será detentora desta.

3.6 O trabalho como fardo ou leveza?

O trabalho faz parte de um rol fundamental da vida humana, não sendo responsável apenas pelo lado do sustento material, como também do ponto de vista pessoal e social. Entretanto, a maneira que o trabalho é encarado pode variar bastante, saindo de uma perspectiva positiva, de realização ao propósito, indo até a visão negativa de fardo e obrigação. No caso dos motoristas pode ser visto como uma fonte de renda flexível até uma forma como fonte de insegurança, estresse e exploração econômica.

A maneira como os clientes consomem o serviço de transporte por aplicativo reflete diretamente na vida dos motoristas, visto que são responsáveis de transportá-los de um lugar para outro e viabilizar uma experiência adequada durante o

percurso. De forma genérica, os clientes esperam que os motoristas ofereçam um serviço de qualidade, que seja eficiente, rápido e confortável. Entretanto, por diversas vezes, a busca por esse serviço não reflete na conduta dos passageiros, que obriga os motoristas a se adequar as demandas e posturas dos clientes.

(...) Muitas vezes o passageiro quer ta em um carro, mas parece que quer ta na casa dele, e fazer o que ele bem entender, que não é assim, não pode ser assim, então tem passageiro que entra educado e sai uma maravilha, mas tem gente, com passageiro que... então, a gente tem que aguentar tudo isso, porém tudo dentro de um patamar que possa ser, digamos assim, saudável em ambas as partes (Motorista D).

É necessário considerar a cultura de avaliações⁵⁶, onde a classificação dos clientes sobre o serviço fornecido pelos motoristas pode influenciar diretamente em seu cotidiano, já que os que possuem notas mais altas tendem a receber mais corridas e, como resultado, ganhar mais dinheiro.

Outro ponto que confere que há maior fardo: a violência urbana e sua criminalidade, noticiado rotineiramente em matérias jornalísticas⁵⁷ espalhadas pelo país. Entretanto, não se limita apenas a problemas de segurança urbana, mas o receio de não poder continuar trabalhando por necessitar de uma manutenção vital para sua ferramenta de trabalho, que possibilita que a execução dele aconteça. O que leva os motoristas a fazerem planos para o futuro.

A minha perspectiva para o aplicativo é dele ser complemento para uma futura fonte de renda e não uma fonte principal. Então, o foco é terminar o curso, trabalhar na área e ter o aplicativo como uma segunda fonte de renda, não principal, pela questão da instabilidade que se tem, pra mais, pra menos, fica baseado mais ou menos nisso aí (Motorista A).

A perspectiva do Motorista A de deixar de trabalhar com as plataformas e voltar a utilizá-las apenas como fonte de renda extra é uma resposta indireta a instabilidade enfrentada pelos trabalhadores de aplicativo.

⁵⁶ O sistema de avaliação dos aplicativos digitais é utilizado para avaliar a qualidade do serviço prestado, onde o usuário é convidado a dar uma nota entre 1 e 5 estrela e escrever um comentário sobre a experiência da corrida. Os resultados são agrupados em uma média e exposta no perfil do usuário. Disponível: <https://www.uber.com/br/pt-br/drive/basics/how-ratings-work/>. Acessado em: 22 de janeiro de 2023

⁵⁷ Motorista de aplicativo é agredido em Campina Grande por não aceitar que o passageiro consumisse bebida alcoólica dentro do seu veículo. Disponível em: <https://campinagrande.portaldacidade.com/noticias/policial/motorista-de-aplicativo-agredido-em-cg-entrara-com-acao-contra-passageiro-2400>. Acesso em: 22 de julho de 2022. Durante corrida, passageiro anuncia assalto e mata motorista de aplicativo. Disponível em: <https://portalcorreio.com.br/motorista-de-aplicativo-e-morto-equanto-trabalhava-em-campina-grande/> Acesso em: 22 de julho de 2022.

Capítulo IV - Surgimento de iniciativas cooperativistas de plataforma e experiências nacionais

A busca por melhores condições de trabalho da categoria de uberizados vem sempre articulando diálogos para reconhecimento de vínculo e garantias trabalhistas, entretanto, as empresas como Uber, 99, Maxim, ou qualquer outra equivalente, estão focadas em gerar lucros para si. O que fomenta as iniciativas a atuarem para oferecer uma opção mais justa para os trabalhadores, objetivando controle maior dos meios de produção, originando, assim, cooperativas de plataforma (SRNICEK, 2017).

Mesmo antes do advento da pandemia de Covid-19, em diversas partes do mundo, havia trabalhadores insatisfeitos com os moldes de trabalho impostos pelas empresas de aplicativos globais. Desde então, ao se depararem diariamente com sua força de trabalho cada vez mais precarizada, os trabalhadores optaram por criar cooperativas como novas políticas que favorecessem a classe.

Como as decisões e políticas internas dos aplicativos não consideram necessariamente as demandas brasileiras, o que reforça a carência de instituições horizontais, como associações e cooperativas, conectando a metas distintas de apenas concentrar riqueza. Segundo Schor (2020), mesmo que seja um movimento recente, as cooperativas conseguem operar bem com implementação de boas políticas e adequação dos algoritmos para favorecer os interesses dos trabalhadores, consolidando-se como uma opção viável.

As cooperativas têm objetivo compartilhar os lucros de forma igualitária entre os trabalhadores e de fornecer serviços de qualidade para os clientes, com o intermédio do controle democrático por seus membros. Entretanto, para competir com as plataformas empresariais, dependem da disponibilidade de recursos, tanto técnicos como financeiros, configurando um obstáculo significativo para essas cooperativas.

Uma mudança econômica com instauração de novas práticas de relacionamento e consumo, destacam-se nas iniciativas. Para relatar os projetos, Acquier, Carbone e Massé (2019) destacam o termo “plataformas voltadas para missão” que consistindo na descentralização, criam valor para todos os envolvidos,

conectando pessoas e incentivando a economia colaborativa, sem se subordinar a grandes corporações ou intermediários. Formando um caminho alternativo para ultrapassar obstáculos negativos do crescimento da economia compartilhada e consequências socioeconômicas, com instauração de aplicativos alternativos nas quais os próprios colaboradores possuam o controle.

Existem iniciativas no Brasil, como Coopertáxi de Ribeirão Preto- SP, que é uma cooperativa fundada em 1994. Segundo o próprio site⁵⁸, a empresa estima mais de 100 veículos distribuídos em pelo menos 20 pontos espalhados pela cidade. Com intuito de facilitar o intermédio entre motoristas e passageiros, visando fornecer qualidade de serviço e diminuição de gastos, com facilidades aos conveniados como: estimativa prévia de valor de corrida, acesso a recibos eletrônicos de todas as corridas, uso restrito de acordo com a política de horário da empresa, capacidade de gerar relatórios em tempo real sobre despesas corporativas, facilidade de adicionar ou excluir colaboradores e orçamento por centro de custo/departamento/filial.

Outra iniciativa de cooperativas é o Bibi Mob⁵⁹, que oferece um projeto de “APP da cidade”, com intuito de fornecer condições mais viáveis de remuneração em relação aos outros aplicativos estrangeiros e líderes do mercado. O aplicativo vem preencher as lacunas das operações de outras plataformas, que recolhem uma porcentagem que varia de 30% a 40% dos valores das corridas. Este projeto oferece repasse de 95% dos ganhos de cada corrida para o motorista, retendo apenas 5% para manutenção do aplicativo.

Incentivando a criação de cooperativas para cada município onde seja implementado, sugerindo um padrão de serviço, com organização e políticas públicas. Conforme o próprio site, gera maiores lucros para os trabalhadores, além do aplicativo também possibilitar vantagens para os clientes, como redução da taxa de cancelamento e melhores preços de corridas. Ademais, mantém os valores na mãos dos trabalhadores, antes contidos pelas empresas de tecnologia dentro da cidade, de forma que este circule entre motoristas, cliente e prefeituras com fins de manutenção, aprimoramento e divulgação. Dentro dos diferenciais da plataforma,

⁵⁸ Disponível no link: <https://www.coopertaxirp.com.br/#service>. Acesso em: 20 fevereiro 2023

⁵⁹ No final de 2015, iniciou uma pesquisa sobre mobilidade mundial na cidade de São Francisco nos Estados Unidos. Com a finalidade de elaborar um serviço de plataforma que atendesse o Brasil em nível nacional, com propósito de conferir maiores remunerações para motoristas por aplicativos. A efetivação do projeto baseava-se no apoio de medidas de caráter socioeconômicos municipais. Disponível em: <https://www.bibimobilidade.com/about-3>. Acesso: 20 de fevereiro de 2023

conta com a possibilidade de diversificar categorias, como implementação de delivery, mototáxi, a viabilidade de corridas para mulheres com condutoras apenas do sexo feminino.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Analisar a uberização, sob uma perspectiva sociológica e antropológica, além da visão jurídica, conduz a compreensão que o desenvolvimento do capitalismo de compartilhamento possibilitou novas conexões humanas, mudando completamente as relações entre pessoas e o ambiente de trabalho. Tratar de “progresso” nessas condições indica, ao menos, um pequeno paradoxo, exigindo uma reflexão sobre o sentido conferido ao termo.

Por isso, o primeiro capítulo aborda o contexto histórico do capitalismo e suas nuances ao longo das décadas, partindo da estruturação do trabalho assalariado até as atuais mudanças da era digital. Destaca-se o declínio das conquistas do emprego clássico, discutindo a financeirização e automação do sistema produtivo. Dessa forma, como a economia de compartilhamento propiciou o surgimento do "trabalho sob demanda por aplicativos", e como esse modelo de negócio transfere todos os riscos para o trabalhador e desconsidera os direitos trabalhistas, formando trabalhos precários. Nesse capítulo é exposto, também, como de forma não tradicional, o trabalhador por aplicativo tem todos os elementos que forma a relação de trabalho e, mesmo assim, as empresas são taxadas apenas como mediadores da prestação de serviço. Entretanto, a atividade laboral realizada pelos motoristas de aplicativo, ou até mesmo por qualquer outro trabalho segmentado pelo uso de plataformas digitais, é tratada pelos autores como um sinônimo de trabalho precário. Independente de Campina Grande possuir uma lei municipal do transporte remunerado privado individual de passageiros por aplicativos digitais, que prevê algumas melhorias no âmbito da mobilidade urbana, não há aplicação efetiva da lei ou nenhum efeito prático sobre a sociedade, gerando a necessidade de uma atuação mais forte dos próprios trabalhadores.

Os dados sustentam a hipótese de que uberização é um fenômeno de precarização do trabalho. Dentro de um conceito de variações, ainda que essa dissertação investigue apenas uma vertente, a uberização se demonstra em diversas escolaridades, idades e gêneros, tornando-se cada vez mais uma constante no universo do trabalho. Como toda grande mudança na sociedade, a tecnologia que mudou o rumo da humanidade, entretanto a tecnologia a serviço do capitalismo traz junto efeitos colaterais de mais desigualdade.

No segundo capítulo, é ressaltada a diferença entre crescimento econômico e desenvolvimento, sendo este uma modificação não apenas na produtividade, mas também no campo social, político e econômico, impactando na qualidade da vida comunitária. Por isso, provocar mudanças reais nas condições socioeconômicas dos trabalhadores depende do real progresso, que está atrelado a utilização saudável da força de trabalho, juntamente dos recursos naturais e tecnológicos. A segunda seção ainda aborda a ligação entre o ethos e a filosofia do empreendedorismo. A ideologia que prega os “empresários de si”, sugerindo que os indivíduos são os únicos responsáveis pela própria prosperidade, dependendo de sua perseverança e habilidades. Porém, a realidade é que muitos trabalhadores adentram nas plataformas para fornecer o próprio sustento e de sua família, diferente do capitalista empreendedor que enxerga oportunidade de investir uma porção do seu capital, ainda que seja um negócio de risco, pois, não implicaria em qualquer alteração da sua realidade.

Isso posto, o terceiro capítulo traz discursões das demandas dos motoristas em Campina Grande, com análises das postagens do feed da PAM, tratando das reivindicações, com protestos por pontos de acesso a embarque e desembarque e contrarrecursos das plataformas de diminuir os valores das corridas de Uberpromo e 99poupa. Esse estudo observa a necessidade de maior organização da classe, ainda que analisando as mídias sociais existe resistência coletiva dos motoristas por aplicativo, ainda que ocorra de forma contida. Este capítulo ainda trata do ethos dos trabalhador, demonstrando o comportamento, e os valores atrelados a concepção de empreender. De todas as características que precarizam este modelo crescente de trabalho uberizado, a dedicação dos trabalhadores que se cadastram buscando os benefícios do *slogan* apresentado pela empresa, e recebem apenas um valor parcial do serviço que entregam, considerando que arcam com os riscos e custos. Enquanto as *startups*, assumindo apenas o intermédio entre os clientes e prestadores de serviço, se esquivam de qualquer responsabilidade, mesmo durante um contexto pandêmico onde se acentua toda a vulnerabilidade dos trabalhadores.

Dessa forma, esse estudo atingiu os objetivos propostos. Com avaliação da legislação no primeiro capítulo, inclusive levando em consideração a lei municipal. Examinando no segundo capítulo o Estado e o capitalismo na formação do empreendedorismo Uberizado. Sendo identificado no terceiro capítulo, por meio da

etnografia, as dinâmicas sociais e tecnológicas dentro do exercício do trabalho dos motoristas em Campina Grande - PB.

Ainda que fosse aguardado diante do cenário, a condição de precarização se evidenciou mais durante o contexto pandêmico, considerando que os números de postos de trabalho formais diminuiriam ao mesmo passo que os “parceiros” cadastrados nos aplicativos aumentaram, ocorreu um afloramento do capitalismo de plataformas. Com inexistência de assistência das empresas detentoras dos aplicativos, os trabalhadores sofreram uma grande exposição, além dos riscos já existentes como o de acidentes, assaltos e prejuízos econômicos, predominou o agravamento pelo contágio de Covid-19, que apenas respaldam a precarização do trabalho “uberizado”.

Em uma lógica de maximizar os ganhos, cabe frisar, que o domínio do capital sobre a força de trabalho humana sobrecarrega os trabalhadores. O excesso de trabalho dos motoristas é um aspecto que merece destaque, combinado com a insegurança da exposição a violência, torna a exploração do tempo capaz de aumentar o índice de ocasionar doenças tanto físicas quanto psíquicas. Os adoecimentos, principalmente pelo receio de desemprego, geram a submissão ao labor precário. Isso marca o desprestígio da vida operária, com resquícios da escravidão ou até mesmo o seu regresso.

Dentro do ethos do trabalhador por plataformas, é possível enxergar uma série de tensões e desafios, que incluem instabilidade, insegurança, desigualdade e isolamento. Em tempos em que o sujeito que trabalha através de uma plataforma, 12 horas por dia e 7 dias na semana e se coloca como um “ser livre”, uma ideia de liberdade estabelecida pelo neoliberalismo clássico, e executada pelo neoliberalismo contemporâneo de forma estabelecer um trabalhador que buscar a “liberdade” na possibilidade de escolher a hora que começa a trabalhar, ou de não possuir e nem precisar de um patrão.

Essas questões demonstram a necessidade fundamental de discutir e racionalizar soluções, que possam contribuir com o objetivo de tornar melhor as condições de trabalho que transpassam a nova economia digital, com transparência sobre dados, e a estipulação de uma renda mínima e limite das jornadas de trabalho. Pois, a não inclusão desses trabalhadores em normatizações protecionistas, tanto sociais quanto trabalhistas, incidem na vulnerabilização desses

indivíduos e a propensão da expansão de trabalhos com condições precárias e cada vez mais exploratórias.

Todavia, não há o que se falar na extinção da tecnologia, dos aplicativos ou algoritmos, o que deve ser levado em consideração é a melhoria destes. É necessário ultrapassar a finalidade de apenas arrecadar e acumular capital, para alcançar uma plataforma de trabalhadores para trabalhadores.

Assim, o último capítulo demonstra as iniciativas de cooperativas de motoristas, que em parceria com as lideranças públicas criaram um plataformas de mobilidade urbana, criando movimentações sociais e políticas, em busca da independência e autonomia em distinção as acumulativas de capital presentes no mercado. Cabe frisar, que para iniciativas como essa sejam mais comuns é preciso um debate mais aprofundado de como o capitalismo contemporâneo e o neoliberalismo, que não vem moldando apenas o campo da economia, mas fundamentalmente, no campo dos três poderes, legislativo, executivo e judiciário, principalmente, com a modificação das regras do Estado, alterando todo ordenamento jurídico de maneira que o Estado seja um indutor dos empreendedores de si. Em um campo ilusório, onde se estabelece uma centralidade no controle, firmada na concepção de liberdade que essa ideologia de empreender oferece ao indivíduo de exercer o seu trabalho, criando-se uma influência sobre o campo das ideias dos trabalhadores. A liberdade fundamentada no aprisionamento de si.

REFERÊNCIAS

- ABRAHÃO, J. I.; TORRES, C.C. **Entre a organização do trabalho e o sofrimento: o papel de mediação da atividade**. Produção. São Paulo, v. 14, n. 3, p. 67-76, set./dez. 2004
- ANTUNES, Ricardo. **Adeus ao trabalho? Ensaio sobre as metamorfoses e a centralidade do mundo do trabalho**. São Paulo: Cortez, 2015.
- ANTUNES, Ricardo. **Uberização, trabalho digital e indústria 4.0**. Boitempo Editorial, 2020.
- ANTUNES, Ricardo. **O Privilégio da Servidão: o novo proletariado de serviços na era digital**. 2. ed. São Paulo: Boitempo, 2020a.
- ANTUNES, Ricardo Luis Coltro. **Coronavírus: O trabalho sob fogo cruzado**. 1 ed. São Paulo: Boitempo, 2020b.
- ANDRADE, Maria Margarida de. **Introdução à metodologia do trabalho científico: elaboração de trabalhos na graduação**. 5 ed. São Paulo: Atlas, 2001.
- ALOISI, Antonio. Commoditized Workers. Case Study Research on Labour Law Issues Arising from a Set of 'On-Demand/GigEconomy' Platforms. **Comparative Labor Law & Policy Journal**, Champaign, v. 37, n. 3, p. 10, maio 2016.
- ACQUIER, A.; CARBONE, V.; MASS, D. How to Create Values) in the Sharing Economy: Business Models, Scalability, and Sustainability. **Technology Innovation Management Review**, v. 9, n. 2, p. 5-24, 2019.
- ABÍLIO, Ludmila Costhek. **Uberização: Do empreendedorismo para o autogerenciamento subordinado**. Psicoperspectivas, Valparaíso, v. 18, n. 3, p. 41-51, 15 nov. 2019. Disponível em: <http://dx.doi.org/10.5027/psicoperspectivasvol18-issue3-fulltext-1674>. Acesso em: 2 jun. 2021.
- ABÍLIO, Ludmila Costhek. **Uberização do trabalho: subsunção real da viração**. Passa Palavra, Rio de Janeiro, 19 fev. 2017. Disponível em: . Acesso em: 30 nov. 2021
- ALVES, G. **Precariado e “proletaróides”** – Uma nota metodológica. 2014. Disponível em: <https://blogdaboitempo.com.br/>. Acesso em: 10 de maio de 2022
- ANJOS, Rafael dos; VIDAL, Ana Carolina. **A precarização do trabalho: uma abordagem histórica e teórica**. Trabalho & Educação, v. 28, n. 2, p. 167-181, maio/ago. 2019.
- BRASIL. **Consolidação das Leis do trabalho**. Decreto-lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943.
- BÊRNI, D. D. A.; ABEGG, C.; MARQUETTI, A. **Como fazer levantamento de dados**. São Paulo: Saraiva, 2012.
- Berg, J., Furrer, M., Harmon, E., Rani, U., & Silberman, M. **Workers in the Platform Economy: Some Basic Facts**. SSRN Electronic Journal. 2020.

BOTSMAN, Rachel; ROGERS, Roo. **O que é meu é seu**: como o consumo colaborativo vai mudar o nosso mundo. Tradução de Rodrigo Sardenberg. Porto Alegre: Bookman, 2011.

Burawoy, M. **Marxismo em tempos de plataformas digitais**. *Novos Estudos CEBRAP*, (110), 75-87, 2018.

BRYMAN, A.; BELL, E. **Business research methods**. Oxford: Oxford University Press, 2011.

BARBOSA, J. L. Insights sociológicos sobre um país em transe. **Revista Cadernos de Ciências Sociais da UFRPE**, [S. l.], v. 2, n. 13, p. 158–171, 2019. Disponível em: <http://journals.ufrpe.br/index.php/cadernosdecienciassociais/article/view/2516>. Acesso em: 20 jul. 2022.

BOTSMAN, Rachel, ROGERS, Roo. **What's mine is yours**: the rise of collaborative consumption. London: HarperCollins, 2010

CORRÊA, Daniel Marinho. **Fato jurídico, situação jurídica e relação jurídica**. *Âmbito Jurídico*. Jul. 2017. Disponível em: <https://ambitojuridico.com.br/cadernos/direito-civil/fato-juridico-situacao-juridica-e-relacao-juridica/>. Acesso em: 20 de março de 2020

COSTANZA, Roberta. **The financialization of the firm**: from risk management to strategic finance. *Critical Perspectives on Accounting*, v. 27, p. 1-17, 2015.

CASTRO, Matheus Fernandes de. A pandemia e os entregadores por aplicativo: algumas considerações sobre a precarização do trabalho. **Revista Espaço Acadêmico**, p. 70-80, 2021.

CHAVES, Andréa Bittencourt Pires. Da Planta taylorista/fordista ao capitalismo de plataforma: as engrenagens da exploração do trabalho. **Revista de Administração Contemporânea**, 23(2), p. 190-207, 2020. Disponível em: <https://doi.org/10.1590/1982-7849rac2019190095>. Acesso em: 22 dezembro de 2022

ANDRÉ, Robson Gomes; DA SILVA, Rosana Oliveira; NASCIMENTO, Rejane Prevot. “Precário não é, mas eu acho que é escravo”: Análise do Trabalho dos Motoristas da Uber sob o Enfoque da Precarização. **Revista Eletrônica de Ciência Administrativa**, v. 18, n. 1, p. 7-34, 2019.

ALMEIDA, Saulo Nunes de Carvalho; BARROS, Bianca Lima. MOTORISTAS DE APLICATIVOS DE TRANSPORTE PRIVADO E A POSSIBILIDADE DE RECONHECIMENTO DO VÍNCULO EMPREGATÍCIO. **Revista de Políticas Públicas**, v. 25, n. 1, p. 354-369.

CAFÉ FILOSÓFICO CPFL. **Os velhos e os novos pecados**. Youtube, 14 de março de 2017. | Disponível em: <https://bit.ly/2KAeAyL>. Acesso em: 22 de dezembro de 2022.

DE ALMEIDA, Rafael Galvão et al. **Mitopeia do empreendedor: narrativa de um mito capitalista**. UFMG/Cedeplar, 2021.

DE CASTRO, VIVIANE VIDIGAL. **As ilusões da uberização**: um estudo à luz da experiência de motoristas Uber. 2019.

DE STEFANO, V. **The Algorithmic Labour Market and the Future of Work**. Deloitte Review, 22, 54-63, 2018. Acessado em 24 de fevereiro de 2023. Disponível em: <https://www2.deloitte.com/content/dam/Deloitte/us/Documents/strategy/us-cons-the-algorithmic-labor-market-and-the-future-of-work.pdf>

DE ARAÚJO, Marina Martins. **Reforma Trabalhista em tempos de “uberização”**: Qual o papel do Estado frente às tendências de precarização do trabalho?. 2018.

DARDOT, P.; LAVAL, C.. **A nova razão do mundo**: ensaio sobre a sociedade neoliberal. São Paulo: Boitempo, 2016.

Dijck, J. V. **The Platform Society**: Public Values in a Connective World. Oxford University Pres. 2020.

EHRENBERG, Alain. **O culto da performance**: da aventura empreendedora à depressão nervosa. São Paulo: Ideias & Letras, 2010.

EUROPEAN TRADE UNION INSTITUTE (ETUI). **Shaping the new world of work**: The impacts of digitalisation and robotization. Conference Report - ETUI-ETUC, 7-29. 2016

GARCIA, Ivan Simões. **As novas tecnologias no capitalismo global**: impactos da “uberização” no território urbano. Revista de Direito da Cidade, v. 11, n. 2, p. 712-740, 2019

GODOY, A. S. **Pesquisa qualitativa**: tipos fundamentais. Revista Administração de empresas, v.35, n.3, mai. 1995.

GORZ, André. **Adeus ao Proletariado**: para além do socialismo. Rio de Janeiro, Forense-Universitária, 1987.

GEERTZ, C. **A Interpretação das Culturas**. Uma descrição densa: Por uma interpretação da Cultura. Tradução: Fanny Wrobel. Zahar: Rio de Janeiro, RJ. 1978, p. 13-41.

GIL, Antônio Carlos. **Como elaborar projetos de pesquisa**. 5. ed. São Paulo: Atlas, 2010.

Flick U. **Introdução a pesquisa qualitativa**. 3. ed. Porto Alegre: Artmed; 2008.

FRIEDMAN, Gerald Carl. Workers without employers: shadow corporations and the rise of the gig economy. **Rev. Keynesian Econ.**, v. 2, n. 2, p. 171–188, 2014.

FRANCO, David Silva; FERRAZ, DEISE LUIZA DA SILVA. Uberização do trabalho e acumulação capitalista. **Cadernos EBAPE. BR**, v. 17, p. 844-856, 2019.

FERNANDES, Henrique Araújo. **Entre algoritmos e breques**: limites e possibilidades do direito coletivo do trabalho nas lutas dos entregadores por aplicativo. 2021. Disponível em:

https://bdm.unb.br/bitstream/10483/29045/1/2021_HenriqueAraujoFernandes_tcc.pdf
Acesso em: 2 de janeiro de 2022

FELIX, Gil. **Uber, superexploração do trabalho e o capitalismo de plataforma em contexto de pandemia**: novas e velhas formas de controle e resistência. 2021. Disponível em: <https://osf.io/preprints/socarxiv/397ky/> Acesso em: 28 de fevereiro de 2022

FURTADO, Celso. **O Mito do Desenvolvimento**: enfoque histórico –estrutural. 3. ed. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1974

FRIEDRICH EBERT STIFTUNG. **Fairwork in the Platform Economy**: A Survey of the Emerging Literature. 2018. Acessado em em 24 de janeiro de 2023. Disponível em: <https://www.fes.de/en/e/fair-work-in-the-platform-economy-a-survey-of-the-emerging-literature/>. Acesso em: 2 de janeiro de 2022

GALVÃO, Maria Cristiane Barbosa. **O levantamento bibliográfico e a pesquisa científica. Fundamentos de epidemiologia**. 2ed. A, v. 398, p. 1-377, 2010.

HARVEY, David. **O neoliberalismo**: história e implicações. São Paulo: Edições Loyola, 2008.

HISRICH, R. D.; PETERS, M. P. **Empreendedorismo**. 5. ed. Porto Alegre: Bookman, 2004

Hartmann, T. **The myth of meritocracy**. The New Republic. 2021. Disponível em: <https://newrepublic.com/article/161206/myth-meritocracy>. Acesso em: 2 de janeiro de 2022

Hunt, J. G., Saunders, D. M., & DeMarr, B. J. **Meritocracy**: From myth to reality. *Leadership Quarterly*, 31(5), 101414, 2020. doi: 10.1016/j.leaqua.2020.101414

Kessler, J., & Herd, P. **The Gig Economy and America's Hidden Health Crisis**. *American Journal of Public Health*, 110(9), 1288-1290, 2020

KRIPPNER, Greta R. The financialization of the American economy. **Socio-economic review**, v. 3, n. 2, p. 173-208, 2005.

KRAMER, Josiane Caldas. **A economia compartilhada e a uberização do trabalho: utopias do nosso tempo?** 2018. Dissertação (Mestrado em Sociologia) - Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis, 2018.

KALIL, Renan Bernardi. **Capitalismo de plataforma e Direito do Trabalho**: crowdwork e trabalho sob demanda por meio de aplicativos. Tese de Doutorado em Direito. Universidade Federal de Minas Gerais, 2019.

LUNA, Nathalia Tamiris Carvalho de; OLIVEIRA, Ariadne Samila Martins de. Os entregadores de aplicativos e a fragmentação da classe trabalhadora na contemporaneidade. **Revista Katálysis**, v. 25, p. 73-82, 2022.

LEITE, E. (2012). **O fenômeno do empreendedorismo**. São Paulo, SP: Saraiva.

Landström, H., Harirchi, G., & Aström, F. **Entrepreneurship**: exploring the knowledge base. *Research Policy*, 41(7), 1154-1181, 2012.

MORAES, Livia de Cássia Godoi; FERNANDES, Vinicius Tomaz. Entrevista com Giovanni Alves. **Temporalis**, v. 16, n. 31, p. 429-440, 2016.

MARTINEZ, Luciano. **Curso de direito do trabalho**. 11. Ed. São Paulo: Saraiva Educação SA, 2020.

MOREIRA, Allan Barbosa. **Está nascendo um novo líder: uberização do trabalho e mobilidade urbana no Brasil**. Boletim de Conjuntura (BOCA), v. 8, n. 22, p. 127- 140, 2021.

MACHADO, S.; ZANONI, A. P. O trabalho controlado por plataformas digitais no Brasil: dimensões, perfis e direitos. **Universidade Federal do Paraná: Curitiba**, 2022.

MCNAMEE, Stephen; MILLER, Robert. **The Meritocracy Myth**. Lanham; Maryland: Rowman & Littlefield Publishers Inc., 2009.

MARX, K. **O capital**, Livro I. São Paulo: Boitempo, 2013.

MELLO, Sylvia Leser de. "**Os proletaróides e o capitalismo contemporâneo**". Revista Brasileira de Ciências Sociais, vol. 17, n. 49, 2002.

NUNES, VICTOR TUFANI. "**Tecnologia, educação, trabalho e cultura visual no século XXI**", 2019.

NUNES, Carlos Rogério de Carvalho. **Centrais sindicais e movimentos sociais: o espontâneo e o consciente nas manifestações de junho de 2013**. 2021. 211 f. Tese (Doutorado em Serviço Social) - Programa de Estudos Pós-Graduados em Serviço Social, Pontifícia Universidade Católica de São Paulo, São Paulo, 2021.

PUTTI, A. 2019. **Apps são os maiores empregadores, mas precarização dá o tom nos trabalhos**. Disponível em: <<https://www.cartacapital.com.br/economia/proleta-riado-digital-apps-promovem-trabalhos-precarios-a-brasileiros/>>. Acesso em: 10 de setembro de 2021

PASTORE, José. Economia de plataforma desregulamenta trabalho de forma alarmante. **Folha de S.Paulo**, São Paulo, 14 set. 2020. Disponível em: <https://www1.folha.uol.com.br/colunas/jose-pastore/2020/09/economia-de-plataforma-desregulamenta-trabalho-de-forma-alarmante.shtml>. Acesso em: 24 fev. 2023.

OIT. Declaração da OIT sobre os Princípios Fundamentais no Trabalho e seu Seguimento. Disponível em: <https://www.ilo.org/brasilia/publicacoes/WCMS_230648/lang--pt/index.htm>. Acesso em: 06 abril 2022.

ORGANIZAÇÃO INTERNACIONAL DO TRABALHO. Relatório mundial sobre salários 2018/2019. Genebra: OIT, 2018. Disponível em: https://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---dgreports/---dcomm/---publ/documents/publication/wcms_662870.pdf. Acesso em: 05 maio 2022.

OIT. Trabalho Decente. Brasília, DF, 2019^a. Disponível em: <<https://www.ilo.org/brasil/temas/trabalho-decente/lang--pt/index.htm>>. Acesso em: 05 maio 2022.

OLIVEIRA, Luana Ribeiro. **Uberização**: A luta pelo reconhecimento dos trabalhadores de aplicativos sob a perspectiva de Axel Honneth . Repositório de Trabalhos de Conclusão de Curso, 2020.

OLIVEIRA, I.; RIBEIRO, f.; BAUMANN, R.; OLIVERA, G. A.; GIESTEIRA, L. F.; TIRONI, L. F.; ALVES, A. P. **Comércio exterior, política comercial e investimentos estrangeiros**: considerações preliminares sobre os impactos da crise do Covid-19. Ipea. 2020. Disponível em:<<https://www.ipea.gov.br/cartadeconjuntura/index.php/2020/04/comercio-exteriorPolitica-comercial-e-investimentos-estrangeiros-consideracoes-preliminares-sobre-os-impactos-da-crise-do-covid-19/>>. Acesso em: 18 jun. 2022

OBJETIVOS DO DESENVOLVIMENTO SUSTENTÁVEL (ODS). **Transformando Nosso Mundo**: A Agenda 2030 para o Desenvolvimento Sustentável. Nações Unidas BRASIL, 2015. Disponível em: <<https://nacoesunidas.org/wpcontent/uploads/2015/10/agenda2030-pt-br.pdf>> Acesso em: 10 fev. 2021.

ONU BRASIL. **Transformando Nosso Mundo**: A Agenda 2030 para o Desenvolvimento Sustentável. Disponível em:<https://brasil.un.org/>. Acesso em: 15 fev. 2021.

RAMOS, J. S. Etnografia e Digitalização. In: CAMPANELLA, B; BARROS, C. (org). **Etnografia e consumo midiático**: novas tendências e desafios metodológicos. Rio de Janeiro: E-papers, v.1, p. 29-45, 2016.

SCHOLZ, T. (Org.). **Digital labor**: The internet as playground and factory. London: Routledge, 2013

Scholtz, A. (2012). **Ethos**: Ancient Conceptions of Character and their Contemporary Relevance. In S. E. Porter, & A. J. Ang (Eds.), *The Oxford Handbook of Rhetorical Studies* (pp. 297-311). Oxford University Press.

SRNICEK, Nick. **Capitalismo de plataforma**. John Wiley & Sons, 2017.

Sandel, M. J. **The tyranny of merit**: What's become of the common good? Farrar, Straus and Giroux. 2020.

Schor, J. **Debating the sharing economy**. *Journal of Self-Governance and Management Economics*, 4(3), 7-22, 2016

SCHOR, Juliet. **O que vem depois da gig economy**: entrevista com Juliet Schor. Entrevista concedida a DigiLabour. DigiLabour, jul., 2020. Disponível em: <<https://digilabour.com.br/2020/07/19/o-que-vem-depois-da-gig-economy-entrevista-com-juliet-schor/>>. Acesso em:

SANTOS, Caroline Delfino dos; SIQUEIRA, Maria Aparecida dos Santos; SOARES, Juremas Rosa Lopes. A condição do trabalhador frente à pandemia da Covid-19: Considerações em torno do informalismo, terceirização e uberização. **Almanaque Multidisciplinar de pesquisa**: Dossiê Covid19, [S. l.], ano VIII, v. 7, n. 2, p. 46-65, 2020. Disponível em: . Acesso em: 21 jul. 2021.

SAKURAI, R.; ZUCHI, J. D. AS REVOLUÇÕES INDUSTRIAIS ATÉ A INDUSTRIA 4.0. **Revista Interface Tecnológica**, [S. l.], v. 15, n. 2, p. 480–491, 2018. DOI: 10.31510/infa.v15i2.386. Disponível em: <https://revista.fatectq.edu.br/interfacetecnologica/article/view/386>. Acesso em: 13 jul. 2022

STANDING, Guy. **The corruption of capitalism**: Why rentiers thrive and work does not pay. Biteback Publishing, 2016.

SANTOS, B. de S. Towards a New Common Sense. Law, science and politics in the paradigmatic transition. New York, London: Routledge, 1995

SANTOS, B. de S. **Epistemologies of the South**: Justice Against Epistemicide. Boulder: Paradigm Publishers, 2014.

SOUZA, Diego O. **As dimensões da precarização do trabalho em face da pandemia de Covid-19**. Trabalho, Educação e Saúde, v. 19, 2021, e00311143.

SOUSA, M. Alvares. **A tese da perda de centralidade do trabalho como despolitização do capitalismo contemporâneo**. Revista Enfoque. N. 1 - julho de 2003, disponível em <http://www.enfoques.ifcs.ufrj.br/artigos/v2nr1/ArtigoMarcelodeSousa.html> acessado em

SUNDARARAJAN, Arun. **Economia compartilhada: o fim do emprego e a ascensão do capitalismo de multidão**. Tradução de André Botelho, São Paulo: Senac São Paulo, 2018, p. 50-80, 187-222, 223-246

THIRY-CHERQUES, Hermano. Bourdieu: a teoria na prática. **Revista de Administração Pública**, Rio de Janeiro, v. 40, n. 1, p. 27-55, 2006.

VOSGERAU, Bruno Roberto; COMAR, Rodrigo Thomazinho. AS NOVAS RELAÇÕES DE TRABALHO, PRECARIZAÇÃO E A DIGNIDADE DO TRABALHADOR NO MODELO UBER. **Percursos**, v. 2, n. 29, p. 311-332, 2019.

VALLAS, Steven P. Platform Capitalism: What's at Stake for Workers? In: **New labor forum**. Sage CA: Los Angeles, CA: SAGE Publications, 2019. p. 48-59.

Weber, M. **A ética protestante e o espírito do capitalismo**. São Paulo, SP: Companhia das Letras. 2004

WORLD BANK GROUP. Doing Business 2020: **Comparing Business Regulation in 190 Economies**. Washington: World Bank Group, 2020. Disponível em: <https://bit.ly/35CLMxf>. Acesso em: 04 de setembro de 2021

ZERVAS, Georgios; PROSERPIO, Davide; BYERS, John W. **The Rise of the Sharing Economy**: Estimating the Impact of Airbnb on the Hotel Industry. *Journal of Marketing Research*, 2016.

ZUBOFF, Shoshana. Big other: capitalismo de vigilância e perspectivas para uma civilização de informação. In: BRUNO, F. et al. (orgs.). **Tecnologias da vigilância**: perspectivas da margem. Trad. H. M. Cardozo et al. São Paulo: Boitempo, 2018.

APÊNDICE A – ROTEIRO DA ENTREVISTA COM MOTORISTAS

Questionário básico semiestruturado que utilizado para pesquisa:

- Quantos anos você tem?
- Estado civil
- Em que tipo de escola (Pública ou privada) você estudou? Qual sua escolaridade?
- Qual a renda mensal recebida como motorista?
- É a única fonte de renda? (se existem outras: quais?);
- Faz quanto tempo que é motorista por aplicativo?
- Como começou a trabalhar com aplicativo?
- Quantas horas trabalha por dia/semana? Faz intervalos para descanso e refeições?
- Trabalha aos finais de semana?
- Quais são suas despesas para se manter motorista?
- O automóvel que você utiliza é seu? Adquiriu para o trabalho ou já tinha?
- Trabalhou durante toda a pandemia do Covid-19? Como foi?
- Alguma das empresas forneceu material de proteção individual?
- Quais as dificuldades de exercer a profissão?
- Qual o maior medo dentro do exercício da profissão?
- Quais as expectativas em relação ao futuro?

APÊNDICE B – ROTEIRO DE ENTREVISTAS COM PRESIDENTE DA ASSOCIAÇÃO COM MOTORISTAS

Questionário básico semiestruturado que utilizado para pesquisa, com intuito de pegar dados amplos e individuais.

- Escolaridade;
- A maioria dos motorista de aplicativos campina grande fazem parte da sua associação?
- Como começou a associação?
- Qual a idade da pessoa mais jovem e mais velha da associação?
- Qual a porcentagem de pessoas que utilizam como única fonte de renda?
- Faz quanto tempo que é motorista por aplicativo?
- Hoje é sua única fonte de renda?
- Quantas horas trabalha por dia/semana? Faz intervalos para descanso e refeições?
- Como foi trabalhar durante a pandemia do Covid-19?
- Dentre as empresas, alguma forneceu material de proteção individual?
- Dentro do exercício da profissão quais seus maiores receios?
- Quais as expectativas em relação ao futuro?