

UNIVERSIDADE FEDERAL DO MARANHÃO
CENTRO DE CIÊNCIAS HUMANAS
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM CIÊNCIAS SOCIAIS
DOUTORADO EM CIÊNCIAS SOCIAIS

LIA RENATA COSTA GOMES

**A “PLATAFORMIZAÇÃO LABORAL”: uma análise do processo de uberização
do trabalho de motoristas por aplicativo em São Luís/MA.**

São Luís

2023

LIA RENATA COSTA GOMES

**A “PLATAFORMIZAÇÃO LABORAL”: uma análise do processo de uberização
do trabalho de motoristas por aplicativo em São Luís/MA.**

Tese apresentada ao Programa de Pós-Graduação
em Ciências Sociais da Universidade Federal do
Maranhão – PPGCSOC/UFMA para obtenção do
grau de doutor.
Orientador: Prof. Dr. Marcelo Domingos Sampaio
Carneiro

São Luís

2023

GOMES, Lia Renata Costa

A “PLATAFORMIZAÇÃO LABORAL”: uma análise do processo de uberização do trabalho de motoristas por aplicativo em São Luís/MA. / Lia Renata Costa Gomes. – São Luís, 2023.

276 f.

Orientador: Prof. Dr. Marcelo Sampaio Carneiro

Tese (Doutorado em Ciências Sociais) – Universidade Federal do Maranhão, São Luís, 2023.

1. Liminaridade, mercado de trabalho, uberização, plataforma digital, relações de trabalho, capitalismo digital.

CDU 0000000000

LIA RENATA COSTA GOMES

**A “PLATAFORMIZAÇÃO LABORAL”: uma análise do processo de uberização
do trabalho de motoristas por aplicativo em São Luís/MA.**

Tese apresentada ao Programa de Pós-Graduação
em Ciências Sociais da Universidade Federal do
Maranhão para obtenção do grau de doutor.

Aprovada em: ____/____/____

BANCA EXAMINADORA

Prof. Dr. Marcelo Sampaio Carneiro - Universidade Federal do Maranhão
Orientador

Prof. Dr. José Ricardo Ramalho - Universidade Federal do Rio de Janeiro
Examinador Externo

Prof. Dr. Tadeu Gomes Teixeira - Universidade Federal do Maranhão
Examinador Externo

Prof. Dra. Carla Regina Assunção Pereira – Universidade Federal do Maranhão
Examinador Externo

Prof. Dr. Juarez Lopes de Carvalho Filho – Universidade Federal do Maranhão
Examinador Interno

Prof. Dr. José Benevides Queiroz - Universidade Federal do Maranhão
Examinador Interno - Suplente

Dedico esta tese, com todo carinho, amor e gratidão, a minha família.

AGRADECIMENTOS

Primeiramente gostaria de expressar minha total gratidão a Deus, senhor, autor e condutor dos meus passos, por ter me concedido a capacidade de buscar todos os dias a conquista dos meus objetivos.

Em segundo lugar, gostaria de agradecer aos meus pais, Ana Maria e Domingos Gomes que mesmo em meio as dificuldades da vida conseguiram proporcionar aos filhos a oportunidade de adquirir conhecimento, tanto através da educação formal, quanto da educação informal. Ensinarão também que é necessário ter disciplina e dedicação para alcançar o que almejamos.

Expresso aqui, de forma igual, minha gratidão aos meus irmãos que acompanharam minha jornada, da graduação ao doutorado.

Conjuntamente, manifesto minha gratidão aos meus amigos e amigas, companheiros de vida e de luta, que também atravessaram comigo muitos momentos de alegria e de tristezas, de vitórias e também de decepções. Aos amigos que conquistei na UFMA no período da graduação e que permanecem até hoje comigo e torcem para que eu alcance os meus objetivos. E aos meus colegas do doutorado com quem também compartilhei alguns momentos e dividi as alegrias e angustias do processo de doutoramento.

Declaro minha gratidão ao Grupo de Estudo e Pesquisa Trabalho e Sociedade (GEPTS) que me proporcionou da graduação ao doutorado, momentos ricos de partilha e trocas de experiências, que ajudou a enriquecer ainda mais o meu trabalho e minha caminhada acadêmica.

Apresento minha sincera gratidão ao Professor Marcelo Domingos Sampaio Carneiro, por quem tenho respeito e admiração, pela competência, paciência, compreensão, incentivo e dedicação, por orientar o meu trabalho e pela destreza em corrigir os meus atropelos durante o todo o processo da pesquisa de campo e construção do trabalho.

Minha gratidão vai também para os motoristas por aplicativos que me concederam as entrevistas, permitindo através de seus depoimentos que esse trabalho fosse realizado.

E ao presidente da AMPAMA, que enriqueceu meu trabalho com suas falas na entrevista realizada.

Aos professores componentes da banca examinadora, pelas observações que serão de grande relevância para a construção de um trabalho mais consistente, e para reparação das arestas ainda presentes no trabalho que vão proporcionar um amadurecimento da pesquisa.

E por último, gostaria de agradecer a todas as outras pessoas que direta ou indiretamente, deram a sua parcela de contribuição para concretização deste trabalho. E a minha capacidade de não desistir, mesmo quando tudo parece estar sem direção alguma.

A desvalorização do mundo humano aumenta em proporção direta com a valorização do mundo das coisas. (Karl Marx).

RESUMO

O estudo tem como objetivo entender o processo de trabalho desenvolvido a partir da introdução das plataformas digitais no Brasil, buscando compreender a lógica de funcionamento do trabalho plataformizado no município de São Luís/MA, considerando a análise do trabalho de motoristas em duas empresas (UBER e POP 99). Procura também analisar as principais características da atividade realizada através das plataformas digitais, pontuando as últimas transformações no mercado de trabalho, geradas pela introdução de novos nichos de negócios. No desenvolvimento da pesquisa, utilizei como ferramentas metodológicas a observação direta e a realização de entrevistas com os motoristas por aplicativo e o com presidente da Associação dos Motoristas por Aplicativos do Estado do Maranhão (AMAPMA), além de ter feito a revisão da literatura sobre o desenvolvimento do trabalho plataformizado no Brasil. Como resultado, a tese aponta para a identificação de uma situação de liminaridade no trabalho realizado em plataformas digitais, isso ocorre, porque apesar de parecer estar claro onde a atividade se encaixa (informal), as características de desenvolvimento da atividade demonstram uma indeterminação na relação entre a empresa/plataforma e os (as) motoristas por aplicativo. A autonomia parece existir até certo ponto, quando o (a) motorista por aplicativo determina seu horário, determina os dias a serem trabalhados e é responsável pelos seus próprios instrumentos de trabalho, porém, não determina o valor do trabalho prestado, é avaliado, mesmo contra a sua própria vontade, e sofre sanções em avaliações negativas, escolhe quando vai entrar na atividade, mas não determina exatamente o dia que vai sair, porque pode ser banido da plataforma, mesmo querendo continuar na atividade. A própria ideia de que a empresa/plataforma funciona como intermediária entre o motorista e passageiro, uma vez que ela prestaria um serviço ao (a) motorista e ao (a) passageira, apresenta uma pluralidade, na medida em que o (a) motorista aqui também é um prestador de serviço. Seria assim uma quarteirização no trabalho informal? O que já é uma novidade no cenário do mercado de trabalho. Ou é uma situação onde terceiros prestam serviços entre si, mesmo sem um contrato convencional, envolvendo uma terceira pessoa que é o (a) passageiro (a) cliente, desse modo, os (as) motoristas estariam no entre/lugar, em posições transitórias, efêmeras e indefinidas. Percebeu-se também, no percurso da pesquisa, que uberização é uma realidade impulsionada pelo capitalismo digital, que muda as lógicas do chão da fábrica, individualiza o trabalho e tira o fator de coesão entre os indivíduos. Isso permite um processo de flexibilização ainda mais evidente das relações de trabalho, sem garantias e seguridade social. Do mesmo modo, dificulta o encadeamento da ação coletiva. Mas, é relevante destacar, que é um processo que também encontra resistência e apresenta maneiras de sobrevivência em meio as intempéries e a necessidade de reprodução econômica da vida.

Palavras-Chave: liminaridade, mercado de trabalho, uberização, plataforma digital, relações de trabalho, capitalismo digital.

RÉSUMÉ

L'étude vise à comprendre le processus de travail développé à partir de l'introduction des plateformes numériques au Brésil, en cherchant à comprendre la logique de fonctionnement du travail platformisé dans la municipalité de São Luís/MA, en considérant l'analyse du travail des chauffeurs dans deux entreprises (UBER et POP 99). Elle cherche également à analyser les principales caractéristiques de l'activité exercée par le biais de plateformes numériques, en ponctuant les dernières transformations du marché du travail, générées par l'introduction de nouvelles niches commerciales. Dans le développement de la recherche, j'ai utilisé comme outils méthodologiques l'observation directe et des entretiens avec des conducteurs par application et le président de l'Association des conducteurs par application de l'État de Maranhão (AMAPMA), en plus d'avoir fait une revue de la littérature sur le développement du travail platformisé au Brésil. En conséquence, la thèse met en évidence l'identification d'une situation de liminalité dans le travail effectué sur les plateformes numériques, car, bien qu'il semble clair où l'activité s'inscrit (informel), les caractéristiques du développement de l'activité démontrent une indétermination dans la relation entre l'entreprise/plateforme et les conducteurs d'application. L'autonomie semble exister jusqu'à un certain point, lorsque le conducteur d'application détermine son emploi du temps, les jours à travailler et est responsable de ses propres instruments de travail, mais ne détermine pas la valeur du travail fourni, est évalué, même contre sa propre volonté, et subit des sanctions en cas d'évaluations négatives, choisit quand il entrera dans l'activité, mais ne détermine pas exactement le jour où il la quittera, car il peut être banni de la plateforme, même s'il veut continuer à exercer l'activité. L'idée même que l'entreprise/la plateforme fonctionne comme un intermédiaire entre le conducteur et le passager, puisqu'elle fournirait un service au conducteur et au passager, présente une pluralité, dans la mesure où le conducteur est également un prestataire de services. Serait-ce le quatrième type de contractualisation dans le travail informel? Ce qui est déjà une nouveauté dans le scénario du marché du travail. Ou s'agit-il d'une situation où des tiers se fournissent des services, même sans contrat conventionnel, impliquant une tierce personne qui est le client passager, et donc les conducteurs seraient entre deux lieux, dans des positions transitoires, éphémères et indéfinies. Au cours de la recherche, on s'est également rendu compte que l'ubérisation est une réalité induite par le capitalisme numérique, qui modifie la logique de l'atelier, individualise le travail et supprime le facteur de cohésion entre les individus. Cela permet un processus de flexibilisation encore plus évident des relations de travail, sans garanties ni sécurité sociale. De la même manière, il entrave l'articulation de l'action collective. Mais il est important de noter qu'il s'agit d'un processus qui rencontre également une résistance et présente des moyens de survie au milieu des tempêtes et de la nécessité d'une reproduction économique de la vie.

Mots-clés: injonction, marché du travail, ubérisation, plateforme numérique, relations de travail, capitalisme numérique.

LISTA DE QUADROS

Quadro 01: Relação dos motoristas entrevistados identificados pelo sobrenome...	27
Quadro 02: características da modalidade de empregos atípicos.....	77
Quadro 03: Seis fatores de desenvolvimento da economia digital.....	94
Quadro 04: Pautas reivindicativas do Sindicato dos Trabalhadores com Aplicativos de Transporte Terrestre Intermunicipal do Estado de São Paulo STATTESP.....	118
Quadro 05: Local de nascimento dos motoristas por aplicativo.....	150
Quadro 06: Local de nascimento dos pais dos motoristas por aplicativo.....	151
Quadro 07: Trabalhadores entrevistados segundo dados de escolaridade, idade e local de nascimento.....	152
Quadro 08: quantidade de escolas públicas e privadas frequentadas por motoristas.....	153
Quadro 9: Dados sobre a participação das mulheres na pesquisa, na Grande Região Metropolitana de São Luís Maranhão.....	156
Quadro 10: Trabalhadores entrevistados segundo a trajetória ocupacional.....	163
Quadro 11: Termo de uso da plataforma com relação aos preços e pagamentos das corridas.....	187

LISTA DE GRÁFICOS

Gráfico 01: Evolução da taxa de desemprego entre os anos de 2018 e 2019.....	102
Gráfico 02: taxa de ocupação dos grupos por categoria até outubro 2019.....	102
Gráfico 03- Porcentagem de pessoas acima de 10 anos que fazem uso da internet, segundo a renda mensal por domicílio. Dados de 2013.....	128
Gráfico 04: Motoristas de aplicativo sem carteira assinada em 2020 no Brasil.....	132
Gráfico 05: Média salarial dos motoristas de aplicativo em 2020 nos meses de maio a novembro.....	136
Gráfico 06: Medidas tomadas pelos motoristas de aplicativo durante o período da pandemia.....	141
Gráfico 07: Dados do desemprego no Brasil, no período de 1984 a 2021, que abrange o período da pandemia da Covid – 19.....	144

LISTAS DE TABELAS

Tabela 01: demonstrativo da evolução do PIB no período pós – reforma trabalhista.....	97
Tabela 02: Níveis de ocupação das pessoas entre os anos de 2014 e 2019, por sexo e cor.....	99
Tabela 03: análise do mercado de trabalho brasileiro, no período de 2014 a 2019.....	101
Tabela 04: relação de vinculação dos sindicatos as entidades sindicais.....	106
Tabela 05: Algumas mudanças sofridas nas conversões coletivas que passaram a ser possível nos pós – reforma.....	108
Tabela 06: algumas medidas tomadas pelas entidades sindicais, no intuito de conter as despesas e manter a atuação.....	110
Tabela 07: Motoristas de aplicativo que receberam auxílio emergencial no ano de 2020 em comparação aos empregados do setor privado sem carteira assinada.....	139
Tabela 08: Média dos rendimentos dos motoristas que que exerciam atividade por conta própria no período de 2011 a 2020.....	143
Tabela 09: Média da idade dos (as) motoristas de aplicativos participantes de pesquisa.....	158
Tabela 10: Variável estado civil dos (as) motoristas de aplicativo participante da amostra.....	158
Tabela 11: Rendimento mensal dos motoristas de aplicativos.....	161
Tabela 12: Percepção dos (as) motoristas de aplicativo com relação a segurança na atividade.....	178
Tabela 13: Período das metas nas plataformas.....	193
Tabela 14: Principais vantagens do trabalho como motorista por aplicativo.....	200
Tabela 15: Nível de satisfação com o trabalho como motorista por aplicativo.....	204

Tabela 16: Média de tempo em que os (as) motoristas planejam trabalhar para os aplicativos.....	205
Tabela 17: Níveis de endividamento da população brasileira de 2015 a 2020.....	207
Tabela 18: Variação dos preços das commodities causado pela guerra entre Ucrânia e Rússia.....	216

LISTA DE IMAGENS

Imagem 01: mapa da Região Metropolitana de São Luís/MA.....	24
Imagem 02: Aumento da Uber no Brasil.....	81
Imagem 03: Fases da revolução industrial até o momento atual.....	85
Imagem 04: Sistema big data de análise.....	91
Imagem 05: As funcionalidades de internet das coisas (IoT) na indústria 4.0.....	93
Imagem 06: Manifestação dos motoristas de aplicativos a favor do aumento da tarifa das corridas no APP.....	116
Imagem 07: Participação do STATTESP nas manifestações de maio de 2019.....	116
Imagem 08: Campanha de mobilização para criação de políticas sociais para motoristas de aplicativo no período pandêmico.....	117
Imagem 09: Protesto das motoristas por aplicativo pedindo mais segurança.....	157
Imagem 10: Cartão disponibilizado pela plataforma UBER aos (as) motoristas por aplicativo.....	185
Imagem 11: Rendimentos dos (as) motoristas por aplicativo na plataforma.....	187
Imagem 12: Detalhamento do pagamento dos motoristas na plataforma.....	189
Imagem 13: Demonstrativo dos valores pagos e descontados.....	190
Imagem 14: Reprodução das promoções destinadas aos (as) motoristas de aplicativo.....	191
Imagem 15: Segunda reprodução das promoções destinadas aos (as) motoristas de aplicativo quando antes da escolha do (a) motorista.....	192
Imagem 16: Aviso de bloqueio quando a taxa de aceitação está muito baixa.....	196
Imagem 17: Chamada para paralização dos motoristas por aplicativo.....	225
Imagem 18: Mobilização contra o processo de exploração das plataformas.....	225

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO.....	19
Do contexto de desenvolvimento do objeto de estudo ao percurso da pesquisa e construção da tese.....	19
Tipo de pesquisa.....	23
Local de estudo.....	24
População da amostra.....	25
Coleta de dados.....	25
Análise dos dados.....	28
O problema de pesquisa.....	28
Caráter inovador da tese.....	30
Estrutura da tese.....	32
1. CAPÍTULO 01: O PANORAMA DA UBERIZAÇÃO NO BRASIL: CONTRIBUIÇÕES TEÓRICAS PARA O ESTUDO DA PLATAFORMIZAÇÃO DAS RELAÇÕES DE TRABALHO.....	35
1.1 Contexto de implantação e progressão das plataformas digitais.....	38
1.2 Novas tecnologias e o processo de intermediação da mão de obra.....	41
1.2.1 Por que o debate em torno da intermediação é importante para entender a uberização.....	43
1.3 A informalidade bate à porta da uberização.....	44
1.4 O metamorfismo do mercado de trabalho contemporâneo.....	49
1.4.1 A fronteira entre postos de trabalho e ocupação.....	52
1.4.2 Um tempo de trabalho plataformizado.....	59
1.5 A terceirização do trabalho individual, o hodierno processo da prestação de serviços e a uberização	64
1.6 O impacto social da uberização nas relações de trabalho.....	68
1.6.1. Entre o emprego habitual e o “trabalho atípico”: uma extensão da uberização e o espaço da liminaridade.....	76
2. CAPÍTULO 02: ENCADEAMENTO DAS PLATAFORMAS DIGITAIS NO SÉCULO XXI.....	80
2.1 A indústria dos dados (4.0) e a uberização.....	84
2.2 O que a reforma trabalhista trouxe de novo para o cenário do trabalho no Brasil?	95

2.3 A questão sindical e o trabalho uberizado.....	104
2.4 O que pensar dos sindicatos e o seu papel.....	110
2.4.1 A sindicalização dos motoristas por aplicativos: um teto de vidro.....	113
2.5. Qual o papel da ação coletiva?	120
2.6. A interface do trabalho uberizado.....	130
2.7. O panorama da uberização na pandemia do COVID – 19.....	137
3. CAPÍTULO 03: O CONTEXTO DE UBERIZAÇÃO DO TRABALHO ENTRE MOTORISTAS POR APLICATIVO EM SÃO LUÍS/MA.....	148
3.1. O perfil socioeconômico dos motoristas por aplicativos no município de São Luís Maranhão.....	149
3.2. O tempo e o espaço de construção da trajetória ocupacional dos motoristas por aplicativo na Região Metropolitana de São Luís.....	162
3.2.1 Transição ocupacional na perspectiva dos (as) motoristas por aplicativo de São Luís/MA.....	167
3.2.2 Trajetória sócio – ocupacional de trabalhadores uberizados em São Luís/MA.....	169
3.3 A área compartilhada da uberização: as condições de trabalho dos (as) motoristas por aplicativo.....	174
3.3.1 Entre trabalhar e correr riscos.....	177
3.3. 2 O trabalhador merece seu salário.....	184
3.3.3 Do controle a subordinação.....	193
3.3.4 O caminho de chegada a plataforma.....	198
3.3.5 As vantagens por trás da permanência.....	201
3.3.6 Um plano alternativo para as intempéries do mercado de trabalho.....	207
4. CAPÍTULO 04: A TESE NA TESE: O LUGAR DA LIMINARIDADE NA CONDIÇÃO DE TRABALHO DOS MOTORISTAS POR APLICATIVO E A ATUAÇÃO POLÍTICA PARA VENCER AS CONTRARIEDADES DA ATIVIDADE.....	210
4.1. A fronteira entre as interpretações sobre a uberização do transporte de passageiros, o lugar da liminaridade.....	211
4.2. Percepções, perspectivas e posicionamentos sobre a situação do país: o que esperar do futuro?	215

4.2.1 Percepção sobre a situação econômica do país e os impactos no trabalho dos (as) motoristas por aplicativo.....	217
4.3 O discurso da extrema direita e a capacidade de arregimentação ideológica entre os motoristas por aplicativo.....	222
4.3.1 Uma perspectiva sobre a representação da ação coletiva a partir do ponto de vista do surgimento de uma associação para os (as) motoristas por aplicativo	224
4.3.2 A constituição da Associação dos Motoristas por Aplicativos do Estado do Maranhão/ AMAPMA.....	226
4.3.3 Motoristas por aplicativo e a representação sobre o movimento sindical.....	236
CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	242
REFERÊNCIAS.....	252
APÊNDICES.....	262
ANEXOS.....	266

Introdução

Do contexto de desenvolvimento do objeto de estudo ao percurso da pesquisa e construção da tese.

A pesquisa do doutorado e a construção do objeto de estudo foi ganhando outras formas. No início, a intenção era dar continuidade a investigação já iniciada no mestrado, sobre o processo de trabalho na indústria de papel e celulose, com foco na atividade florestal. Mas, mesmo com um conhecimento prévio do universo da pesquisa por conta da investigação desenvolvida no mestrado, e com contatos já pré-estabelecidos, a continuidade da investigação acabou tornando-se complexa depois que o cenário da pandemia se instalou no mundo.

Os deslocamentos se tornaram mais difíceis, as empresas passaram a ficar mais restritas, o isolamento social foi necessário, era quase inviável fazer viagens, mesmo que fosse para outro município, a ansiedade da incerteza e o medo do que poderia acontecer, esses fatores somados levaram a uma reorientação do espaço da pesquisa e do objeto de estudo, para uma análise sobre encadeamento do trabalho desenvolvido em plataformas digitais, focando na categoria dos motoristas por aplicativos.

É relevante destacar, que parte da literatura acionada na pesquisa anterior pôde ser aproveitada a partir do novo direcionamento dado ao projeto que se tornou esta tese. Com a mudança, a discussão em torno do mercado de trabalho e a relações nela estabelecidas continuaram presentes. Contudo, o campo e a categoria de trabalhador mudaram, assim como o problema de investigação.

Quando surgiu o interesse em estudar o trabalho uberizado de motoristas por aplicativos? Antes mesmo da mudança do projeto de pesquisa, e do cenário pandêmico. O desejo para entender essa nova modalidade de atividade já era uma realidade. Uma porque me tornei usuária do serviço, antes mesmo da mudança, e outra, porque comecei a ler sobre, a assistir debates que tinham como foco o trabalhador uberizado. Essas primeiras leituras foram despertando o desejo de querer conhecer e entender as configurações do capitalismo digital que produz um novo tipo de trabalhador. Com a dificuldades que se instalou por conta da pandemia, e que tornaram inviável o trabalho de campo, considerando os prazos a serem cumpridos, e já com o interesse despertado, reorientei a pesquisa.

Os motivos que levaram a acreditar ser factível a nova pesquisa, começa com alguns fatores, o primeiro, pelo fato de ser no município de São Luís/MA, o que não exige

grandes deslocamentos e viagens, em outros contextos isso não seria um problema, mas em uma pandemia, acabou se tornando. O outro fator crucial, foi o fato de já fazer uso da plataforma como cliente desde 2019, quando eu passei a usar os aplicativos como meio de locomoção na cidade. De alguma forma, isso acaba despertando um interesse sobre esse universo.

Contudo, o olhar não foi apenas de curiosidade, de quem quer conhecer as histórias que se passam ali, mas de pesquisadora, de quem quer entender o processo que levou a esse formato de atividade, e quais as consequências dessas mudanças para a esfera do trabalho e suas relações, e como o mercado se comporta diante desse novo contexto.

Desse modo, a referida pesquisa busca fazer um estudo sobre a formação de um trabalhador plataformizado, os motoristas por aplicativo que atuam na Região Metropolitana de São Luís/MA, assim como traçar as trajetórias socioprofissionais desses trabalhadores.

Nesse sentido, o objeto deste estudo visa buscar entender as lógicas de funcionamento dessa modalidade de prestação de serviço, considerando que os motoristas por aplicativo também podem realizar outros tipos de serviço na plataforma, por exemplo, entregas. Visa encontrar pistas para compreender a dinâmica do trabalho em que essa nova categoria se insere, considerando a influência das transformações ocorridas nos últimos anos no mercado de trabalho. Do mesmo modo, objetiva compreender as estratégias utilizadas pelos motoristas para manterem sua reprodução socioeconômica diante de um cenário desfavorável e sem garantias de direito, contemplando seu lugar de fala.

No Brasil, a utilização do aplicativo Uber no transporte de pessoas iniciou em 2014,¹ começando nos grandes centros urbanos, como Rio de Janeiro e São Paulo, depois se estendeu para outros estados do país. A ampliação dessas plataformas se tornou um atrativo para muitas pessoas que, ou estavam desempregadas, ou buscavam complementar a renda cadastrando-se para ser motorista por aplicativo.

Diante do cenário de ampliação dessas plataformas no Brasil, é relevante encontrar pistas para entender como funciona todo o processo, tanto da captação da mão de obra, ou seja, de recrutamento dos trabalhadores, que dentro da categoria são

¹ Fonte: <https://canaltech.com.br/empresa/uber/>

reconhecidos como “autônomos”, como de aproximação das empresas que utilizam o serviço.

A análise também permite abrir um leque de discussões acerca de uma nova forma de terceirização, uma vez que os motoristas por aplicativo terceirizam o trabalho, mas nesse caso específico, a relação é bem mais direta, sem a necessidade de uma segunda empresa, ou seja, o próprio trabalhador terceiriza sua mão de obra, prestando serviços vinculados as plataformas.

Desse modo, junto com o processo de ampliação do uso de novas tecnologias, há um avanço do processo de acumulação baseado na economia digital em seu ciclo mais recente, que têm causado grandes transformações no mercado de trabalho, onde a flexibilização² é uma estratégia cada vez mais validada pelas grandes empresas. Essas mudanças ocasionam uma inserção de novos modelos de produção que alteram as relações sociais de trabalho (RAMALHO, 2013).

Assim, no domínio da sistematização de uma investigação acerca das mudanças que ocorrem constantemente no modo de produção capitalista e que leva a uma remodelação tanto das estratégias empresariais como das relações de trabalho, é importante entender como em conjunto com a modernização e o encadeamento de estratégias competitivas, ocorre a inserção de novos mecanismos de exploração da mão de obra, como a uberização e como isso ocasiona um impacto significativo nas relações contratuais.

Ao tratarmos sobre o processo de uberização que arregimenta uma quantidade significativa de motoristas nas mais variadas situações, buscamos entender como essa modalidade de trabalhador uberizado mantém a reprodução de suas vidas, inseridos nesse contexto de incertezas e nenhuma garantia de direitos.

Torna-se relevante a compreensão dessa nova categoria de trabalho que acompanha uma mudança significativa com a inserção de tecnologias digitais. Assim, tomo isso como um elemento significativo na investigação, buscando trazer para o debate uma questão importante para se pensar as reconfigurações do mercado de trabalho informal, assim como os efeitos dos avanços tecnológicos no mercado de trabalho de um modo geral.

² Essa flexibilidade se expressa em quatro modalidades distintas: 1) na facilidade de romper o contrato de emprego, 2) na possibilidade de utilização de contratos a prazo determinado; 3) na relação de emprego disfarçada; 4) na terceirização, que é – dada a sua importância recente. Em geral, essas modalidades significam uma maior precarização do trabalho (KREIN, 2013, p. 167).

Essa lógica do capital e a complexa realidade social, impulsionada por uma dinâmica global que envolve as diferentes esferas sociais, leva a uma mudança significativa nas condições de trabalho e nas relações de poder. Uma transformação que implica uma reorganização do processo de trabalho e um ajustamento às novas tecnologias e que favorece o aparecimento de novos modelos de gestão, e ampliam o surgimento de plataformas.

Desta maneira, uma das questões pertinentes para se pensar o mercado de trabalho é a ideia de flexibilização, que passou a fazer parte do repertório social e político. Flexibilizar provoca na classe trabalhadora e nos seus órgãos representativos uma postura de alerta constante, visto que a permanência no emprego para quem depende de um salário, é muito necessária. Isso ocasiona uma subalternidade às imposições do próprio mercado. Diante de um cenário competitivo e em constante mudança, aquele que busca sua subsistência, terá que encontrar estratégias capazes de permitir um espaço de negociação por melhores condições de trabalho ou aderir às condições que lhes são colocadas (KREIN, 2013).

Desse modo, é significativo destacar que esta é uma sequência de acontecimentos que alterou as relações de trabalho nas mais diferentes esferas do contexto social. De maneira que as imposições³ são continuamente acrescidas por conta das exigências do capital.⁴ O resultado disso é a minimização do poder de articulação entre os trabalhadores e da capacidade de pensar e organizar o trabalho, que é substituído por novas formas de tecnologias e fragmentação da atividade laboral.

Assim, ainda que novas definições no processo de produção tenham surgido com o desenvolvimento tecnológico e com o processo de reestruturação do capitalismo, o trabalho ainda é destaque, porque sua fragmentação, sua divisão social, exploração, suas mudanças e desafios fazem parte dessa nova ordem de grandes transformações.

Nesse aspecto, diante de um cenário de intensificação da flexibilização das relações de trabalho, é relevante entender quais são as principais dificuldades encontradas pelos motoristas por aplicativo, denominados de “novos autônomos” ou

³ É a corrida generalizada atrás do dinheiro, é a competição cega das empresas no mercado, é a invenção de novos produtos, é a caça pelos consumidores do que vai ser moda, é a incessante mudança de processos e o sucateamento precoce de homens e máquinas. E é o trabalho alienado de muitos, subordinado às ordens do capital agindo às cegas e que, ao agir assim, ora cria progresso, ora crise, ambos inadvertidamente (SINGER, 1987, p. 11).

⁴ A lógica do capital não se impõe apenas aos capitalistas, mas também aos trabalhadores. Como vendedores individuais de força de trabalho, encontram-se à mercê do capital, que trata de fomentar a concorrência entre eles (SINGER, 1987, p. 37).

“empreendedores”, bem como traçar suas trajetórias ocupacionais e entender como funciona esse novo universo de prestação de serviço que foge a todas as formas de regulamentações. Ou seja, a dimensão dessa forma de trabalho é bastante ampla.

Tipo de pesquisa

É fundamental não transformar a necessidade de um “rigor” científico, no processo de construção do objeto, em uma “rigidez” metodológica (BOURDIEU, 1989, p. 26). Desse modo, sendo o estudo sobre o encadeamento da uberização, um universo bastante amplo e complexo, no desenvolvimento da pesquisa, utilizei tanto dados qualitativos, quanto dados quantitativos, operando com outras fontes de informação para analisar a situação mais ampla dessa nova modalidade de prestação de serviço dentro de um cenário bastante flexibilizado, privilegiando, contudo, a realização de entrevistas com os motoristas por aplicativos, objetivando entender as condições do trabalho desenvolvido nessas plataformas.

É necessário perceber a relevância de um controle na utilização das informações, partindo da premissa de que cada escolha técnica é parte de uma escolha epistemológica e que ambas se completam. Assim, esse controle prescreve, portanto, um rigoroso trabalho de domínio das ferramentas teórico-metodológicas (BOURDIEU, 1989). Desta maneira, buscando a construção de um embasamento teórico para entender a dinâmica do processo de trabalho gestado pelas plataformas.

Trata-se de uma pesquisa que privilegiou o trabalho de campo, tendo como objetivo aprofundar o objeto proposto e usou como ferramenta de investigação uma análise exploratória, descritiva e uma abordagem qualitativa. Foram analisadas as plataformas que prestam serviço de transporte de pessoas, entre as selecionadas para o estudo estão a UBER e a Pop/99 que estão presentes na Região Metropolitana de São Luís/MA.

A pesquisa foi feita tomando como base as transformações científico-tecnológicas que alteram significativamente as relações sociais, as relações de trabalho, assim como as formas de prestações de serviços na atualidade. Desse modo, a implantação de novas tecnologias, e o modo de organização do trabalho na sociedade capitalista contribuíram para o surgimento e ampliação de segmentos produtivos ainda mais flexíveis.

Nessa perspectiva, para compreender e problematizar o funcionamento desse novo modelo de serviço através do uso de plataformas digitais e considerando suas implicações para a sociedade de um modo geral, além das entrevistas, foram realizadas observações diretas do trabalho realizado por motoristas por aplicativos e observações durante o

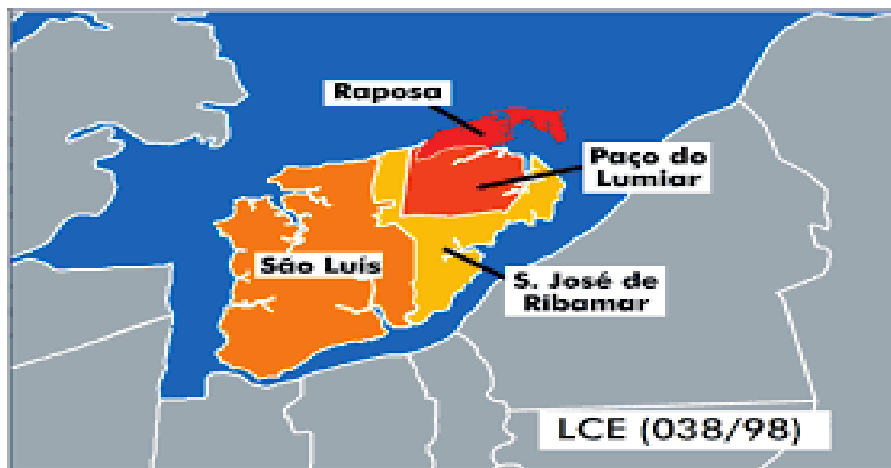
processo da pesquisa, que se deu através da utilização dos serviços prestados pela plataforma, utilizados pela pesquisadora, o que aproxima também a pesquisa de uma observação quase participante.

Local de estudo

A pesquisa foi realizada na Região Metropolitana de São Luís/MA, que tem uma população de 1.656. 503 hab. (IBGE, 2021). Em 2018 o Maranhão segundo o Diário do Transporte (2018)⁵, já tinha um total de seis mil motoristas cadastrados na plataforma, com uma concentração maior na Região Metropolitana de São Luís/MA, considerando que algumas regiões do Estado (a sua grande maioria) não contam com esse tipo de serviço.

A região Metropolitana de São Luís corresponde a capital e alguns municípios próximos (treze municípios). Foi considerada a Região Metropolitana, porque alguns motoristas são de São José de Ribamar, Paço do Lumiar e Raposa. Contudo, a maior concentração das entrevistas e viagens feitas foram em São Luís/MA⁶. Que corresponde ao centro – político administrativo do Maranhão, e é também a cidade mais populosa do Estado (GUITARRARA, 2020). A seguir, tem um mapa com os municípios pertencentes a Região Metropolitana de São Luís/MA, onde a pesquisa se concentrou.

Imagem 01: mapa da Região Metropolitana de São Luís/MA



Fonte: https://www.ipea.gov.br/redeipea/images/pdfs/governanca_metropolitana/re11_1_rmgs1.pdf

⁵ Fonte: <https://diariodotransporte.com.br/2018/03/07/sao-luis-ma-quer-limitar-quantidade-de-veiculos-de-aplicativos-de-transporte/>

⁶ **São Luís** é um município brasileiro da [Região Nordeste](#) do país, integrante da região metropolitana da Grande São Luís. Situa-se na região insular conhecida como Ilha São Luís, limitada pelas baías de São Marcos e São José. Possui mais de 1 milhão de habitantes e é densamente povoado, com 1.215,69 hab./km². É o centro político-administrativo do Maranhão, além de representar a sua maior economia. O setor terciário é o que mais agrega ao PIB da cidade, com seus serviços portuários e o turismo. Sua paisagem urbana é marcada pela influência portuguesa, tornando-se patrimônio cultural (GUITARRARA, 2020).

A cidade de São Luís/MA é um dos polos econômicos centrais do Estado do Maranhão, com um PIB de R\$ 33,7 bilhões. Em relação aos setores mais expressivos do município, o terciário (comércio, turismo, serviços e administração pública) é o que mais se destaca. Com um aumento significativo do setor do turismo, uma vez que a cidade possui vários pontos de lazer, com belas praias e casarões históricos. A cidade também conta com dois pontos de escoamento de commodities (Porto do Itaqui e a Ponta da Madeira) para outras regiões do país. Além do setor terciário, a indústria de transformação também representa um papel importante no PIB da cidade. E “a agropecuária responde por menos de 1% da economia da cidade” (GUITARRARA, 2020).

Desta maneira, considerando que as plataformas se instalam em regiões onde a população é mais significativa e existe a necessidade dos serviços prestados pelas empresas/plataformas, a cidade de São Luís/MA, foi a cidade escolhida para a pesquisa, além dos fatores já destacados anteriormente.

População da amostra

Os critérios norteadores para a escolha da população foram: pessoas de ambos os sexos que trabalham como motoristas por aplicativo e residem na Região Metropolitana de São Luís/MA, não sendo necessário ser exclusivamente maranhense ou Ludovicense, sob a condição de que pessoas de outros estados residem na cidade e trabalham como motoristas por aplicativo.

Todas as pessoas participantes da pesquisa eram maiores de 21 anos, à medida que essa é a idade mínima aceita pela plataforma. Não foi considerado um limite máximo de idade para as entrevistas, considerando que a plataforma não estabelece um limite máximo de idade para que o (a) motorista possa se cadastrar.

Coleta de dados

O processo de coleta dos dados é uma fase primordial no transcurso da pesquisa, visto que, os dados precisam dialogar com o arsenal teórico acionado, além de permitir confrontar as questões que foram levantadas na forma de hipótese durante a investigação. Dessa maneira, existem etapas de procedimentos importantes para a produção do conhecimento científico. É importante considerar que o percurso tomado durante o levantamento das informações, é uma fase significativa e dão corpo e estrutura ao texto da tese.

Desta maneira, para entender o encadeamento da atividade, foi relevante considerar o lugar de fala dos próprios trabalhadores, dado que são eles que fazem a engrenagem do trabalho uberizado acontecer. Assim, as entrevistas foram ferramentas

fundamentais no processo. Como chegar até os trabalhadores, visto que estão bastante espalhados pela cidade? A estratégia foi acionar os motoristas durante as corridas feitas, como usuária do aplicativo há mais de três anos, com uma boa pontuação na avaliação dos motoristas, não foi difícil conseguir os contatos.

Durante as corridas eu falava da minha pesquisa do doutorado, da importância das entrevistas para minha investigação e ao final eu perguntava ao motorista se seria possível em um outro momento entrevistá-lo. Se a resposta fosse afirmativa, eu pegava o número do telefone para marcar o dia da entrevista, levando em conta o momento que o motorista tinha disponível.

É importante deixar claro que as plataformas não deixam o número disponível no aplicativo, nem dos motoristas e nem dos usuários, a plataforma camufla o número. Desta maneira, as entrevistas foram previamente agendadas. Quatro entrevistas foram através do Meet, com uma sondagem prévia dos motoristas para saber se os mesmos utilizavam e/ou conheciam esse mecanismo. Eu gerava o link e compartilhava com a pessoa informando o horário que estaria online aguardando. Em momento algum foi solicitado que baixassem o aplicativo, por isso, sempre sondava antes. As outras dezesseis entrevistas foram feitas pessoalmente, mas a forma de abordagem foi a mesma. As entrevistas foram todas semiestruturadas, ou seja, com o roteiro preestabelecido, que se encontra no apêndice A, ao final do trabalho.

Todas as entrevistas realizadas seguiram a seguinte construção: no primeiro momento foi abordado o perfil socioeconômico dos motoristas e de sua família, considerando (o local de nascimento, a escolaridade, estado civil, quantidade de filhos, local de residência atual, lugares onde morou e rendimento individual e da família).

Em um segundo momento, as questões versaram em torno da trajetória ocupacional dos motoristas, resgatando ocupações exercidas antes do trabalho como motorista por aplicativo, período que exerceu cada uma dessas atividades, as qualificações necessárias para exercê-las, as condições de trabalho, as motivações que levaram a mudança de cada atividade realizada e percepção sobre as mudanças nas condições socioeconômicas.

Já na terceira parte, tratou-se das condições do trabalho atual (tempo de trabalho, riscos da atividade, remuneração, relações de subordinação, relação da atividade como motorista por aplicativo e as outras atividades, a frequência do pagamento e as motivações para se tornar motorista por aplicativo). E, no quarto momento, são as percepções acerca da situação econômica e política do país. No quinto momento, são as percepções sobre o

mercado de trabalho atual, e por último, a concepção a respeito do movimento sindical. A seguir um quadro com a relação dos motoristas entrevistados. Para preservar a identidade dos motoristas, eles são identificados apenas pelo sobrenome, com exceção do presidente da Associação de Motoristas Por Aplicativos do Maranhão (AMAPMA).

Quadro 01: Relação dos motoristas entrevistados identificados pelo sobrenome.

NOME	PLATAFORMA
Rocha	UBER
Sousa	UBER/ POP/99
Coelho	UBER/ POP/99
Melo	POP/99
Nascimento	UBER
Matos	UBER/ POP/99
Gonçalves.	UBER/ POP/99
Diniz	UBER/ POP/99
Padro	UBER
Alves	POP/99
Rodrigues	
Araújo	UBER/ POP/99
Santos	UBER/ POP/99
Castro	UBER/ POP/99
Franklin	UBER/ POP/99
Oliveira	UBER/ POP/99
Serra	POP/99
Ferreira	UBER/ POP/99
Macedo	UBER
Mesquita	UBER/ POP/99

Fonte: Lia Renata, 2022.

Para conhecer e acompanhar mais de perto a dinâmica do trabalho, consegui entrar em um grupo formado pelos (as) motoristas por aplicativo, uma vez que existem vários grupos de WhatsApp e Telegram, que são usados para discutirem questões gerais da categoria. Para alertar sobre engarrafamentos, batidas, ou possíveis perigos. Eu ficava apenas acompanhando as conversas diárias dos motoristas sem nenhuma intervenção.

Embora a prioridade em relação às técnicas de pesquisas, tenha sido dada às entrevistas realizadas com os motoristas por aplicativo, o caderno de campo (utilizado durante as corridas) mesmo não tendo sido um mecanismo utilizado com uma maior frequência no itinerário da pesquisa, contribuiu para trazer informações empíricas pertinentes.

Análise dos dados

Depois da aplicação de um quantitativo de entrevistas, a partir das dez primeiras, foi iniciada as primeiras transcrições, depois de completadas, foram realizadas mais dez, chegando a um total de vinte entrevistas que depois foram transcritas e analisadas de acordo com os critérios preestabelecidos: i) o perfil socioeconômico do trabalhador e de sua família; ii) a trajetória ocupacional do trabalhador no tempo e no espaço; iii) as condições de trabalho; iv) percepções, perspectivas e posicionamentos sobre a situação do país; v) a participação política do trabalhador; vi) representações sobre o movimento sindical; vii) e a vida do trabalhador fora da atividade como motorista de aplicativo.

A análise das entrevistas seguiu esses critérios para a construção do texto dissertativo da tese. Sendo que, os dados obtidos e produzidos foram analisados e tabulados na forma de tabelas e quadros, bem como, no texto foram apresentados na forma de gráficos. Esses dados estatísticos, somados a outros coletados a partir de fontes secundárias de informação, trouxeram para a natureza da pesquisa, elementos de base mais quantitativa, em complemento aos dados de natureza mais qualitativa obtidos através das entrevistas.

O caderno de campo (como prefiro denominar, o caderno de anotações) foi outro complemento, apesar de não ter sido uma ferramenta utilizada o tempo inteiro, mas também tinha informações dadas pelos motoristas, que contribuíram para uma visão mais geral dos acontecimentos recorrentes na atividade.

Informações essas que vieram através dos relatos dos próprios motoristas, instigados por perguntas feitas durante as corridas. Dos bates – papos feitos durante as viagens na plataforma, e da experiência de ser uma usuária do serviço, construiu-se um olhar de quem navega pela cidade nesse universo novo que a tecnologia trouxe, de poder mobilizar a partir de um smartphone um serviço de mobilidade, ao mesmo tempo, de enxergar por meio de um olhar sociológico, as vantagens, as precariedades e inseguranças da uberização.

O problema de pesquisa.

Uma pesquisa precisa de um problema ou uma questão norteadora que irá conduzir o itinerário da investigação. Essa condução necessária, requer um esforço do(a) pesquisador (a), na medida em que não é uma tarefa simples, ainda mais com a necessidade de abstração desse problema de pesquisa (GIL, 2002).

Desse modo, um caminho teórico foi necessário para construção da problemática em torno do trabalho uberizado, uma vez que tem levantado questionamentos, porque a atividade é bastante complexa, quando se trata de encaixá-la nas modalidades de atividades já existentes, existem ainda questões enigmáticas na uberização, principalmente entre o discurso da empresa/plataforma e as práticas legais do trabalho.

Assim, as transformações nos últimos tempos que o mundo do trabalho enfrenta, são significativas, e elas acompanham ao avanço tecnológico. Desta maneira, o surgimento das plataformas digitais, faz parte desse cenário de mudanças expressivas, nos últimos tempos.

Dentro desse universo de novas relações de trabalho, a plataforma/empresa trouxe um outro conceito para a terceirização, ou melhor dizendo, gerou “uma forma de terceirização por meio de chamadas abertas a um público geograficamente disperso, a chamada crowdwork” (OIT, 2019 p. 15).

E, mesmo que o trabalho plataformizado tenha acompanhado o progresso tecnológico, a forma como ele é realizado, com cobranças, metas e controle, ratificam que algumas lógicas de funcionamento do mercado de trabalho não se alteram com a tecnologia, elas só ganham uma nova roupagem, ou seja, os elementos destacados estão presentes há décadas em outras modalidades de trabalho já consolidadas (OIT, 2019). Como foi exposto acima, esse é o grande dilema em torno da atividade uberizada.

Outrossim, em relação ao futuro do trabalho existem previsões, não são certezas, nem tudo é tão previsível assim, e junto com essas previsões as incertezas e preocupações acerca de qual papel no porvir vai ocupar o indivíduo no mundo do trabalho, se a tecnologia será capaz de substituí-lo em muitas tarefas, e se ocorrer, o que será feito do “superávit de mão de obra” existente no mundo? E se isso não vai gerar um problema ainda maior de precarização do trabalho, na hipótese de que com um quantitativo menor de postos de trabalho, a concorrência será maior, e pode fazer com que se reduza a qualidade e garantias do trabalho.

A corda bamba para tentar manter o equilíbrio entre as mudanças tecnológicas e um trabalho “decente”, que “asegura igualdad de oportunidades y tratamiento para todas las mujeres y los hombres, a cambio del cual se cobra una remuneración justa, com el que

existe seguridad en el lugar de trabajo y protección social para las familias” (OIT, 2002, p. 1).

Isto posto, e considerando que segundo a (OIT, 2002) o trabalho realizado em plataformas digitais é relativamente novo, torna-se um desafio para quem busca entender a dinâmica social do trabalho moderno. Então, buscar entender e conhecer melhor como um software é capaz de ligar demandantes e ofertantes de serviços, no caso aqui, motoristas e passageiros, e em conjunto, monitorar e controlar as pessoas através das plataformas, é uma contribuição relevante para os estudos da Sociologia do mercado de trabalho.

E levando em conta, que as desigualdades de oportunidades colocam as pessoas em lugares de subalternidade, o problema de pesquisa que se coloca é: *como ocorrem as lógicas de funcionamento do processo de trabalho através de plataformas digitais, que através de um aplicativo fazem a captação de mão de obra (motoristas) para prestação de serviços de mobilidades na cidade de São Luís/MA? E como o capitalismo digital mudou e flexibilizou ainda mais as condições de trabalho contemporâneas?*

Os principais objetivos delineados no processo de pesquisa foram, **i)** entender as transformações contemporâneas ocorridas no mundo do trabalho e como isso afeta fortemente os trabalhadores criando novas modalidades de trabalho como a uberização; **ii)** analisar as trajetórias socioprofissionais dos motoristas por aplicativo, visando entender o percurso feito por eles, até chegarem a esse tipo de prestação de serviço. **iii)** Compreender o funcionamento mais localizado das plataformas selecionadas pela pesquisa (UBER, Pop/99) como uma estratégia central no desenvolvimento de grandes corporações; **iv)** Elencar as tentativas de resistência existentes nesse novo modelo de prestação de serviço, ou nessa nova categoria de terceirização da mão de obra; **v)** apresentar as principais características da uberização, dando ênfase na análise da captação ou inserção dos trabalhadores nesse modelo de serviço. **vi)** discutir o significado do processo de terceirização em um cenário onde o indivíduo se insere em uma plataforma, presta serviço, mas não tem nenhum tipo de vínculo formal com essas plataformas; **vii)** analisar as formas de controles dessas plataformas sobre os trabalhadores nelas inseridos.

Caráter inovador da tese

A tese se constrói a partir da ideia de que o trabalhador uberizado, mais especificamente, os motoristas por aplicativos, se encontram em uma situação de *liminaridade*. O limiar remete a ideia de “separação e margem”, onde o indivíduo se encontra em uma situação “intermediária”. Nesse contexto, a pessoa ou o grupo acaba se

afastando “de um ponto fixo na estrutura social”, [...] tornando - se um “sujeito ambíguo”, não estar “nem lá e nem cá” (TURNER, 2008, p. 216), ou seja, é difícil estabelecer ou definir sua posição.

Desta forma, considerando que os motoristas por aplicativos são classificados como trabalhador informal autônomo, mas, ao mesmo tempo, é levado a se comportar como se estivesse numa situação formal, porque as empresas/aplicativos fazem exigências que tiram a autonomia do trabalhador, o que demonstra uma situação de liminaridade na relação.

Assim, quando o (a) motorista por aplicativo é levado a aceitar que a empresa/aplicativo é quem vai determinar o valor do trabalho prestado, e, ao mesmo tempo, estabelecer mecanismos de avaliação da categoria na plataforma, porque estes são avaliados a cada viagem, e avaliações negativas podem levar a sanções, como o bloqueio da plataforma, não participação em promoções, etc., revela que a autonomia do motorista é só para alguns momentos do trabalho.

Ou quando a plataforma/aplicativo cria metas, mesmo que o/a motorista não as siga, eles/elas estão cumprindo determinações que são comuns em atividades formais, contudo, não são considerados funcionários da empresa, não possuem vínculos e nem direitos, mas são controlados. O que coloca o trabalhador em uma situação ambígua e liminar. Os motoristas por aplicativo são deixados as “margens”, desprovidos de direitos e impedidos de viver realmente sua autonomia ante ao processo de trabalho⁷.

Por que essa análise pode ser considerada inovadora? A perspectiva de estudo a partir da ideia de liminaridade, ainda não foi abordada em relação à modalidade de trabalho em plataforma. Embora já existam discussões sobre o trabalho através de aplicativos, elas geralmente estão abordando que os (as) motoristas de aplicativo estão em um contexto que é resultado de uma nova fase do capitalismo, o digital, que precariza e flexibiliza ainda mais as relações de trabalho.

Por isso, a revisão de literatura foi primordial no processo, tanto sobre as abordagens em torno do trabalho uberizado, como sobre a análise da liminaridade no mercado de trabalho. Buscou-se desse modo, fazer uma coleta de dados em bases secundárias de informações, utilizando como principais as seguintes bases de dados:

⁷Tal como o estado betwixt - and - between de liminaridade, existe também o estado de outsiderhood, que se refere a condição de se estar permanente e por imposição posto a margem dos arranjos estruturais de um determinado sistema social, ou situacional e temporariamente segregado, ou segregando - se voluntariamente da conduta dos ocupantes de posições e detentores de papéis naquele sistema. (TURNER, 2008, p. 217).

Periódico CAPES, Scopus, Vida acadêmica, Google acadêmico, Scielo, Science direct. No direcionamento da pesquisa, usaram-se as seguintes palavras – chaves: liminaridade, mercado de trabalho, uberização, plataforma digital, relações de trabalho, capitalismo digital.

Essas abordagens não colocam os (as) motoristas de aplicativos em uma situação única (trabalhador informal, terceirizado, autônomo, prestador de serviço, trabalhador de aplicativo), e como é uma categoria nova, é difícil definir qual é a real relação das empresas/aplicativos com o (a) trabalhador (a). É importante considerar também, que até mesmo os (as) motoristas por aplicativos não definem uma relação única com a empresa/plataforma ou não sabem definir que tipo de trabalhador ele/ela é, em alguns casos, até consideram que a empresa trabalha para eles (as) e não o contrário. As ambiguidades da relação aqui apresentadas reforçam a tese da liminaridade.

Estrutura da tese

A tese está dentro de uma discussão da Sociologia do trabalho e de uma Sociologia Econômica, mas com um diálogo muito próximo com uma Socioantropologia. Desta maneira, apontadas algumas considerações iniciais, apresento a organização da tese, que está dividida em quatro capítulos, além dessa introdução e das considerações finais.

O primeiro capítulo foi desenvolvido a partir de uma revisão de literatura, com o objetivo de fazer uma análise sobre o panorama da uberização no Brasil. Assim como é feita uma retomada do contexto de implantação e progressão das plataformas digitais no país, e como elas funcionam como intermediadoras de mão de obra informal. Demarca também as transformações ocorridas no mercado de trabalho, entre elas a plataformização das relações de trabalho. No capítulo também é feita uma análise de como a terceirização também pode ser pensada a partir das plataformas. Aponta alguns impactos da uberização nas relações de trabalho. E por último traz para o debate uma discussão sobre o trabalho atípico, que também pode ser pensado dentro do contexto de uberização.

O segundo capítulo, também é uma análise teórica, com o objetivo de encontrar fatores de demarcação do surgimento de um novo nicho de negócio que acompanha o fluxo do capitalismo digital. Por isso é apresentada uma discussão sobre a indústria 4.0, que legitima atividades como a uberização. Da mesma forma, é feito um diagnóstico dos impactos da reforma trabalhista para o mercado de trabalho no Brasil e como isso pode ter contribuído para a ampliação da terceirização no país. E, considerando que a atividade não é formalizada, e a questão sindical ainda é um desafio para a categoria, é feito um

balanço sobre o papel da ação coletiva como forma de vencer as intempéries da falta de regulamentação da atividade. E por último, também é feita uma análise sobre os impactos da Pandemia da COVID – 19 na atividade dos (as) motoristas por aplicativo.

A partir da leitura dos textos foi possível compreender o espaço empírico de uma forma mais dinâmica interligando o pensamento dos autores com a fala dos trabalhadores. De um lado os que constroem suas análises a partir de uma visão do contexto social e do outro, os que sentem na prática os problemas e conflitos ocasionados pelo mundo do trabalho.

Destarte, o terceiro capítulo da tese tem como finalidade apresentar um panorama da uberização na Grande Região Metropolitana de São Luís/MA. O capítulo é construído a partir dos dados coletados através das entrevistas feitas, e apresenta um olhar sobre o perfil socioeconômico e as propriedades sociais dos motoristas por aplicativos na Grande Região Metropolitana de São Luís/MA. Logo em seguida, se constrói uma análise sobre o tempo e o espaço de construção da trajetória ocupacional dos motoristas por aplicativo na Região Metropolitana de São Luís. O capítulo também tece uma discussão sobre a área compartilhada da uberização, ou seja, o que aparece de forma mais recorrente no trabalho entre os (as) motoristas por aplicativos e, do mesmo modo, busca apontar fatores de análise das condições de trabalho dos (as) motoristas por aplicativo, dentre elas, as condições de pagamento e segurança adotadas pela plataforma.

O quarto capítulo do trabalho é construído a partir do lugar da liminaridade na condição de trabalho dos motoristas por aplicativo a percepção sobre o cenário político e econômico do país, assim como levanta a partir das falas dos (as) motoristas por aplicativo, quais são suas perspectivas para o futuro. O capítulo também pondera elementos para traçar as perspectivas sobre a representação de movimentos coletivos para classe dos/as motoristas por aplicativo, um debate iniciado no capítulo dois da tese, e reforçado com as falas dos (as) motoristas entrevistados. E por último, analisa a constituição da Associação dos Motoristas Por Aplicativos do Estado do Maranhão (AMAPMA) e traz para a cena, as percepções dos (as) motoristas por aplicativo sobre as entidades sindicais, mesmo a categoria não possuindo o sindicato formado.

Desta forma, a tese está estruturada nessas quatro partes, uma que se inicia com um debate geral sobre a uberização no Brasil considerando a literatura existente sobre o

assunto. A segunda parte da tese é construída também considerando as fontes secundárias de informações que visam entender as transformações ocasionadas pelo capitalismo digital, o cenário da pandemia da Covid – 19, a reforma trabalhista e ação coletiva. No terceiro momento se faz uma análise das propriedades sociais e da trajetória profissional dos motoristas por aplicativo. E no quarto momento, uma análise sobre o conceito de liminaridade para pensar a situação em que se encontram os motoristas por aplicativo no processo de uberização, suas expectativas para o futuro, e as percepções sobre o cenário político e econômico do país, em conjunto com a percepção sobre as entidades representativas.

CAPÍTULO 1 - O PANORAMA DA UBERIZAÇÃO NO BRASIL: contribuições teóricas para o estudo da plataformização das relações de trabalho.

No Brasil, a utilização da plataforma Uber para o transporte de pessoas iniciou em 2014,⁸ começando nos grandes centros urbanos, como Rio de Janeiro e São Paulo e depois se estendeu para outros estados do país. Já o sistema de entrega, como, por exemplo, o iFood, surgiu em 2011⁹ em São Paulo e depois se expandiu para outros centros urbanos do país, assim como para outros países da América Latina. A ampliação dessas plataformas se tornou um atrativo para muitas pessoas que, ou estavam desempregadas ou buscavam complementar a renda cadastrando-se para ser motorista ou entregador (a) de aplicativo.

Diante do cenário de ampliação dessas plataformas no Brasil, é relevante encontrar pistas para entender como funciona todo o processo, tanto da captação da mão de obra, ou seja, de recrutamento dos trabalhadores, que dentro da categoria são reconhecidos como “autônomos”, como de aproximação das empresas que utilizam o serviço de entrega como ferramenta para alavancar as vendas. A análise também permite abrir um leque de discussões acerca de uma nova forma de terceirização, uma vez que, tanto os motoristas como os entregadores de aplicativo terceirizam o trabalho, só que nesse caso específico, a relação é bem mais direta.

Dessa forma, junto com o processo de ampliação do uso de novas tecnologias, há um avanço do capitalismo digital, principalmente em seu ciclo mais recente, que têm causado grandes transformações do mercado de trabalho, onde a flexibilização¹⁰ é uma estratégia validada pelas grandes empresas. Consequentemente, essas mudanças ocasionam uma inserção de novos modelos de produção que alteram as relações sociais de trabalho (RAMALHO, 2013).

A crescente onda da uberização das relações de trabalho tem acarretado inúmeras discussões em torno do debate sobre a precarização do trabalho no século XXI. Segundo

⁸ Fonte: <https://canaltech.com.br/empresa/uber/>

⁹ Fonte: <https://canaltech.com.br/empresa/ifood/>

¹⁰ Essa flexibilidade se expressa em quatro modalidades distintas: 1) na facilidade de romper o contrato de emprego, 2) na possibilidade de utilização de contratos a prazo determinado; 3) na relação de emprego disfarçada; 4) na terceirização, que é – dada a sua importância recente. Em geral, essas modalidades significam uma maior precarização do trabalho (KREIN, 2013, p. 167).

Oliveira (2019), essa nova forma de trabalho tem se apresentado como bastante atrativa, uma vez que perpassa um discurso de que o trabalhador se torna, ou pode se tornar um “empreendedor”.

Mas que tipo de empreendedorismo é esse que torna o indivíduo ainda mais subalterno as lógicas de exploração do capitalismo? Há uma fragilização muito grande nesse novo modelo de trabalho, onde o contrato se estabelece através de uma plataforma que utiliza dispositivos digitais, mas que não garante ao trabalhador nenhum tipo de assistência. Se ele passar mal na rua, for atropelado, ou sofrer qualquer outra forma de acidente, ficará à mercê da própria sorte.

As grandes empresas que ficam por trás dessas plataformas digitais ajudam a ampliar ainda mais o surgimento de ocupações sem garantias, que tem como objetivo explorar o máximo possível a força de trabalho, dado que essas empresas se colocam numa posição de isenção de responsabilidade sobre o trabalhador. O discurso de que não possuem “obrigações” reais com aqueles que se cadastram na plataforma e que são chamados dicotomicamente “parceiros”, faz com que essas empresas se afastem da incumbência sobre os seus prestadores de serviço. Essa lógica da prestação de serviço é um outro agravante na relação, porque o liame contratual que garante essa prestação, é desprovido de qualquer responsabilidade entre as partes, o que é de um lado, bastante favorável para a empresa e bastante desfavorável para o trabalhador/prestador de serviço¹¹ (OLIVEIRA, 2019).

No Brasil, é relevante considerar que um número significativo de trabalhadores ficaram desempregados durante a pandemia, assim como aumentou o número de trabalhadores em situação de informalidade, isso foi um agravante para precarização das relações de trabalho. Mas é importante deixar claro que a pandemia só evidenciou um quadro já existente no país. Com o grande número de pessoas que passaram a compor o banco de reservas no mercado de trabalho brasileiro, ou seja, tornaram-se desempregados, o número de motoristas por aplicativo também aumentou significativamente. O que pode

¹¹ O modelo de trabalho é vendido como atraente e ideal, pois propaga a possibilidade de se tornar um empreendedor, autônomo, com flexibilidade de horário e retorno financeiro imediato. Esta ilusão fez o mercado crescer rapidamente, em detrimento as relações formais de emprego que estávamos acostumados, principalmente, no que se refere a identificação profissional (OLIVEIRA, 2019).

ser explicado considerando o fato de que essa nova forma de trabalho passou a ser uma das poucas alternativas desses trabalhadores (GOMES, 2020).

Portanto, com a chegada da pandemia, a problemática em torno dos motoristas por aplicativos passou a ser ainda mais dramática. Com um número maior de pessoas recorrendo a essas plataformas como meio para garantir a sobrevivência, o que conseqüentemente aumentou a concorrência, obrigou os motoristas por aplicativo a intensificar o ritmo, por isso acabaram permanecendo mais horas nas ruas, e correndo para fazer o maior número de corridas possíveis. Isso contribuiu para uma situação degradante, e desencadeou movimentos importantes que surgiram no período da pandemia, que exigiam melhores condições de trabalho para os motoristas por aplicativo¹² (GOMES, 2020).

Um outro problema nesse processo é a forma de controle digital exercido pelas plataformas sobre os trabalhadores, as empresas/aplicativos fazem as mais variadas exigências sem nenhuma forma de garantia ou proteção trabalhista. Por isso, a discussão em torno da reforma trabalhista no Brasil, também é importante para pensar essas novas configurações no mercado de trabalho, já que a reforma legitima práticas de flexibilização, com pouco ou nenhum apoio ao trabalhador. Estamos num processo de contratação bastante solta, o que precariza muito o trabalho, daí a necessidade de uma regulamentação da atividade, ou seja, de uma legislação mais protetiva¹³ (GOMES, 2020).

As plataformas digitais são mecanismos eficientes que servem como formas de exploração do trabalho no capitalismo contemporâneo. Desse modo, até a forma de “gestão do trabalho” ganha características novas. A gestão do trabalho nessas plataformas, que foi amplamente globalizada, foge aquele tipo de gestão do chão da fábrica. Embora pareça mais solta, no sentido em que os trabalhadores não se encontram em um espaço físico da empresa sendo controlados por seus gestores, existe todo um sistema de “organização das relações de trabalho” sendo aplicado nessas plataformas

¹² Informação fornecida por Ângela Maria de Castro Gomes na WEBMINAR \Precarização do trabalho no Brasil, no Rio de Janeiro (modo online), em setembro de 2020.

¹³ Informação fornecida por Ângela Maria de Castro Gomes na WEBMINAR \Precarização do trabalho no Brasil, no Rio de Janeiro (modo online), em setembro de 2020.

digitais, uma nova forma de controle latente, e que possuem efeitos significativos não só na economia, mas na vida de milhares de trabalhadores¹⁴ (ABÍLIO, 2019).

Segundo Abílio (2019) existe uma lógica por trás do funcionamento dessas plataformas que validam posturas neoliberais e que buscam transferir para o trabalhador toda a responsabilidade sobre o trabalho que ele exerce, destituindo a empresa de toda a responsabilidade sobre os custos do trabalho, inclusive no que se refere a segurança do trabalhador. No Brasil, as ideologias liberais e neoliberais, influenciaram maciçamente a economia do país e conseqüentemente as relações de trabalho, trazendo além do desemprego, outras formas de contratação que minimizaram o trabalho formal, o que acarreta uma série de problemas para o trabalhador, que sem muitas saídas se inserem nessas modalidades de atividade, perdendo a oportunidade de no futuro garantir direitos, como FGTS, seguro-desemprego, contribuição para previdência social e etc.

Considerando essa nova realidade, é significativo entender como o trabalho em plataformas digitais foi ganhando espaço e se tornando de forma significativa um novo embate para as configurações do mercado de trabalho atual.

1.1 Contexto de implantação e progressão das plataformas digitais.

A Uber foi a primeira plataforma de transporte de passageiros a chegar no Brasil, e já se encontra no país desde 2014, depois dela surgiram no país a *Pop/99* e a *InDrive*, essas três são as mais populares, com um nível de preferência maior da população pela Uber e a *Pop/99*. As plataformas digitais deram uma nova roupagem a esse tipo de serviço, com formas específicas de captação de mão de obra e de aproximação entre demandantes e ofertantes de serviços, que se conectam através de smartphones. Mas, o que são as plataformas digitais? Como elas se caracterizam?

As plataformas digitais são vistas como “estruturas digitais” que buscam fazer uma ponte de aproximação entre ofertantes e demandantes de serviços de maneira mais rápida através do uso da tecnologia. Tem atraído muitas empresas e pessoas, e mudado a forma de prestação de serviços na atualidade. Essa transformação se deu a partir da inserção de novas tecnologias digitais e também da ampliação do uso da internet. As

¹⁴O primeiro argumento central que estrutura a presente análise é que a uberização do trabalho resulta de processos globais em curso há décadas e que envolvem transformações no controle, gerenciamento e organização do trabalho. Desse modo as plataformas são reconhecidas como um resultado, ao mesmo tempo que materializam um novo estágio desse processo (ABÍLIO, 2019, p. 2).

plataformas possuem uma variedade de serviços que vão desde a venda de produtos, entrega de alimentos, transportes (UBER, POP/99, etc.), informações, turismo, divulgação entre outros, e alcançou um espaço ainda maior com a pandemia do Covid 19. É um fenômeno que tem uma tendência a crescer significativamente na atualidade (NETO, 2017). Uma vez que:

A maior livraria do mundo é uma plataforma digital: Amazon. As maiores redes de informações sobre mobilidade são plataformas digitais: Google e Waze. A maior “frota de aluguel de veículos” está em uma plataforma: Uber (o qual não precisou comprar um único carro sequer para alcançar o estágio atual) (NETO, 2017)¹⁵

Segundo Neto (2017), as plataformas primeiramente buscam ou tem como objetivo principal, gerar capital, ou seja, gerar valor e manter esse capital em ascensão através da priorização de uma clientela que precisa estar satisfeita enquanto usuária, porque isso permite sua manutenção no uso das plataformas digitais, por isso a maioria dos aplicativos possuem mecanismos de avaliação do serviço prestado. Os usuários são então fundamentais no processo, são eles que mantêm as plataformas em funcionamento, porque são os demandantes dos serviços.

Um outro fator importante a ser destacado se dar em torno de um conjunto de propagandas que buscam mostrar a indispensabilidade desses serviços na atualidade, isso cria no imaginário das pessoas uma necessidade de manutenção e ampliação dessas plataformas digitais, tanto para quem usa os serviços, como para quem presta os serviços, sejam prestadores individuais (motoristas e entregadores) e empresas (lanchonetes, restaurantes, etc.).

Dentro dessa perspectiva, as plataformas digitais vem desencadeando nas empresas uma busca contínua por inovação tecnológica, que transforma os “modelos tradicionais de negócios” e intensifica a competição, sem falar na capacidade que essas plataformas possuem de manter uma carteira de clientes mais fidelizados, ou seja, se cria nessas plataformas uma rede de clientes que irão utilizar os serviços com maior ou menor frequência, uma vez que já se encontram cadastrados a plataforma, e que possivelmente

¹⁵ Informação disponível em: <https://transformacaodigital.com/mercado/crescimento-das-plataformas-digitais/>

se manterão vinculados enquanto existir a necessidade de utilização dos serviços prestados. E as plataformas não só vendem produtos ou oferecem serviços, vai muito além, consegue condensar outros fatores que agregam muito mais lucro a empresa (NETO, 2017). Porque,

Cada vez mais, o valor criado deixa de estar centrado apenas no produto em si, mas se amplia para a inteligência gerada em torno das interações que regem o ecossistema de negócios. A Nike, por exemplo, há muito tempo deixou de ser uma marca focada apenas em produtos tangíveis e, atualmente, amplia seu relacionamento com os clientes, conectando-os em uma grande comunidade em torno dos seus aplicativos que entregam informações e dicas sobre o rendimento esportivo de cada usuário em suas atividades físicas, bem como viabiliza desafios ao rendimento pessoal e entre os membros da plataforma (NETO, 2017)¹⁶

O que se vislumbra é que as plataformas invadam novos setores da economia, embora se destaquem atualmente nos transportes de passageiros, de cargas, no turismo e na entrega de alimentos, é só uma questão de tempo para que ganhem novos espaços ou ampliem os já conquistados, mesmo aqueles já timidamente invadidos.

A questão a ser levantada aqui é, com o aumento das plataformas digitais a tendência é a informalidade crescer exponencialmente, o trabalho se tornar mais precário, mais flexibilizado, e no pacote existirem categorias com trabalhadores extremamente distanciados entre si, que tornará a ação coletiva entre eles difícil, ou seja, os trabalhadores terão grandes dificuldades de se organizarem enquanto grupo, para reivindicarem relações mais sólidas e menos contingentes. Então, como contornar esse cenário, se a tendência é ele se evidenciar?

Aqui no Brasil, a precarização do trabalho em plataformas digitais já é visível, principalmente nas de transporte de passageiro e entregas de alimentos. Inclusive o iFood ampliou seu leque de serviço, além da entrega de alimentos para restaurantes e lanchonetes, agora faz entregas para supermercados, isso permite que a clientela possa comprar uma gama de produtos sem sair de casa, principalmente durante o cenário de pandemia e a ainda poderá ter a garantia de frete grátis, uma maneira a mais de atrair as pessoas.

¹⁶ Disponível em: <https://transformacaodigital.com/mercado/crescimento-das-plataformas-digitais/>

Desse modo, amplia-se o número de serviços prestados e a concorrência entre os trabalhadores vinculados às essas plataformas, digo concorrência, porque quanto mais entrega ou corridas feitas, maior a possibilidade de ganhos, e como os valores pagos são irrisórios diante da carga de trabalho, os trabalhadores se obrigam a fazer mais entregas e passar mais tempo na rua.

Em períodos anteriores, o que se observava é que a maioria dos entregadores de delivery eram contratados diretamente pelos restaurantes, lanchonetes e pizzarias, o que não deixou totalmente de acontecer, porque alguns empreendimentos ainda possuem seus próprios entregadores, mas hoje em dia é minoria. Não se pode dizer que o trabalho de entregadores era melhor remunerado antes das plataformas, mas se comparar ao cenário atual, os entregadores se encontravam numa situação menos precarizada e eram em menor número, alguns casos contratados através de CLT, o que favorecia um nível maior de segurança.

No caso dos motoristas por aplicativo que fazem o transporte de passageiros não é muito diferente, o cenário também é de precarização. Antes das plataformas digitais como a (UBER, Pop/99, etc.), quem realizava esse serviço eram exclusivamente motoristas de táxis, categoria que foi bastante prejudicada com a chegada das plataformas ao Brasil. O taxista, também visto como um trabalhador autônomo, como um empreendedor, possui sobre seu trabalho um nível de controle menor, eles possuem mais autonomia com relação aos valores das corridas, o que permite um ganho maior. Como as plataformas digitais oferecem preços mais baratos para também atrair uma clientela ativa, os ganhos dos motoristas é bem menor e com descontos que chegam a 25% sobre o valor das corridas.

Desta maneira, é necessário entender como as novas tecnologias passaram a ser não só inseridas nos processos produtivos das fábricas e indústrias, como também permitiram que mecanismos digitais ocupassem um lugar de intermediação da mão de obra.

1.2 Novas tecnologias e o processo de intermediação da mão de obra.

E nesse sentido, que surge a importância de se falar como os indivíduos têm acesso a novas vagas. Guimarães (2009) traz para o debate perspectivas analíticas sobre “o mercado de intermediação de oportunidades ocupacionais”, que acabou sendo deixado de lado em outros debates sobre o mercado de trabalho. Porém, falar sobre intermediação de

mão de obra¹⁷ tem uma importância fundamental para a sociologia do trabalho, já que as formas de acesso ao emprego dizem muito sobre a dinâmica de construção desse mercado. Como as empresas/plataformas também precisam exercer esse papel de intermediação, porque os ganhos se dão por essa via, é imprescindível falar sobre isso.

Uma análise que se insere em dois panoramas, um que por um lado considera a atuação de “instituições especializadas” no processo de intermediação de mão de obra, sejam elas gestadas pelo Estado ou privadas, e do outro lado as redes de relações “tecidas pelos indivíduos em suas distintas esferas de sociabilidade no curso da vida cotidiana” (GUIMARÃES, 2009, p. 161). De acordo com a autora, essa segunda forma de acesso a novas vagas foge a lógica da “racionalidade” e da própria organização das “instituições especializadas do mercado”. Foge a racionalidade porque são as redes que em muitos casos promove a “circulação de informações” de forma mais direta. Desta maneira,

No caso das oportunidades ocupacionais, ou da procura de trabalho, por exemplo, haveria que ter em conta os “contatos a partir dos quais as pessoas se tornavam sabedoras da informação pertinente, mesmo quando elas não estivessem disponíveis no mercado em busca de uma ocupação” (GUIMARÃES, 2009, p. 161).

A complexidade aqui referida também perpassa por um outro processo, o da “intermediação digital”, posto que as plataformas digitais ligam as pessoas as empresas por trás delas, mesmo que não haja um vínculo formal. Essa lacuna ocasionada pela não formalidade torna o transcurso da criação de leis ainda mais difícil. Desse modo, “estes trabalhadores se encontram sem proteção jurídica específica em um terreno ainda muito novo no campo da lei, em um universo digital que cresce exponencialmente” (LEME, 2019, p. 26).

O processo de intermediação da mão de obra antes a cargo das empresas de RH e de órgãos do Estado, como o SINE, agora ganha um novo mecanismo, as empresas/plataformas digitais. Elas conseguem aproximar demandantes e ofertantes de serviços e assim funcionam como uma ferramenta mediadora. De acordo com Guimarães (2009), os mecanismos de intermediação, apesar de serem pouco abordados nos estudos da Sociologia dos mercados de trabalho, é um debate importante para entender como os trabalhadores conseguem acionar mecanismos para vencer o desemprego e voltar ao

¹⁷“Acreditava que em grandes mercados metropolitanos nos quais confluem, de um lado, intensa reestruturação das atividades produtivas e flexibilização crescente das relações e das condições de uso do trabalho e, de outro, elevado desemprego recorrentemente manifesto nas trajetórias ocupacionais dos indivíduos, ganhariam importância as instituições especializadas na intermediação de oportunidades ocupacionais” (GUIMARÃES, 2009, p. 161).

mercado de trabalho, e com isso, garantir sua reprodução. Segundo a autora, nem todas as pessoas conseguem obter de forma igualitária “as informações ocupacionais” necessárias para sua inserção no mercado de trabalho. Mas,

Observando de maneira mais acurada estes resultados eles indicam que a articulação entre ofertantes e demandantes de trabalho está longe de ser automática, e nem mesmo se realiza por mecanismos unicamente mercantis de difusão da informação; ela é, e em grande medida, um subproduto de outras relações sociais que não têm uma dimensão mercantil (GUIMARÃES, 2009, p. 163).

Considerando os pressupostos apresentados, o que se percebe é que na corrida por novas vagas de emprego, alguns trabalhadores estão em mais desvantagens que outros, ou porque suas redes não são tão favoráveis na circulação de informação, ou porque os demais mecanismos estão fora do alcance de uma parcela da população. É importante considerar que a busca por agências de RH é um atrativo para as empresas que procuram intermediar mão de obra no intuito de evitar gastos maiores, ou desgastes com processos seletivos. E uma boa parte dos trabalhadores não chegam a essas agências, ou porque são na sua grande maioria pagas, ou porque não possuem as informações suficientes para chegar até elas. Daí surge a necessidade de recorrer às redes pessoais ou a agências públicas de intermediação de mão de obra. Isso dificulta a vida de quem quer voltar para o mercado de trabalho formal (GUIMARÃES, 2009).

1.2.1. Por que esse debate em torno da intermediação é importante para entender a uberização?

É resposta se dar, a partir da perspectiva de que as plataformas digitais também fazem o processo de intermediação entre demandantes e ofertantes, a diferença é que isso ocorre diretamente por via de um aplicativo e não existe a necessidade das empresas buscarem agências de RH para isso, e o gasto com o processo é quase nulo. Essas empresas/ plataformas ganham à medida que novos trabalhadores se cadastram e aceitam as condições apresentadas.

Um outro fator a ser evidenciado aqui é o fato de que as próprias pessoas acabam fazendo propaganda do aplicativo, tanto os demandantes como os ofertantes, indicam para um irmão ou irmã, para um (a) amigo (a), ou outros. A empresa/plataforma ganha visibilidade sem gastar nada com isso.

Guimarães (2009), observa uma questão interessante em sua pesquisa, ela aponta que a maioria dos trabalhadores que recorrem às suas redes pessoais, através de amigos,

conhecidos e parentes, geralmente obtêm os empregos mais precários e menos duradouros, enquanto aqueles que conseguem uma inserção através das agências, tem uma probabilidade maior de conseguir empregos melhores. Esse fenômeno também pode ser claramente observado nas plataformas digitais, uma vez que a atividade não gera nenhum vínculo formal para o trabalhador, os ganhos são baixos em relação ao “dispêndio de trabalho” e sem nenhuma segurança ou amparo das garantias trabalhistas, o que também configura o trabalho como precário, e com uma duração incerta, já que os trabalhadores precisam cumprir metas, ter boa avaliação e produzir para continuarem vinculados a plataforma.

Conseqüentemente, as empresas de RH que trabalham como intermediadoras de mão de obra também apresentam aos “demandantes de emprego” outros serviços que podem ser decisivos na hora de conseguir uma vaga. Ou seja, têm empresas que oferecem trabalhos que vão desde o preparo do currículo a dicas de como se apresentar ao local de contratação.¹⁸ Esse uso de outros mecanismos pelas empresas de RH está diretamente relacionado com o fato de muitas pessoas não possuir “o capital cultural para suprir os requisitos de apresentação de si” (GUIMARÃES, 2009, p. 167). Em outras palavras, em muitos casos as pessoas sequer sabem como elaborar um currículo. E como já foi dito anteriormente, se o trabalhador não está provido desses recursos, que possibilitem o seu retorno ao mercado de trabalho, ele acaba buscando as opções possíveis, como, por exemplo, o trabalho em plataformas digitais.

Outra questão que precisa ser levantada, é o fato de que além de atuar como uma intermediadora de mão de obra que leva o trabalhador para uma atividade que se configura enquanto precária, as empresas/plataformas jogam os trabalhadores na informalidade, uma vez que não existe nenhum tipo de vínculo formal, e os trabalhadores são vistos pelas plataformas digitais como autônomos, embora exista cobrança, controle e metas. Assim sendo, o que segue é um panorama da relação entre informalidade e uberização.

1.3 A informalidade bate à porta da uberização.

¹⁸As mais modernas empresas de intermediação, que já distam muito de serem apenas agências de emprego (as quais fazem apenas a circulação de informação e a triagem preliminar), atuam com uma variedade bem mais ampla de produtos; assim, por exemplo, elas desenvolvem serviços de “dicas”, muitas vezes gratuitas, que operam como uma sorte de socialização antecipada do desempregado, que a elas já recorrem, pela via da interação virtual, minimamente capacitado (GUIMARÃES, 2009, p. 168).

A uberização coloca os trabalhadores em um contexto de informalidade, dado que não disponibilizam nenhum tipo de garantia trabalhista, porque não existe vínculo contratual e a empresa não assume nenhum tipo de compromisso com o indivíduo cadastrado. Contudo, o controle é uma realidade vultosa nessas plataformas digitais. Embora no setor informal, o controle sobre o trabalhador apareça como algo praticamente inexistente, uma vez que as pessoas não precisam cumprir metas impostas e nem serem avaliadas constantemente pelos serviços prestados, na uberização essa realidade é totalmente diferente.

Então, por que tentar encaixar a categoria na informalidade? A resposta está na falta de amparo em relação às garantias trabalhistas. O trabalhador uberizado está totalmente desamparado em relação à seguridade social.

Em um mercado de trabalho formalizado, “regulado pelo Estado”, as relações de trabalho estão pautadas em um controle que é socializador. Mas, que não está distante de um mercado informal, no qual as relações de confiança são fundamentais, e fazem com que o processo de socialização possa acontecer. Portanto, é um erro pensar que o mercado de trabalho informal, não é socializador, já que ele está amparado por relações de confiança. Da mesma forma, achar que o trabalhador informal não está inserido no “circuito do capital”, assim como os grandes empresários. O trabalhador informal estabelece relações de forma circular ao comprar suas mercadorias de outros fornecedores, que por sua vez atende a um mercado de conexões mais amplas. E é esse circuito de relações, que movimenta o mercado de forma muito mais complexa (CARDOSO, 2013).

Nesse aspecto, o “circuito do capital” se beneficia diretamente do trabalhador informal, porque até a mercadoria chegar às suas mãos, para que ele possa fornecê-la a outra pessoa, são necessárias outras transações. O próprio salário, que é disponibilizado para compra do produto, está inserido numa relação de troca que movimenta questões dentro de um sistema de organização econômica que atravessa o que parece uma simples relação de compra e venda (CARDOSO, 2013), ou no caso da uberização, uma simples prestação de serviços. Na realidade, a uberização movimenta um mercado transnacional e gera altas taxas de lucro.

Desta forma, é possível perceber em uma análise mais detalhada dessas relações, que a informalidade, é assim encarada, em muitos casos, de forma simplificada. Dado que ela é vista como “a financeirização informacional do capitalismo”, termo que se tornou

“inteiramente inadequado no campo conceitual” (CARDOSO, 2013, p.26). O que se deixa de perceber, partindo dessa premissa, são as inúmeras “conexões” estabelecidas no trabalho informal, colocando-o em um lugar “inferior” em relação a transações que ocorrem no “centro”. Quando em muitos casos, são as transações periféricas através da circulação de mercadorias, que “alimentam o centro”.

A análise aqui tecida, pode ser pensada de forma oportuna com relação às empresas/plataformas digitais, elas estabelecem conexões que alimentam o centro, mas as problemáticas ocasionadas pelo trabalho uberizado, ainda são bastante periféricas, ou seja, não há um debate de um modo geral, em torno da necessidade de regulamentação da atividade, ou uma pressão significativa para que essas empresas assumam responsabilidades que elas dizem não serem obrigadas a assumir.

Um outro ponto para estabelecer um link entre informalidade e uberização é a relação entre quem oferece o serviço e quem o procura. O que entra em destaque nas transações “periféricas”, ou seja, no trabalho informal, são as “relações face a face”, que fazem parte dos contextos de “sociabilidade” pautados em relações de confiança, no qual, o “Estado, o mercado e a informação”, também se fazem presentes. Na vida social, as interações que se estabelecem no face a face ganham um sentido mais amplo. Considerando que estas serão possíveis de serem ajustadas ou adaptadas para todos os contextos.

Desse modo, a relação no face a face também é uma característica que pode ser observada na prestação de serviços realizada por motoristas de aplicativos, uma vez que, embora existam os aplicativos como intermediários, o que é avaliado é o contato do prestador de serviço com a clientela usuária do serviço, em outras palavras, se houve um bom tratamento por parte do motorista, se ele foi cordial, simpático, entre outros elementos capazes de agradar o cliente, a ponto dele dar ao motorista cinco estrelas. A “sociabilidade” nesse caso, torna-se o eixo central das relações informais. Como destaca Cardoso (2013), é a partir dela que se concentra um conjunto de perspectivas “morais, valorativas, racionais e materiais”. O que parece um simples jogo de relações, está inserido em uma lógica que é muito mais heterogênea.

O que tem levado de certo modo, uma parte das pessoas a procurarem as empresas/plataformas digitais é a fuga do desemprego, a complementação da renda, quando o salário não é suficiente, ou a saída de atividades ainda mais precárias e com baixos

salários. Segundo Cardoso (2013) o Brasil sempre foi um país, que ao longo da história ofertou empregos precários, em ambos os espaços, urbanos e rurais. Relações de trabalho envolvidas por salários muito baixos, com um alto nível de rotatividade e pouca qualificação. Características essas, que em muitos casos foram incumbidas ao trabalho “informal”, quando, na verdade, estavam de maneira muito vigente no mercado de trabalho formal. Talvez por isso, muita gente ainda recorra à informalidade como forma de reprodução da vida. E a uberização tornou um desses caminhos para escapar do desemprego, ou de empregos com um nível muito baixo de remuneração. Porém, não deixa de ser um trabalho extremamente explorado e até certo ponto, precário.

Destarte, as pessoas têm uma tendência a buscarem melhores condições de vida, formas de manter sua reprodução. Assim, circulam de um lado para outro, na procura por um espaço que lhe garanta não só a sobrevivência, mas a possibilidade de mobilidade social e progressão no mercado de trabalho. Em decorrência disso, o grande desafio é que, essas pessoas não possuem nenhuma qualificação, ou tem baixo nível de escolaridade em sua grande maioria. Isso faz com que elas ocupem os lugares mais precários e subalternos, sem muitas garantias que possibilitem o “acesso à previdência social”, e do mesmo modo, a “serviços de educação e saúde” (CARDOSO, 2013).

Contudo, é importante destacar, que na uberização, os trabalhadores apresentam diferentes tipos de qualificação ou formação, é bem mais heterogêneo. Os motoristas de aplicativos, por exemplo, podem estar apenas complementando a renda e ter uma profissão na qual atua há um certo tempo, podem ter nível superior e a ainda não ter encontrado uma vaga que se encaixe na sua formação, podem ter formação técnica, assim como podem ter apenas o ensino fundamental, é uma categoria bastante diversificada. Então aderir às plataformas digitais, estar para além da falta de qualificação profissional, pode ser uma opção da pessoa, pode ser um complemento da renda, pode ser uma passagem enquanto não surge nada melhor, e pode ser uma forma de sobrevivência em meio ao alto nível de desemprego.

Outro fator que pode levar as pessoas a trabalhos informais está relacionado às taxas de rotatividade presentes nos empregos formais. O que diz respeito tanto, aos mais jovens como os mais velhos, e da mesma forma para mulheres e homens. Isso ocorre porque existe uma grande reserva de trabalhadores aguardando uma oportunidade de trabalho. Assim, “novos postos de trabalho são ocupados por novos entrantes e por

peças que perderam seus empregos há não muito tempo. E, ambos, muito provavelmente, perderão seus empregos para outros, e em um prazo muito curto” (CADOSO, 2013, p.111). Embora o emprego formal, represente muito para milhares de trabalhadores, ele não é sinônimo, ou “garantia de segurança no emprego”. Todavia, é possível perceber a partir desse contexto, que no Brasil, tanto homens como mulheres, começam suas vidas no mercado de trabalho, em ocupações que na grande maioria das vezes, está configurada em trabalhos sem carteira assinada, ou com pouca qualificação profissional, mas que vislumbram para o futuro, atuarem em atividades formalizadas.

Nesse aspecto, para Cardoso (2013, p. 78), “as relações assalariadas informais são condições transitórias para uma boa proporção dos trabalhadores mais jovens, que as aceitam enquanto aguardam uma posição melhor (eventualmente formal)”. Desse modo, o emprego de carteira assinada, é um atrativo para todos os trabalhadores que buscam um lugar no mercado. Fazendo com que a probabilidade de um trabalhador permanecer em um emprego informal diminua, já que ele busca segurança, principalmente à medida que envelhece.

Partindo dessa perspectiva, o que se observa é uma variação significativa no que busca os motoristas de aplicativo, como foi dito em um outro momento, existem motoristas que usam as plataformas como forma de complementar a renda, o famoso “bico”, assim como aqueles que se encontram desempregados e encontraram na uberização uma forma de renda, e aqueles que optaram pela uberização como fonte principal de manutenção da sua reprodução econômica. Então, essa busca por um emprego formal, de carteira assinada e que garanta um nível maior de segurança, pode variar de motorista para motorista, não é um padrão. Isso ocorre em outros setores da informalidade, em que há uma diversidade de razões para escolha dessa modalidade de trabalho.

Para Teixeira (2013) o trabalho informal, sem carteira assinada, em muitos casos, se torna uma solução para o trabalhador, que sem muitas opções, encontra no trabalho autônomo um meio para sua sobrevivência. Mas, também essa forma de atividade tem seus riscos, porque quem recorre a esse meio como válvula de escape, não vai estar amparado pelas leis trabalhistas e nem pela previdência social.

O atual contexto no mercado de trabalho é emblemático, as mudanças que vem ocorrendo nos últimos tempos afetou diretamente as relações de trabalho, e o tornou mais

flexível, digital e multifacetado. Assim sendo, o que segue é uma tentativa de análise do mercado de trabalho a partir das últimas transformações.

1.4 O metamorfismo do mercado de trabalho contemporâneo.

Em um contexto em que as relações contratuais são flexibilizadas e onde a tecnologia e a automação tomam espaços antes ocupados pelos trabalhadores, é importante abordar questões acerca da intervenção do Estado ou das “políticas estatais e seus aparelhos” no processo produtivo, bem como das formas de organizações políticas que se formam para além da intervenção do Estado. E a importância dessa intervenção para controlar os efeitos negativos da uberização nas relações de trabalho, como a falta de uma legislação que ampare os trabalhadores nesse tipo de atividade.

A uberização, parece burlar as regras, uma vez que se denomina como trabalho autônomo, mas exerce sobre os que se encontram vinculados a plataforma, no caso os motoristas por aplicativo, um controle contínuo. Então qual seria o papel do Estado nesse processo? E como encaixar esse tipo de atividade? Uma vez que, no discurso é uma coisa, na prática, é outra.

Ainda dentro desse universo de divisão social do trabalho e de um mercado fragmentado e exigente, é necessário evidenciar o papel dessas plataformas digitais no acesso ao “universo ocupacional”, quando se trata de vencer o desemprego, principalmente em momentos críticos.

Logo, dentro da análise que se constrói aqui nesse primeiro momento, é importante ressaltar os diferentes planos que envolve o mundo trabalho (cultural, político e econômico), e que não podem ser ignorados quando se trata de falar sobre estrutura ocupacional, uma vez que as “interações simbólicas”, bem como as formas de alocação de comandos, que conduzem as decisões governamentais sobre a destinação de recursos, e a maneira como se faz a distribuição dos “papéis” na sociedade, e como isso estar relacionado as questões mais amplas que facilitam ou restringem o acesso ao mercado de trabalho, precisam ser levadas em consideração (KON, 2016).

Isto posto, a questão que se levanta para essa primeira discussão é, utilizar de “despotismo” para gerar salário e lucro nos dias atuais, de “capitalismo avançado” é sinônimo de garantia, dado que só a “coação econômica” não é mais o único caminho para que a força de trabalho produza o seu excedente? É necessário para além da coação, contar também com a colaboração do trabalhador no seu processo de exploração. Em outras palavras, os trabalhadores precisam ser convencidos de que sua contribuição não

se trata de uma exploração, mas de sua participação no processo de desenvolvimento do capital (BURAWOY, 1990). Daí a relevância de apostar em um “regime hegemônico”, que faria uma correlação entre o processo de coação e colaboração.

Assim, contar com um jogo de marketing é uma ferramenta importante para motivar as pessoas a colaboração, mecanismo esse, inclusive, que as empresas por trás das plataformas digitais utilizam. A UBER, por exemplo, utiliza desses mecanismos para convencer os motoristas de aplicativo a contribuírem com o seu processo de exploração. Basta entrar no site da plataforma para dar de cara com as seguintes frases, “nós estamos ao seu lado”, “ganhe dinheiro sem atrapalhar sua rotina”, “planeje seu dia com facilidade”, “você escolhe quando quer ganhar”, “tranquilidade onde quer que você dirija”, “preocupados com a sua segurança, onde quer que você vá” “ganhe dinheiro a qualquer hora, em qualquer lugar” (UBER, 2020).

Dentro desta perspectiva, é importante ainda considerar a “vulnerabilidade coletiva dos trabalhadores à mobilidade nacional e internacional do capital” (BURAWOY, 1990, p.6). Porque para que a subjugação da força de trabalho produza um excedente através da coação, é basilar a vulnerabilidade dos trabalhadores diante do capital. Há, nesse sentido, um deslocamento da responsabilidade que recai sobre o trabalhador, que se sente encarregado de manter a empresa em pé, porque isso reflete diretamente na manutenção da sua atividade. Assim sendo, com a ameaça de perder seu meio de subsistência, o trabalhador torna-se mais propício a aceitar um “novo despotismo” que se instaura na relação de coação e colaboração. É o que ocorre quando os motoristas defendem e aceitam as imposições das empresas/plataformas digitais.

Outro fator que delibera essa discussão são as “intervenções estatais” dentro das relações de trabalho, considerando que, segundo Burawoy (1990), existem os “aparelhos de produção” e os “aparelhos de Estado”. Seja em regimes hegemônicos ou despóticos a presença do Estado através das proteções sociais que os trabalhadores acessam para além da empresa, também é um fator que precisa ser considerado dentro desse processo, mesmo entendendo que essa participação ocorra “indiretamente”, ou seja, “se a política de produção pode não ter sua presença diretamente observável no Estado, ela, no entanto, estabelece limites e precipita suas intervenções” (BURAWOY, 1990, p. 18).

A intervenção do aparelho do Estado, nesse caso, não é acessada pelos motoristas de aplicativo nem durante o processo de permanência na plataforma, e nem depois do seu

desligamento da plataforma. Desse modo, a aquisição de benefícios sociais como FGTS, 13º salário, aviso prévio que são garantidos pela CLT, não serão acessados por esses trabalhadores.

Um trabalhador formal, por exemplo, quando é desligado da empresa sem justa causa, se estiver de acordo com as exigências para a obtenção do seguro-desemprego, pode acionar mais esse recurso como uma medida de emergência até poder se inserir novamente no mercado de trabalho, isso não ocorre com os trabalhadores das plataformas digitais, já que esse, é mais um amparo que a atividade não garante. São direitos acessados apenas por trabalhadores formais, mais uma fragilidade do trabalho realizado nas plataformas digitais. E essas são medidas que estão vinculadas diretamente a participação do Estado no processo produtivo. Contudo, é importante considerar que essa participação estatal está para além dos benefícios sociais garantidos ao trabalhador.

De acordo com Burawoy (1990), apesar de as intervenções estatais serem uma realidade “nas sociedades de capitalismo avançado”, a continuidade, ou o desenvolvimento de um novo “regime despótico” dentro dos “regimes hegemônicos” é uma realidade que tem se acentuado. Isso ocorre porque “a dinâmica subjacente – a mudança internacional do trabalho e na mobilidade do capital – está levando a um terceiro período, o do despotismo hegemônico.” Todo esse processo despertará nos próprios trabalhadores um sentimento de “impotência coletiva” (BURAWOY, 1990, p. 30).

Essa é outra fragilidade que acompanha a categoria de motoristas por aplicativo, a dificuldade de fazer ação coletiva. Apesar de já existirem algumas entidades coletivas organizadas, não é algo ainda consolidado. O que enfraquece a possibilidade de mobilização coletiva e reivindicação por melhores condições de trabalho nas plataformas. Contudo, é importante destacar que já tiveram acontecimentos em que a classe se organizou para fazer manifestações no Brasil.

Em alguns contextos, essas mobilizações ficam muito concentradas em uma determinada região, talvez por isso, os efeitos são menores. E a categoria, por trabalhar de forma muito individualizada, possui pouca coesão social. Essa questão requer uma análise mais consistente, e será tratada em uma seção no segundo capítulo. Aqui é apenas para demarcar como o despotismo hegemônico leva a uma fragilização da ação coletiva e inviabiliza o processo de luta dos trabalhadores.

Assim sendo, considerando que a uberização, apesar das adversidades da atividade e dos níveis de exploração, é uma forma de trabalho que tem se consolidado bastante nos últimos tempos, é relevante entender as diferenças em torno do que denominamos ocupação e posto trabalho, porque a atividade exercida nas plataformas digitais se caracteriza muito mais como um tipo de posto de trabalho do que com uma ocupação, que exige um contrato formal e com garantias. Essa informação se torna importante, até para demarcar, quais direitos a categoria dos motoristas por aplicativo podem exigir.

1.4.1. A fronteira entre postos de trabalho e ocupação.

Apesar de algumas perspectivas teóricas não estabelecerem diferenças entre ocupação e posto de trabalho, Kon (2016) assinala que essas distinções existem, posto que, a ocupação representaria todo o processo de “capacitação, treinamento e qualificações” que o trabalhador vai retendo. Já o posto de trabalho se configuraria como o espaço onde o trabalhador aciona essas qualificações adquiridas para realizar uma determinada atividade. A autora ainda reforça a possibilidade de uma mesma pessoa poder ocupar “vários postos de trabalho com diferentes empregadores, trabalhando em uma mesma ocupação” (KON, 2016, p. 29).

Em muitos casos, a realização de diferentes atividades que não estão relacionadas especificamente com a ocupação do indivíduo, se torna o único meio de subsistência. O que está ligado tanto ao fato de que o trabalhador precisa adicionar uma renda extra ao seu salário, nos casos em que ela é muito baixa e não supre todas as suas necessidades. Ou em outros casos, isso ocorre porque o trabalhador precisa superar os momentos “críticos pelos quais passam algumas economias”, em que a criação de “novos postos de trabalho”, em muitos casos escassos, não atendem à demanda de trabalhadores disponíveis e não conseguem manter uma coerência entre o Know-how do trabalhador e a sua ocupação (KON, 2016, p. 29).

Mas, é importante considerar, que o trabalho classificado como informal, ou as atividades extras realizadas pelos trabalhadores de forma autônoma, sem nenhum tipo de “vínculo empregatício”, também fazem parte da “estrutura ocupacional”, porque representam um mecanismo utilizado pelos indivíduos diante de um mercado de trabalho flexível, sem grandes perspectivas, ou atravessados por crises. E, têm nesses tipos de

atividade uma forma de ajustamento “ao volume de empregos oferecidos, às formas de organização da produção e às condições conjunturais adversas”¹⁹ (KON, 2016, p. 32).

É pensando nisso, que Kon (2016) busca fazer uma relação entre a “ideia de sistema”, ligado a “estrutura ocupacional, procurando trazer para o debate o fato de que é necessário pensar um sistema mais amplo de relações²⁰ para além da “esfera econômica”. Em outras palavras, a “estrutura ocupacional” vai sendo constituída por outros fatores (culturais, políticos, econômicos e de participação da sociedade), que em alguns casos acabam sendo deixados de lado.

Burawoy (1990) também já chamava a atenção para os fatores políticos, que ele denominou de “políticas de produção” e os “aparelhos políticos de produção existentes no processo de desenvolvimento do mercado de trabalho. A diferença é que Kon (2016) amplia a discussão para as questões culturais e “participacionais”.

No “plano cultural”, estariam as questões construídas a partir da “interação simbólica”, que é perpassada pelas “crenças” e “valores” dos indivíduos. Essas questões culturais permeiam o universo da “estrutura ocupacional”, porque os indivíduos carregam consigo essas crenças e valores. E também, passa pelas “escolhas das técnicas produtivas que serão introduzidas no sistema econômico”, bem como a “distribuição das tarefas dentro do processo produtivo”, e até as formas de “preparação” que os indivíduos fazem para executar uma determinada atividade (KON, 2016, p. 33). Desse modo, é relevante considerar também as questões simbólicas incorporadas.

Já o “plano de participação”, segundo Kon (2016), tem a ver com o processo de distribuição dos “papéis e status na sociedade mais ampla”, que transferido para a análise da “estrutura ocupacional”, permitiria analisar como ocorre a distribuição das ocupações no ambiente empresarial.

¹⁹“Essas formas de análise, portanto, enfoca a divisão global do trabalho por meio de todas as suas manifestações em uma sociedade, em contraposição às análises do mercado de trabalho que o definem referindo-se às relações entre capital e trabalho mediadas e reguladas pelo Estado e que consideram como componentes da estrutura ocupacional apenas as ocupações registradas associadas a empresas” (KON, 2016, p. 32).

²⁰ “Esse sistema maior, ou macrossistema, conforme salienta Jaguaribe (1975, p.14), é expresso pelo processo social que apresenta subsistemas distintos de funções que constituem os planos estruturais da sociedade, quais sejam: a estrutura cultural, a participacional, e a política, além da econômica” (KON, 2016, p. 33).

No “plano político” ficariam as questões relacionadas a atuação de diferentes atores sociais e instituições “(o Estado, instituições políticas, sindicatos patronais e de trabalhadores)” que estariam no centro das decisões. Esses atores e instituições mobilizam uma série de ações que se encaixam tanto no “plano político global”, como “na política interna das instituições econômicas.” Burawoy (1990) já havia chamado a atenção para os aspectos de construção de uma política interna no interior das “instituições econômicas”, e como elas exercem certa influência no processo de reestruturação produtiva (KON, 2016, p. 34).

E por último, o “plano econômico” que aparece constantemente nas análises feitas sobre o mercado de trabalho, sobre os processos produtivos e sobre a estrutura ocupacional.

Kon (2016, p. 34) define o plano econômico com sendo “o plano da produção de utilidades, por meio da combinação de capital e de recursos naturais disponíveis em cada contexto”. A interferência, ou a “participação” dos indivíduos no “plano econômico” aconteceria através do consumo de bens e serviços, e da venda da força de trabalho, o que cria uma relação de dependência entre o capitalista que precisa de um mercado consumidor para fazer circular sua mercadoria e, ao mesmo tempo, necessita que o trabalhador venda sua força de trabalho, em contrapartida, o trabalhador precisa vender a força de trabalho para manter sua subsistência e de sua família.

Uma outra perspectiva apontada por Kon (2016), além do processo de diferenciação entre ocupação e postos de trabalho, e que se encontra nesse contexto mais amplo dos planos (cultural, de participação política e econômica), é a dificuldade de estabelecer nos dias atuais, distinções entre as modalidades de trabalho, seja o trabalho intelectual, o trabalho mais manual, o trabalho tecnológico, e é importante acrescentar, o trabalho digital. Segundo a autora, essas distinções ocupacionais são consequência dos avanços tecnológicos, que exige que o trabalhador apresente níveis educacionais mais “elevados”, assim como, maiores habilidades.

Essa discussão leva a uma outra, que está relacionada ao que Kon (2016) denomina de “capital humano”. Mas o que seria esse capital humano? E como percebê-lo na análise do trabalho realizado através das plataformas digitais?

O “capital humano” seria a forma como se investe determinados recursos na educação e no treinamento dos indivíduos, que acionam esses conhecimentos em diferentes situações do mundo social, conhecimento que pode estar relacionado ou não a inserção desse indivíduo no mercado de trabalho, mas que tem um peso significativo no processo de distribuição das ocupações (KON, 2016).

Como a uberização é uma forma de atividade que exige apenas que a pessoa possua uma habilitação permanente e saiba dirigir, os investimentos com treinamentos e capacitações não teriam um peso significativo para exercer esse tipo de atividade. Contudo, isso não invalida o fato de que esses trabalhadores podem investir em qualificação visando mobilidade social no mercado de trabalho, ou que esses mesmos já possuam níveis de qualificação.

O que Kon (2016) apresenta de diferente é um olhar mais heterogêneo²¹ sobre o trabalho, que demonstra que o “capital humano” pode interferir significativamente na “remuneração dos trabalhadores”, porque quanto mais qualificados, segundo a autora, mais chances esses trabalhadores teriam de alcançar melhores funções e com salários mais elevados.

Apesar de existirem contextos bastantes flexíveis em relação ao mercado de trabalho, em que mesmo com um alto nível de educação e especialização o indivíduo ainda tenha dificuldades de ocupar um cargo de acordo com sua formação, é relevante considerar que os indivíduos continuem fazendo um investimento em educação, formação e especialização acreditando poder alcançar melhores posições sociais. Isso porque,

As diferenças em habilidades e qualificações foram reconhecidas como um novo conjunto de fatores que permitem explicar as causas de diferenças de renda entre indivíduos e o comportamento do demandante e do ofertante de trabalho perante as condições estruturais e conjunturais do mercado de trabalho (KON, 2016, p. 38).

Na uberização o investimento em “capital humano” pode não ter um caráter significativo, uma vez que a função exercida pelos trabalhadores nas plataformas não exige alto grau de especialização. Contudo, em detrimento de outras funções com maiores salários que acaba proporcionando mais qualidade de vida para ao trabalhador e que eles

²¹Na realidade, a força de trabalho é heterogênea, com diferenças entre indivíduos, e as diferenças no mercado de trabalho como efeito dessa heterogeneidade interferem diretamente na remuneração dos trabalhadores. Os trabalhadores diferem entre si em um número considerável de maneiras (KON, 2016, p. 37).

e elas possam a vir ocupar futuramente, esse investimento em qualificação, ou “capital humano”, não pode ser ignorado.

E ocupar os espaços de maiores prestígios e com melhores remunerações exige que o trabalhador, além da experiência, tenha certo Know-how. Assim sendo, as exigências para inserção no mercado de trabalho nos tempos atuais são muito grandes, as pessoas precisam lidar com uma elevada taxa de desemprego, com períodos de crises financeiras e com a inserção de novas tecnologias nas empresas. E em se tratando de grandes empresas, o nível tecnológico é consideravelmente maior, portanto, o trabalhador que sonha com a inserção numa empresa de maior porte, precisa estar sempre se atualizando e adquirindo novas competências.

Apesar de um cenário marcado por uma inovação tecnológica significativa, que altera as relações de trabalho e ressignifica as modalidades de prestação de serviços ou do trabalho informal, como no caso do trabalho em plataformas, o meio ainda procurado pela maioria dos trabalhadores é através do emprego formal. Contudo, o emprego formal, dependendo da função a ser exercida, na grande maioria das vezes exige algum tipo de formação, capacitação ou profissionalização.

E essa necessidade de estar capacitado ou profissionalizado, também cria processos de hierarquização, ou permitem colocar as pessoas em posições diferentes no mercado de trabalho, uma vez que no processo de formação dos indivíduos, uns são treinados para ocuparem determinados cargos, enquanto outros não possuem nenhum tipo de formação e acabam ocupando atividades mais precárias (PRIES, 1997).

Essa discussão é importante, porque o mercado de trabalho atual é bastante competitivo, garantir uma vaga e a permanência nela, requer uma formação contínua, ainda mais com os riscos permanentes da trocar da mão de obra pela máquina. Pries (1997), levanta alguns questionamentos acerca de como essa distribuição ocorre no mercado de trabalho e coloca assim os trabalhadores em posições mais remuneradas ou menos remuneradas, que ele define como duas formas de mobilidade, mobilidade horizontal e mobilidade vertical.

Uma outra questão que aparece nessa discussão é o fator oferta e demanda de trabalho. Nem sempre de acordo com Pries (1997), o desemprego pode ser explicado unicamente pela via da falta de oferta, a vaga pode até existir, mas as pessoas que demandam o emprego, podem não estar devidamente formadas para assumir a vaga. E

algumas empresas fazem a opção de abrir as vagas para os trabalhadores já contratados, quando se trata de cargos que estão mais acima na hierarquia da empresa. Elas preferem investir em pessoas do seu quadro, que já conhecem a empresa e já tem familiaridade com o seu funcionamento, do que disponibilizar para os que estão de fora.

Esse trabalhador que não consegue se inserir no mercado de trabalho formal, vai buscar outras formas de reprodução econômica da vida, a uberização pode ser um caminho. O que não quer dizer, que todos os (as) motoristas de aplicativo estão desempregados, alguns usam o trabalho nas plataformas para complementar a renda, como um “bico”. Contudo, isso revela que esses trabalhadores em questão, possivelmente podem estar em cargos menos remunerados, daí a necessidade de fazer outras atividades complementares. Ou partem do princípio que é muito mais vantajoso tornar-se um empreendedor, o que se encaixa no discurso reforçado pelo capitalismo digital através das empresas/plataformas.

A partir da discussão sobre o capital humano, é importante entender também que os indivíduos possuem uma tendência ao empreendedorismo, mesmo que isso não seja uma realidade para muita gente. É também uma forma de investimento em si mesmo. E esse discurso do empreendedor ganhou ainda mais espaço no capitalismo digital. “É característica da economia de mercado liberar e estimular esse “empreendedorismo” humano” (DARDOT; LAVAL, 2014, p. 144). Atualmente, verifica-se uma tendência crescente de indivíduos empreendendo e criando novos negócios. Esta tendência é resultado de um contexto econômico favorável, do acesso à tecnologia, do aumento da globalização e da maior conscientização de que é possível criar oportunidades de trabalho e gerar renda.

Os jovens são os principais responsáveis por esta tendência, tendo em vista que muitos procuram por maneiras de construir seu próprio futuro sem depender de empregos tradicionais. Além disso, muitas vezes veem o empreendedorismo como uma oportunidade de explorar seus próprios talentos e criatividade. À cultura de risco e à necessidade de se diferenciar em meio à concorrência também tem sido uma mola propulsora ao empreendedorismo (DARDOT; LAVAL, 2014).

Para os indivíduos, o empreendedorismo oferece a oportunidade de serem independentes e criar seu próprio negócio, que pode ser mais lucrativo do que trabalhar em uma empresa. Além disso, o empreendedorismo oferece a oportunidade de criar algo

novo, que no imaginário do indivíduo se fortalece a partir da ideia de que ele pode se torna um “sujeito empresarial”. Dado que “a partir da luta dos agentes é que se poderá descrever não a formação de um equilíbrio definido por condições formais, mas a própria vida econômica, cujo ator real é o empreendedor, movido pelo espírito empresarial” (DARDOT; LAVAL, 2014, p. 135).

A livre competição é essencial para o desenvolvimento econômico e social de uma nação, pois incentiva a inovação, a produtividade, a eficiência e a prosperidade. Segundo Dardot e Laval (2014), só o Estado é capaz de controlar e limitar os abusos que possam resultar da competição, e, ao mesmo tempo, permitir que ela floresça. Por exemplo, o Estado pode estabelecer regras que regulem a concorrência, como a proibição de práticas desleais de comercialização, e a proteção de direitos de propriedade intelectual. É necessário que o Estado seja proativo para evitar que alguns agentes desfavoreçam os outros em um mercado competitivo. Contudo, o Estado causa travamentos ao fazer essas formas de intervenção e ao controlar a competição.

O controle estatal e o empreendedorismo são duas ideias que, em muitos casos, são vistas como opostas. O controle estatal se refere ao papel do governo em regulamentar e controlar a economia, enquanto o empreendedorismo se refere à capacidade de indivíduos ou empresas de inovar e criar novos produtos e serviços. Embora essas ideias possam parecer conflitantes, na prática, elas podem coexistir de várias maneiras. Em muitos países, o governo desempenha um papel importante na criação de um ambiente favorável aos negócios, incentivando o empreendedorismo e a inovação. Isso pode incluir a criação de programas de incentivo fiscal, a oferta de financiamento para pequenas empresas e a promoção de parcerias público-privadas.

Por outro lado, em algumas situações, o controle estatal pode limitar a capacidade de empreendedores de inovar e criar novos negócios. Por exemplo, em um país onde as regulamentações são muito rígidas, pode ser difícil para uma startup conseguir obter as licenças necessárias para operar legalmente. Além disso, em alguns setores, como o de tecnologia, o rápido ritmo de mudança e inovação pode tornar difícil para o governo acompanhar e regulamentar adequadamente (DARDOT; LAVAL, 2014)

Em resumo, o controle estatal e o empreendedorismo não são necessariamente opostos, e podem coexistir de maneira positiva quando o governo busca incentivar a inovação e criar um ambiente propício aos negócios. No entanto, em algumas situações,

o excesso de controle estatal pode limitar a capacidade de empreendedores de inovar e ampliar seus negócios.

O empreendedorismo muitas vezes está associado à flexibilidade de horários, uma vez que muitos empreendedores têm a possibilidade de definir seu próprio tempo de trabalho e gerenciar suas atividades de acordo com suas necessidades pessoais e profissionais. Essa flexibilidade pode ser particularmente atraente para pessoas que precisam conciliar suas atividades empresariais com outros compromissos.

No entanto, é importante lembrar que o empreendedorismo também pode exigir muito tempo e dedicação, especialmente nos estágios iniciais de um novo negócio. Muitos empreendedores precisam trabalhar longas horas para garantir que suas empresas cresçam. A flexibilidade de horários no empreendedorismo pode ser vista como uma vantagem, mas é importante lembrar que ela também pode representar um desafio. É fundamental que os empreendedores saibam equilibrar suas atividades profissionais e pessoais, estabelecendo limites claros para o tempo de trabalho.

Desta maneira, dos elementos apontados sobre o capital humano, despotismo e a relação oferta e demanda existente no mercado de trabalho, e a formação do “homem empresarial”, também denominado de empreendedor, é significativo falar sobre o tempo de trabalho. Uma discussão bastante pertinente para pensar o trabalho dos motoristas por aplicativo, posto que se fala muito sobre o “tempo flexível” na atividade uberizada. Essa forma de trabalho pode ser atraente para algumas pessoas, especialmente para aquelas que buscam mais flexibilidade de horários. Como os trabalhadores podem decidir quando querem trabalhar e por quanto tempo, é possível conciliar outras atividades ou obrigações pessoais.

No entanto, a uberização também pode representar um desafio para os trabalhadores, uma vez que muitas vezes eles precisam estar disponíveis a qualquer hora do dia para aceitar as corridas, o que pode afetar sua qualidade de vida e sua capacidade de planejar suas atividades.

1.4.2. Um tempo de trabalho plataformizado.

Um novo cenário para o desenvolvimento do capitalismo é colocado em destaque, o da “quarta revolução industrial”, ou, em outras palavras, a indústria 4.0. Isso muda não só a forma como as empresas produzem mercadoria, mas as próprias relações sociais e de

trabalho. É preciso entender essas transformações, porque o uso de plataformas como mecanismo para captar recursos humanos para a prestação de serviço é uma realidade que faz parte desse cenário e tem uma tendência a crescer de forma significativa.

Hoje se fala na “cyberização”, que busca tratar das questões em torno de uma configuração de sistemas que interligam outros sistemas numa correlação que envolve tantos os fatores digitais, os fatores biológicos, assim como toda a estrutura das máquinas e o processo de armazenamento de dados. O termo "cyberização" pode ser interpretado de diferentes maneiras, dependendo do contexto em que é utilizado. Em geral, pode-se entender que a cyberização se refere ao processo de transformação digital das empresas e organizações, que passam a utilizar tecnologias digitais para otimizar seus processos e serviços (ROCHA; MEIRELES, 2020).

A cyberização pode trazer inúmeros benefícios, como aumento da produtividade, redução de custos, melhoria da eficiência operacional e maior interação com os clientes. No entanto, esse processo também pode representar desafios, como a necessidade de adaptação das equipes e de investimentos em tecnologia e capacitação. A cyberização é também uma tecnologia para o controle ou vigilância de indivíduos ou grupos, seja por governos ou empresas. Nesse sentido, a cyberização pode ser vista como uma ameaça à privacidade e à liberdade individual (ROCHA; MEIRELES, 2020). E como essas mudanças afetam o tempo de trabalho? Ou melhor dizendo, como essa nova configuração tecnológica, que utiliza algoritmos e inteligência artificial implica um maior ou menor carga de trabalho?

Primeiro ponto a destacar, é a forma como esse trabalhador está bastante disponível a plataforma. Embora a uberização possa oferecer mais flexibilidade em relação aos horários de trabalho, também pode apresentar desafios em relação ao tempo de trabalho. A falta de uma jornada de trabalho pré-estabelecida pode dificultar o planejamento do horário de trabalho. Um outro aspecto importante nessa configuração se dar através do próprio processo de contribuição do trabalhador em relação à exploração da sua mão de obra, uma vez que ele disponibiliza boa parte do seu tempo a plataforma.

Segundo Scasserra (2019), nessas plataformas, o êxito de cada trabalhador que lhe presta serviço está justamente na sua “auto exploração”, ou seja, muitas vezes, os trabalhadores que prestam serviços em plataformas digitais de trabalho enfrentam a necessidade de garantir sua sobrevivência econômica imediata, como pagar contas e

garantir sua subsistência e a de sua família. Nesse contexto, a auto exploração pode ser vista como uma estratégia para manter sua atividade profissional e sua renda, mesmo diante das condições adversas impostas pelo mercado de trabalho.

A auto exploração pode ser entendida como a disposição do trabalhador em se dedicar ao trabalho além dos limites que seriam considerados razoáveis em outras situações, buscando maximizar seus ganhos e garantir sua subsistência. Essa estratégia pode envolver, por exemplo, a realização de jornadas de trabalho mais longas, a aceitação de tarefas com baixa remuneração e a realização de tarefas que não seriam consideradas agradáveis ou satisfatórias.

No entanto, a auto exploração pode ter consequências negativas para os trabalhadores, como o aumento do estresse, a exaustão, a perda da qualidade de vida e a falta de tempo para outras atividades importantes, como cuidar da saúde e da família. Além disso, a falta de proteção trabalhista e social pode deixar esses trabalhadores vulneráveis a situações de exploração e precariedade. E tem um agravante ainda maior, o trabalhador é envolvido por uma série de mecanismo, um deles é o marketing, que faz com que ele só se perceba como “mini – empreendedor” e não como indivíduo explorado²² (SCASSERRA, 2019).

É verdade que a tendência é que a modalidade de trabalho em plataformas digitais continue crescendo e se expandindo em diferentes setores e atividades econômicas. Isso se deve, em grande parte, às vantagens que essa modalidade oferece para as empresas, como a redução de custos com mão de obra, a flexibilidade na gestão dos recursos humanos e a possibilidade de ampliar a oferta de serviços. Além disso, a adoção do modelo de negócio das plataformas digitais pode permitir às empresas a entrada em novos mercados e o acesso a novos consumidores, por meio da oferta de serviços inovadores e adaptados às novas demandas do mercado.

No entanto, é importante lembrar que a expansão das plataformas digitais também pode apresentar desafios e impactos negativos para os trabalhadores e para a sociedade em sua totalidade. Entre esses impactos, destaca-se a precarização do trabalho, a falta de

²² “Además, los trabajadores son meros «usuarios» o «asociados» a las plataformas, no empleados registrados bajo un sistema legal” (SCASSERRA, 2019, p. 134).

proteção social e trabalhista, a competição desleal com empresas tradicionais e a concentração de poder e riqueza em poucas empresas globais.

Por isso, é fundamental que sejam adotadas medidas e políticas públicas que busquem garantir uma proteção social e trabalhista adequada aos trabalhadores das plataformas digitais, bem como o desenvolvimento de mecanismos de regulação e fiscalização para evitar a exploração e a concentração de poder nas mãos de poucas empresas.

Além da redução de custos, de acordo com Scasserra (2019) ainda tem um outro fator significativo no processo, é a relação entre a oferta e a demanda, que é de suma importância para o aumento da taxa de lucro das empresas. Nas plataformas digitais de trabalho, a oferta de serviços é realizada pelos trabalhadores que se cadastram na plataforma e oferecem seus serviços para os consumidores. Por sua vez, a demanda por esses serviços é gerada pelos consumidores que buscam esses serviços na plataforma.

Quando há uma alta oferta de trabalhadores cadastrados na plataforma, isso pode levar a uma competição entre eles para conseguir mais trabalhos e obter uma renda maior. Por outro lado, quando há uma alta demanda por serviços, os trabalhadores podem ter mais facilidade em conseguir trabalhos e, portanto, podem aumentar sua taxa de lucro. Porém, essa relação entre oferta e demanda também pode ter efeitos negativos para os trabalhadores, como a redução do valor pago pelos serviços prestados e a intensificação da concorrência entre eles. Além disso, a falta de regulação e fiscalização pode permitir que as empresas controlem a oferta de trabalho e a remuneração dos trabalhadores, o que pode levar a uma exploração do trabalho (SCASSERRA, 2019).

A empresa/plataforma, só precisa intermediar o processo entre aquele que oferece o serviço e aquele que demanda o serviço, a empresa ganha sem vender absolutamente nada e em curto espaço de tempo. Ao intermediar esse processo, as plataformas digitais podem captar uma porcentagem do valor pago pelos consumidores pelos serviços prestados pelos trabalhadores, ou ainda adotar outros modelos de negócio, como a cobrança de taxas de uso ou comissões sobre as transações realizadas (SCASSERRA, 2019).

Por isso a empresa/plataforma insiste em dizer que os (as) motoristas por aplicativo são “autônomos (as)”, empreendedores, que fazem o seu horário. Contudo, uma análise mais cuidadosa diante dos mecanismos que as plataformas utilizam, mostra

que o controle é muito presente, principalmente quando envolve uma meta a ser batida, um ganho irrisório que obrigue o trabalhador a passar mais tempo trabalhando.

Scasserra (2019) evidencia que essas plataformas de uma forma ou de outra é quem determina as condições de trabalho, não o motorista por aplicativo. É a própria empresa que determina as condições de trabalho, em vez de deixá-las ao critério do trabalhador. Isso ocorre porque as plataformas geralmente estabelecem as regras e condições para a prestação de serviços, incluindo o preço e a forma de pagamento, a classificação e avaliação dos trabalhadores, entre outros aspectos. Além disso, muitas plataformas utilizam algoritmos e tecnologias de monitoramento para controlar a qualidade e a produtividade dos trabalhadores, o que pode gerar pressão e estresse para atender a determinados padrões ou cumprir metas estabelecidas pela empresa.

Desse modo, a empresa/plataforma passa uma imagem da inexistência de “patrões” ou supervisores controlando a atividade, mas os algoritmos conseguem ser bastante eficientes nesse sistema, ou seja, são eles que controlam, de uma outra maneira mais sutil e disfarçada. Até porque é através desse controle que a plataforma decide ou não se vai manter o motorista, ou bani-lo. Em outras palavras:

El éxito o fracaso dependerá pura y exclusivamente del tiempo que el trabajador dedique y del nivel de concordancia que tenga con las políticas de la plataforma, es decir, con su algoritmo. No existen riesgos ni decisiones personales que tomar. No existe estrategia. No existe la fantasía empresaria. Todo está parametrizado por la plataforma y el trabajador debe amoldarse a ella a fin de no ser penalizado (SCASSERRA, 2019, p. 135).

Deste modo, o trabalhador, ao se vincular a uma plataforma para prestar um serviço como motorista de aplicativo, ou até mesmo como entregador, não está isento do controle da atividade. O que acontece é que a empresa/plataforma, que é a intermediária, age com os mesmos mecanismos de controle, mas o disfarça usando o discurso do empreendedorismo.

A autonomia do autônomo se torna inexistente, quando se analisa alguns fatores, como, por exemplo, quem decide quais serão as promoções e serem disponibilizadas aos clientes. O trabalhador não participa dessas decisões e em muitos casos é bastante prejudicado. Assim a autonomia do trabalhador nas plataformas digitais pode ser bastante limitada, uma vez que as empresas geralmente monitoram aspectos importantes da prestação do serviço, como a precificação, a qualidade e as formas de promoção e publicidade. Além disso, como mencionado anteriormente, as plataformas digitais podem

bloquear ou banir trabalhadores que não cumpram suas exigências, o que pode limitar ainda mais a autonomia e a liberdade dos trabalhadores. Segundo (SCASSERRA, 2019, p. 136), “más que un emprendedor, se trata de un trabajador digitalmente precarizado”.

Como a prestação de serviço também é uma característica da terceirização, é relevante encontrar pontos de conexão entre o tipo de trabalho prestado pelas empresas terceirizadas e o tipo de trabalho prestado pelos motoristas vinculados a empresa/plataforma, uma vez que o aplicativo é só o intermediário entre quem presta o serviço e quem o utiliza.

1.5 A terceirização do trabalho individual, o hodierno processo da prestação de serviços e a uberização.

O que é a terceirização? É a utilização de serviços de terceiros, onde a empresa ofertante atua como uma intermediária entre o trabalhador e a empresa que utiliza seus serviços. A terceirização é comum em várias áreas, como limpeza, segurança, manutenção, tecnologia da informação, logística, entre outras. Muitas vezes, a terceirização é feita com o objetivo de reduzir custos operacionais, já que a empresa contratante pode economizar em salários, benefícios e outras despesas relacionadas à contratação e gestão de funcionários (VIANA; DELGADO; AMORIM, 2011).

A terceirização e a uberização são fenômenos diferentes, mas que compartilham algumas características em comum. A terceirização é a prática de uma empresa contratar outra empresa para realizar atividades que antes eram realizadas por funcionários próprios. Já a uberização é a prática de empresas que operam por meio de aplicativos que conectam prestadores de serviços (como motoristas, entregadores e profissionais autônomos) a clientes que precisam desses serviços. E as diferenças estão mais nos discursos do que, na prática.

Trocando em miúdos, poderíamos dizer que a plataforma terceiriza o trabalho dos (as) motoristas por aplicativo, uma vez que ganha em cima desse serviço prestado. O que muda, é que não se trata de um contrato firmado entre empresas, até porque o trabalhador, nesse caso, não pode ser considerado uma empresa, mas um ofertante de serviço, um “empreendedor”, um “autônomo”.

A partir das exigências do mercado e dos novos modelos padrão de produção, impostos por uma lógica de flexibilização das relações de trabalho, impulsionada por um

novo padrão tecnológico, uma boa parte das empresas buscaram incorporar em sua estrutura organizacional a terceirização. Um meio para realização de atividades com um nível de preocupação menor, principalmente em relação ao recrutamento e treinamento de trabalhadores. As empresas, dessa forma, assumem uma conduta que tem como objetivo um maior investimento e concentração em setores que demanda maior atenção ou um investimento maior em capital humano. Com isso, temos um mercado de trabalho que oferece um número significativo de contratações com um grau de risco maior.

A terceirização ainda mina a capacidade de ação coletiva, mecanismo que pode inibir uma degradação maior das relações de trabalho. Isso ocorre também com o processo de uberização. Como os trabalhadores são vistos como autônomos, a categoria fica mais dispersa, o que inviabiliza o poder de articulação. Fora o fato de que são poucos os sindicatos formados para garantir apoio aos trabalhadores vinculados as empresas/plataformas. Elas (empresas/plataformas), até tentam coibir qualquer forma de articulação sindical e com isso a categoria não consegue manter um vínculo sindical consistente, que seja propagador e formador de lideranças capazes de negociar melhores condições de trabalho.

A partir dos anos 1990, é possível observar um forte crescimento da terceirização como estratégia empresarial no Brasil. Tornou-se um atrativo para muitos setores da economia. A prestação de serviços, ou os contratos temporários, atraiu muita gente e, tanto o setor público como o privado passaram a usar esse tipo de contratação como mecanismo para redução de custos.

Nesse processo, as empresas buscam atingir objetivos que podem ser contraditórios, pois, a busca por um trabalho bem realizado, com um mínimo de despesas trabalhistas, pode ter como efeito justamente o contrário, pois, nada garante que a empresa terceirizada realizará uma política de valorização do seu trabalhador, ou que venha a cumprir os requisitos mínimos exigidos pela legislação trabalhista.

E na uberização isso se torna ainda mais complexo, porque a empresa/aplicativo até estabelece algumas metas para incentivar o trabalho dos motoristas por aplicativo, mas são metas que exigem que o trabalhador intensifique as horas de trabalho prestado para ganhar um valor a mais, fora as barreiras de dificuldade que a plataforma coloca para dificultar o alcance de corridas para completar a meta. Isso acaba comprometendo o

serviço prestado, porque os incentivos não são suficientes para que o motorista se sinta na obrigação de fazer um trabalho com primazia.

Um outro agravante no processo além da falta de incentivos é a falta de uma legislação mais dura sobre a terceirização, e também sobre a uberização. Embora exista uma legislação para garantia e proteção dos direitos trabalhistas, essas não são suficientes para inibir a atuação ilegal de algumas empresas, que estando livre para contratar o funcionário e dispensá-lo quando bem quiser, não fazem nenhum esforço para superar a degradação do trabalho, ao contrário, mantêm uma política de exploração, que até certo ponto, tem o alvará de quem contrata, porque quem busca o serviço da terceirizada quer apenas um trabalho bem prestado.

Da mesma maneira, o usuário que utiliza os serviços prestados nas plataformas também busca um atendimento de qualidade, mas não possuem nenhum compromisso com as condições de trabalho do motorista, e em muitos casos, não conseguem mensurar as dificuldades enfrentadas pelo trabalhador, quer apenas chegar ao seu destino.

O contexto de trabalho em plataformas, só colocou isso ainda mais em evidência, uma vez que, como o vínculo não existe, deixa-se muitas brechas para exploração da mão de obra, sem nenhuma forma de proteção ou garantia ao trabalhador. Por isso, alguns motoristas de aplicativo olham essa atividade como algo passageiro, sempre na esperança de voltar para uma atividade formal e com maiores garantias.

Desse modo, Krein (2013) mostra que apesar de a terceirização ter se expandido no Brasil, assim como nos países da América Latina nas últimas duas décadas, a procura pelo trabalho assalariado formal também cresceu, visto que ele favorece o aumento da proteção social. Ocorre nesse crescimento, uma espécie de contra tendência em relação ao que vem ocorrendo no mercado de trabalho dos países centrais.

Logo, mesmo com a procura por ocupações mais formais, isso não impede uma ampliação ainda mais significativa do uso de plataformas como meio de trabalho. Assim, é importante um olhar atento para a relevância da ação coletiva em busca de melhores condições de trabalhos na uberização. Visto que, quem oferece a força de trabalho é o motorista, ou seja, trabalhador, a empresa/plataforma apenas faz a intermediação e usufrui dessa força, aqui, especificamente, sem dar nada em troca, porque o ganho vem do trabalho prestado.

É por isso que motorista que disponibiliza seu carro e sua força física e mental, precisa saber negociar o seu produto da melhor maneira possível para que ambos saiam no lucro. Mas no mercado de trabalho, essa relação é totalmente desigual e tem uma tendência de manter o poder do mais forte, ao trabalhador, resta a capacidade de saber usar ferramentas de resistência que lhe possam favorecer tanto a negociação da sua força de trabalho como a vivência diária do seu trabalho.

O processo de negociação às vezes atravessa algumas dificuldades, principalmente quando não há uma legislação mais dura que mantenha um controle sobre essas relações de trabalho. De acordo com Valente (2009) são muitas as modalidades de contratação ligadas ao processo de terceirização, o que torna difícil a constatação de quantas elas são, e como elas de fato se caracterizam. Porque além daquelas empresas que contratam trabalhadores de maneira formal, existem as que fazem contratos temporários, as que contratam outra prestadora de serviço para realização da atividade e agora temos as empresas/plataformas. E, são essas diversas formas de locação de mão de obra, que facilita a degradação do trabalho, porque a lei permite ao empresário contratar um indivíduo para lhe prestar serviço sem levar em consideração a deterioração dos benefícios do trabalhador.

Desse modo, o número de empregos gerados com o surgimento dessas formas de contratos aumentou no país, diminuindo a taxa de desemprego e inserindo milhares de pessoas no mercado de trabalho formal e informal, como é o caso dos entregadores e motoristas de aplicativos, que aumentou de forma significativa nos últimos meses, contudo, com baixos níveis de garantias e segurança. São trabalhos, que na sua grande maioria leva o trabalhador a atividades insatisfatórias e transitórias.

O maior desafio é superar as contratações não formalizadas que com o processo de terceirização só se fortaleceu e garantir mesmo para os que são formalizados, o respeito aos direitos básicos e as vantagens que vão além do vale transporte e do salário. A criação de uma lei que regulamente diretamente o trabalho nessas circunstâncias, principalmente do trabalho uberizado, e também um controle permanente de como essas leis estariam sendo aplicadas nas empresas, permitiria a superação de muitos desafios presentes no mercado de trabalho. O fortalecimento das relações sindicais seria também uma forma de superar esses desafios, permitindo o surgimento de novas lideranças capazes de lutar mais incisivamente por seus direitos.

Pelatieri *et al.* (2018) faz um levantamento importante acerca das regulações que envolvem o mundo do trabalho, e especificamente o mercado das terceirizadas. Ela destaca que não deve existir a separação entre as regulações e a ação do mercado, como se ambas as coisas fossem distintas umas das outras. Ao contrário, às regulações influenciam diretamente o desenvolvimento econômico, porque apresenta em seu viés elementos necessários para um bom andamento do mercado de trabalho, que é quem movimenta a economia de um país.

Se as relações de trabalho existentes nas sociedades contemporâneas ganharam outros sentidos, é consequência de um desenvolvimento exacerbado do capital e de implantação de políticas de dominação. A própria relação de subordinação entre trabalhador e empregador, vai dando lugar a outro tipo de relação que se torna ainda mais distante e dificulta a articulação dos trabalhadores e enfraquece suas lutas.

O próprio sentido da palavra trabalho assume outro significado, que nas novas formas de contratação os atores sociais passam a ser chamados prestadores de serviços, empresários de si mesmos, autônomos empreendedores.

O vínculo principal se pauta numa relação de aproximação e distanciamento, aproximação porque existe um controle, tanto na terceirização entre empresas, como no processo de uberização do trabalho. As empresas nesses contextos camuflam através de discursos um processo de precarização do trabalho. Como não existe um controle sobre elas, esse tipo de contrato submete o indivíduo a longas jornadas de trabalho, que em muitos casos apresentam péssimas condições de trabalho, deixando-os expostos aos perigos da atividade.

Desse modo, é relevante fazer um levantamento das consequências da uberização nas relações de trabalho. Uma vez que as plataformas digitais acompanham um novo cenário no mercado de trabalho, em que o nível de tecnologia é maior, e o uso da internet se ressignificou, mas isso não significa especificamente melhores condições de trabalho em todos os setores, na verdade, houve uma intensificação da precarização, flexibilização e subjugação do trabalhador. Assim sendo, o que segue é um panorama dos impactos causados pelas empresas/plataformas.

1.6 O impacto social da uberização nas relações de trabalho.

O discurso do “empreendedorismo” evidencia ainda mais os descasos dessas plataformas no que se refere a proteções trabalhistas. E embora o trabalhador se encontre

em uma situação de informalidade, e em um contexto de “autogerenciamento”, o trabalho é monitorado e supervisionado o tempo todo através dos algoritmos. Existem inclusive penalidades para o trabalhador quando ele não segue as regras impostas pela empresa/aplicativo (ABÍLIO, 2019).

É um tipo de trabalho que segue duas vias, é rodeado por dois caminhos opostos, de um lado, o discurso de autonomia e empreendedorismo, do outro lado, um trabalhador sem nenhum tipo de independência sobre determinadas decisões, como, por exemplo, a liberdade para recusar certas corridas ou entregas, mesmo que não seja de forma alguma rentável naquele momento, as recusas podem levar ao desligamento desse trabalhador da plataforma, ou em outras palavras, ao banimento, mesmo não existindo contrato algum de responsabilidade da empresa sobre esse trabalhador, ele pode ser desligado caso não siga as imposições determinadas, ou seja, mesmo nesse contexto, ele continua subordinado ao imperativo do capital (ABÍLIO, 2019). Desta maneira,

{...}o empreendedorismo assume na atualidade usos diversos que se referem de forma obscurecedora aos processos de informalização do trabalho e transferência de riscos para o trabalhador, o qual segue subordinado como trabalhador, mas passa a ser apresentado como empreendedor (ABÍLIO, 2019, p. 4).

Nesse espaço de não controle do tempo, da falta de regulamentação do trabalho, ou seja, da total falta de garantias trabalhistas, de ampliação do processo de exploração da mão de obra e precarização do trabalho, o Estado tem um papel preponderante, porque legitima o processo de flexibilização das relações de trabalho, ampliando assim sua fragilização. Isso ocorre porque Estado enquanto órgão regulador, deixa brechas significativas nas leis que favorecem as empresas, e deixa à mercê da sorte o lado mais fraco, o trabalhador (ABÍLIO, 2019). E quem são esses trabalhadores?

No âmbito da análise é relevante entender, *como se define essa nova forma de atividade? Ou como se define esse tipo de trabalhador na configuração do mercado de trabalho?*

Segundo Abílio (2019), esse trabalhador encontra-se na informalidade, é visto como um “auto gerente” à disposição da empresa/plataforma digital, porque embora existam mecanismos de contenção bastante pertinentes nessa modalidade de atividade, o trabalhador é chamado a ter uma postura de autogestão e criatividade no processo. A autora ainda reforça que essa é uma situação de trabalho “Just in time”, ou seja, é um

trabalhador que se encontra em um contexto de competição contínua onde a relação entre a oferta e a demanda é que determina sua possibilidade de ganhos e o ritmo do trabalho.

Uma outra denominação para o trabalho realizado pela categoria, segundo Rodrigues (2020) seria a de “contratação por demanda”, dado que tanto o motorista como o entregador de aplicativo estão sempre à espera de que alguém procure pelo serviço, ou seja, de que alguém demande o serviço prestado, seja ele de transporte ou de entrega. Disso depende os seus ganhos diários, quanto mais os usuários utilizarem a plataforma, maior a possibilidade de vencer a concorrência e de garantir proventos ao final da jornada de trabalho, que não fica exatamente definida, nem mesmo pelo próprio trabalhador, que pode perder a noção das horas de trabalho prestado, sem falar nas premiações oferecidas pelas plataformas como mecanismos para fazer com que o trabalhador fique mais tempo à disposição da empresa/aplicativo, porque para ter direito as premiações ele precisa bater as metas estabelecidas, o que implica mais tempo de trabalho.

A partir das exigências do mercado e dos novos modelos padrão de produção, impostos por uma política neoliberal, consequência da globalização, a grande maioria das empresas em sua estrutura organizacional, buscam na prestação de serviços um meio para realização de atividades, justificando sua conduta no fato de que a eles cabem um maior investimento e concentração na ampliação da empresa, permitindo que o número de contratações que oferecem um grau de risco para o trabalhador aumente, e com isso a categoria não consegue manter um vínculo consistente, que seja propagador e formador de lideranças capazes de negociar melhores condições de trabalho.

Além dos elementos destacados até aqui, uma característica peculiar dessa modalidade de trabalho através de plataformas digitais, (FRANCO; FERRAZ, 2019) é que o trabalhador é nesse caso específico detentor dos meios de produção, ou seja, ele é detentor dos instrumentos necessários para a realização, mas controlado e subjugado da mesma maneira que aqueles que não o são. O que torna o contexto bastante complexo, segundo os autores, além de subordinado, o trabalhador arcar com todos os custos e riscos da atividade e sem nenhum tipo de segurança ou garantia trabalhista.

É uma nova modalidade de “mais-valia relativa”? Segundo Franco e Ferraz (2019), como o empresário por trás das plataformas digitais não assumem com o motorista nenhuma responsabilidade formal e legal, e o trabalhador precisa dispor de todos os instrumentos para realizar a atividade, a potencialização das taxas lucros é

bastante significativa. Ou seja, os ganhos são significativamente maiores, porque os custos com a mão de obra são quase nulos, para não dizer totalmente nulo. Assim sendo, o empresário consegue extrair mais valor com baixo custo. Dessa forma, “a uberização do trabalho representa um modo particular de acumulação capitalista ao produzir uma nova forma de mediação da subsunção do trabalhador, que assume a responsabilidade pelos principais meios de produção da atividade produtiva” (FRANCO; FERRAZ, 2019, p. 845).

Além de não criar vínculos com a empresa, ainda arcar com os mais variados custos (gasolina, manutenção do carro e etc.). Por isso as empresas investem em um jogo de marketing, destacando supostas vantagens que esse tipo de atividade pode garantir, e que o trabalhador talvez não encontraria em uma outra modalidade de trabalho formal, tal como, maior liberdade para definir o horário, que não é tão livre assim, uma vez que mais tempo significa maior ganho, a não presença de um gerente, supervisor ou diretor cobrando ali diretamente, mas o trabalho, em contrapartida, não deixa de ser monitorado o tempo todo.

As plataformas digitais além de reforçarem o discurso sobre a ideia de empreendedorismo, também lançam campanhas, até para que os próprios trabalhadores passem a indicar outras pessoas para trabalharem, em troca ganham algumas premiações pela indicação. O problema dessa indicação gira em torno do fato de que o trabalhador acaba contribuindo ainda mais para sua própria exploração, uma vez que com um maior número de pessoas cadastradas ele será obrigado a disputar o espaço com mais gente. Sem falar que a empresa vai ter sempre gente disponível para trabalhar (FRANCO; FERRAZ, 2019).

E é pertinente destacar que os processos de seleção através do setor de RH, assim como o processo de treinamento dos trabalhadores é nulo nesse tipo de atividade. O trabalhador se cadastra na plataforma, se ele atender aos critérios mínimos já pode começar a trabalhar. Não ter custos com treinamentos e/ou necessitar de uma equipe para a seleção de candidato, já é uma maneira expressiva de redução de gastos, quanto menos, melhor para a empresa, que não precisa se preocupar com esses pormenores (FRANCO; FERRAZ, 2019).

O que vai garantir a permanência do motorista na atividade são as avaliações dos usuários, ou clientes²³, dessa forma, a empresa tem um controle sobre o serviço prestado, uma vez que a avaliação é um critério tanto para quem usa o serviço, como para quem presta o serviço. E a recusa constante de corridas também podem levar ao bloqueio do trabalhador, que fica impedido de continuar prestando serviço através da plataforma. Desta maneira, “liberdade” se torna, na verdade, subjugação ao controle do capital sobre o trabalho (ABÍLIO, 2019).

Um fator interessante diante de todo esse cenário é que o trabalhador é cobrado quanto a realização da atividade com qualidade, mas não recebe nenhum tipo de treinamento, mesmo aqueles mais básicos. Assim como não existe nenhuma exigência quanto a formação do trabalhador. Basta ter os instrumentos necessários para a realização da atividade. Para o motorista de aplicativo, um carro e um celular com internet (VENCO, 2019).²⁴

A empresa (plataforma) mais uma vez consegue reduzir drasticamente seus custos, não oferecendo nenhum tipo de treinamento, e por não exigir que o trabalhador possua uma formação que seja específica para atuar na atividade, consegue atrair um público maior, o que nesse caso, é bastante favorável, uma vez que ela não precisa se preocupar com alguns gastos, e nem com os trâmites de seleção, recrutamento e treinamento do trabalhador, e do mesmo modo com custos trabalhistas (FGTS, décimo terceiro, férias, etc.).

Portanto, considerando essas circunstâncias que envolvem a atividade das plataformas digitais e que são assim instrumentalizadas por meio dos algoritmos, é importante discutir as questões jurídicas ou a falta de amparo jurídico desses trabalhadores, uma vez que nessa modalidade de atividade, eles não estão protegidos pela legislação trabalhista vigente, como é o caso dos trabalhadores formais. A própria relação de sujeição/exploração do trabalhador nessas empresas (aplicativos) ganham uma nova roupagem, mas não deixam de existir. Elas continuam bastante presentes nas

²³ O supervisor presencial do trabalho, em vez de ser contratado pela empresa, torna-se o próprio cliente. Sendo o serviço uma mercadoria consumida concomitantemente à sua produção, ninguém melhor do que o cliente para avaliar o prestador (FRANCO; FERRAZ, 2019, p. 853).

²⁴ O serviço cadastra motoristas sem formação específica, bastando contar com a ferramenta de trabalho: um carro e um celular com acesso à Internet. Seus serviços são vendidos a preços inferiores aos praticados por taxistas, que obrigatoriamente devem pagar impostos, ser certificados e cumprir uma série de normas atinentes à legislação de cada país e/ou localidade {...} (VENCO, 2019, p. 7).

configurações do mercado de trabalho, ou das relações de trabalho pautadas pela tecnologia (RODRIGUES, 2020).

Segundo Ramalho (2020), é real o aumento significativo do controle sobre o trabalho através das novas plataformas, que utilizam tecnologias digitais para captar mão de obra para prestação de serviços. O controle fica especificamente sobre o domínio da empresa/aplicativo, o controle através da lei, nesse tipo de atividade é bastante incipiente. Até para o trabalhador reivindicar algum direito é necessário que ele assim o conheça ou tenha ao menos a clareza de possíveis amparos futuros, o que é bastante nebuloso nas atividades das plataformas digitais. Dessa forma,

Chega-se, assim, ao seguinte contexto: ao mesmo tempo, em que o potencial de controle da programação algorítmica é elevado, a percepção de quem está sendo controlado é muito sutil, o que gera a dificuldade no titular do direito em reconhecer a lesão (LEME, 2019, p.26).

E com a pandemia uma série de outras medidas foram tomadas com o intuito de minimizar a proteção dos trabalhadores. Um outro fator importante é essa ideia do “trabalhador se tornar uma empresa de si mesmo”, uma suposta autonomia do trabalhador, que é uma característica bastante expressiva do capitalismo atual. O discurso frequente das empresas que se isentam da responsabilidade sobre o trabalhador, e usam como justificativa o fato de que nessas relações não existem vínculos formais.

Desta maneira, a empresa também não precisa arcar com custos e proteções trabalhistas. Isso se ampliou bastante com as transformações ou alterações na legislação, como, por exemplo, o surgimento do trabalho intermitente, ampliação da terceirização e o enfraquecimento das organizações sindicais. Com isso a informalidade passa a aparecer no cenário do mercado de trabalho brasileiro de forma bastante crescente, assim como houve um aumento significativo do trabalho intermitente, o que acarreta a diminuição de garantias e também a diminuição no quadro do trabalho formal no Brasil²⁵ (RAMALHO, 2020).

É importante considerar que a uberização tornou-se um mecanismo que visa atrair uma força de trabalho em potencial, onde passam a existir constantes mudanças, seja em

²⁵ Informação fornecida por José Ricardo Ramalho na WEBMINAR \Precarização do trabalho no Brasil, no Rio de Janeiro (modo online), em setembro de 2020.

No mercado de trabalho atual, no qual se misturam as funções exercidas pela mão de obra informal, pela terceirizada e as relações uberizadas (MARTINS; MIRANDA, 2017, p. 97).

relação às formas como esse trabalho se organiza, seja na forma como a legislação abre espaço para regimes de trabalhos que se tornam gradativamente flexíveis e precários. Um capital que subjuga o trabalhador em detrimento de maiores níveis de lucros e sem nenhuma responsabilidade das empresas sobre aquele que intensificam consideravelmente seus ganhos (MARTINS; MIRANDA, 2017). Desta forma,

“Flexibilidade” e “flexibilização” se tornam o novo caminho para nortear composições de economia compartilhada, expressões de inovação, e toda a campanha é feita a respeito da iniciativa empreendedora, como a salvação da economia e a solução para a aplicação de recursos de muitos trabalhadores que perderam seu emprego e sua capacidade de empregabilidade no mercado formal [...] (MARTINS; MIRANDA, 2017, p. 101).

Assim sendo, a eventualidade encontrada em todas as “diversas formas sociais” presentes na humanidade e aquelas reservadas pelo futuro, são consequências do trabalho humano e do mesmo modo “depende, em última análise, desta característica distintiva do trabalho humano” (BRAVERMAN, 1974, p. 53). Portanto, os indivíduos são responsáveis em sua grande medida, pelas transformações ocorridas nos últimos tempos e, que alterou as formas como as coisas se organizam estruturalmente, inclusive alterou as estruturas do mercado de trabalho e as formas de prestação de serviço.

Apesar da tendência crescente à substituição do trabalho manual por processos tecnológicos sofisticados, com a introdução da robotização e da automação, o trabalho humano ainda exerce um papel substancial, pois é ele que controla em última instância os diferentes processos produtivos. Mesmo a máquina mais moderna necessita de alguém que a pense, que a desenvolva e que a opere, portanto, que exerça uma atividade física ou mental que se configura como trabalho. É ele que representa a válvula propulsora para o progresso, uma vez que, ao longo da história, o trabalho foi o responsável pela ordem de crescimento e expansão da vida coletiva.

Assim, podemos afirmar que o padrão que se estabeleceu nas relações de trabalho nos mais diversos setores da economia e a função das “instituições de trabalho” para a sociedade, transita pela compreensão de cada um de seus espaços normativos, da divisão de trabalho entre eles, dos atores relevantes em cada um deles e de suas “inter-relações” (NORONHA et al., 2013, p.65) As transformações no mercado de trabalho não correspondem a uma vontade individual, ou a uma particularidade dos empresários que decidiram ou planejaram essas mudanças. Elas ocorreram por meio de um sistema de relações de dominação determinadas pelos mais variados fatores do capitalismo.

Por outro lado, na lógica do capitalismo, o grande empresário tem sua “razão de ser social” na “empresa”, portanto, direciona todas as suas energias para ela, coloca-se ao seu dispor. O empresário segue o ritmo determinado pelo capital, posto que a ele está subordinado. O que vai direcionar o rumo das coisas não é só uma vontade do capitalista de fazer tudo ao seu arbítrio, mas o fato de que a empresa certamente terá como objetivo central obter lucros cada vez maiores e permanecer competitiva no mercado. Porém, por outro lado, “isso não muda o fato de que na empresa todo poder está centrado num único centro diretivo, o qual subordina a seu fim – a lucratividade – a ação de todos os demais que trabalham nela” (SINGER, 1987, p. 9).

Para isto, poder realizar-se minimamente, a “empresa capitalista” tem que possuir certo “autoritarismo” em relação ao trabalhador, algo que tende a “naturalizar” esse poder e possibilitar ao capitalista exercer uma supremacia sobre aqueles que ele considera subalternos ao seu comando. Nessa perspectiva, o trabalhador que está sob a autoridade da empresa e com vista a manter-se no mercado de trabalho, e do mesmo modo privado das “informações” necessárias para uma postura oposta, permanece subordinado aos mandos do capitalista. Isso ocorre porque:

A direção monopoliza estas informações e, portanto, a aptidão para tomar decisões. Por isso se diz que o trabalho sob o capital é “alienando”, isto é, é cedido em troca de salário a um “outro”, o qual é o único que conhece o propósito específico de cada atividade, podendo determinar seu caráter, seu ritmo, sua forma (SINGER, 1987, p. 9).

Em uma conjuntura em que a “competição” prescreve as regras do jogo e determina aos “capitais individuais” que estes mobilizem transições no processo de produção, é factível que as empresas adotem posturas mais inovadoras para não correrem o risco de ficarem à mercê de futuros “prejuízos” (SINGER, 1987). Desta maneira, a classe trabalhadora acha-se em um progressivo contexto de disputas na sociedade capitalista, consequência de um processo de modernização sem controle.

O indivíduo que antes desse processo de modernização possuía uma vaga para ocupar, passa hoje a disputar essa mesma vaga com centenas de outros indivíduos que se encontram do lado de fora aguardando uma oportunidade. O que ocorre é que esse cenário provoca no trabalhador um sentimento de insegurança, enquanto para o capitalista é um dispositivo de poder que lhe permite negociar sempre mais a favor de seus interesses, restringindo o poder de negociação da classe trabalhadora.

1.6.1. Entre o emprego habitual e o “emprego atípico”: uma extensão da uberização e o espaço da liminaridade.

Qual seria a face do emprego atípico? O EA, como também é chamado, aparece em um contexto onde as formas de atividade fogem aquelas consideradas tradicionais. E, “o EA inclui o emprego temporário, o trabalho a tempo parcial, o trabalho através de agências de trabalho temporário e outras relações de trabalho com múltiplas partes, relações de trabalho dissimulado e trabalho por conta própria” [...] (OIT, 2016, p. 1), como é o caso do trabalho em plataformas. A uberização também não se encaixa nas formas tradicionais de emprego e acompanha o avanço da industrialização e do capitalismo, como é o caso do emprego atípico.

Segundo (OIT, 2016), o avanço dessa modalidade de emprego tem demandado algumas apreensões, uma vez que essas atividades estão inseridas em um campo fragilizado, e sem garantias sociais. É importante considerar que não se trata de modalidades de empregos que aparecem apenas no cenário do mercado de trabalho brasileiro, é uma realidade presente em outros países, mas com particularidades. O que tem levado ao aparecimento desse fenômeno são as mudanças significativas ocorridas no mundo do trabalho nos últimos tempos. Essas formas de trabalho atípicas têm se tornado comuns devido às mudanças na economia e na forma como as empresas operam. Embora possam oferecer maior flexibilidade e autonomia, elas também podem ter desvantagens, como menor estabilidade financeira e proteção social limitada. Sendo que,

O crescimento do EA é uma preocupação já que essas modalidades de emprego estão associadas a uma maior insegurança para os trabalhadores quando comparados com o emprego tradicional. Também existem consequências significativas, mas desvalorizadas, para as empresas, que podem subestimar algumas das exigências de gestão que o EA implica, particularmente se os segmentos mais importantes da sua força de trabalho estiverem empregues ao abrigo de modalidades atípicas. Além disso, aquilo que possa aparentar ser desejável e benéfico para o trabalhador ou para a empresa, especialmente a curto prazo, pode ter consequências negativas para a economia. Estas consequências negativas incluem a diminuição do investimento na inovação, a desaceleração do crescimento da produtividade, os riscos para a sustentabilidade dos sistemas de segurança social, o aumento da volatilidade nos mercados de trabalho e o baixo desempenho económico. Existem também importantes repercussões sociais que requerem uma maior atenção (OIT, 2016, p. 10).

O crescimento do emprego atípico pode apresentar riscos para a estabilidade financeira e a segurança social dos trabalhadores, além de impor desafios de gestão para as empresas. A falta de estabilidade financeira pode afetar a qualidade de vida dos trabalhadores e sua capacidade de planejar o futuro. Além disso, os trabalhadores em

empregos atípicos geralmente têm menos acesso a benefícios como seguro de saúde, seguro-desemprego e aposentadoria. Para as empresas, a gestão de trabalhadores em empregos atípicos pode ser mais difícil, especialmente se a força de trabalho estiver fragmentada em várias modalidades de emprego. Isso pode levar a problemas como falta de engajamento, menor produtividade e maior rotatividade de funcionários (OIT, 2016).

No quadro abaixo algumas modalidades de empregos atípicos e suas características.

Quadro 02: Características da modalidade de empregos atípicos

Emprego atípico	Contratos a termo, incluindo contratos baseados em projetos ou tarefas; trabalho sazonal; trabalho ocasional, incluindo trabalho diário
Tempo parcial e trabalho à chamada	Horário normal de trabalho inferior aos equivalentes a tempo completo; emprego a tempo parcial marginal; trabalho à chamada, incluindo contratos de horário zero
Relação de trabalho multipartidária	Também conhecido como “cedência”, “intermediação” e “contratação de trabalhadores”. Trabalho em agências de trabalho temporário; trabalho subcontratado
Trabalho dissimulado/ trabalho por conta própria economicamente dependente	Trabalho dissimulado, por conta própria economicamente dependente, por conta própria falso ou incorretamente classificado.

Fonte: (OIT, 2016).

Em termos econômicos, o crescimento do emprego atípico pode levar a uma desaceleração do crescimento da produtividade, uma vez que os trabalhadores em empregos atípicos geralmente têm menos incentivos para investir em habilidades e desenvolvimento profissional. Também pode afetar a sustentabilidade dos sistemas de segurança social, uma vez que os trabalhadores em empregos atípicos contribuem menos para esses sistemas. Finalmente, o aumento do emprego atípico pode levar a uma maior polarização da sociedade, com uma classe trabalhadora mais precarizada e uma elite mais

privilegiada. Isso pode afetar a coesão social e a estabilidade política em longo prazo. Portanto, é importante que as autoridades públicas, empresas e trabalhadores considerem cuidadosamente os prós e contras do emprego atípico e trabalhem juntos para minimizar seus riscos e maximizar seus benefícios (OIT, 2016)

Além dessas mudanças, as crises econômicas acabam sendo fatores desencadeadores para o surgimento de nichos de negócios que buscam uma redução significativa de custos trabalhistas, o que representa adotar práticas mais flexíveis de contratação de mão de obra, que deixam os trabalhadores as margens do sistema formal de trabalho. E quanto maior o nível de industrialização do país, maior também é a presença do emprego atípico, que acaba se proliferando em diferentes setores da economia. E por serem modalidades de empregos com níveis baixos de segurança social, são também os que acabam pagando baixos salários. Em contrapartida, os países que se encontram em uma situação de desenvolvimento da industrialização, tem uma tendência maior a manter empregos tradicionais, o que não quer dizer que os empregos atípicos não estejam em expansão nessas regiões (OIT, 2016)

O que leva a uma busca por modalidades de e empregos atípicos segundo a (OIT, 2016), são os custos do trabalho, dado que é muito mais barato contratar um trabalhador em sistema de trabalho intermitente, ou por conta própria, como é o caso da uberização. E em cenários de crises econômicas, a redução desses custos, principalmente em relação às questões salariais, se tornam um mecanismo significativo para as empresas que precisam se manter competitivas, mas, ao mesmo tempo, necessitam reduzir custos para não comprometer sua base de lucro. E com um trabalhador atípico, em um regime de trabalho temporário, torna-se muito mais fácil a dispensa desse trabalhador.

Um ponto importante a destacar, diante do crescimento das modalidades de empregos atípicos é que as relações de trabalhos tecidas no EA podem ser pensadas a partir de uma perspectiva da liminaridade. Isso porque no limiar, o indivíduo está transitando numa posição fronteira, no entre – lugar, como ocorre no EA. Ou seja, na liminaridade do trabalho, o indivíduo está atravessado por relações que transitam na informalidade, mas que não deixam de ter práticas de controle que são comuns no trabalho formal. E,

[...] A facilidade de transitar entre os empregos atípicos e os empregos tradicionais é uma questão de especial preocupação para os trabalhadores temporários, para os trabalhadores com TAATT e outras relações de trabalho com múltiplas partes, bem como para os trabalhadores por conta própria

economicamente dependentes. Poderá não ser um problema tão importante para os trabalhadores a tempo parcial se estes estiverem abrangidos por contratos de duração indeterminada, embora os trabalhadores a tempo parcial estejam geralmente numa situação menos favorável do que os seus homólogos a tempo completo no que diz respeito à segurança do emprego (OIT, 2016, p. 15).

Esse trânsito entre modalidades formais e informais, é uma realidade presente na uberização, principalmente entre a categoria dos motoristas por aplicativos. Alguns motoristas que trabalham nas plataformas se dividem entre duas atividades, em alguns casos em uma atividade celetista, com o mínimo de segurança social, e a uberização, sem nenhuma segurança social. E mesmo aqueles que atualmente só tem a atividade como única fonte de renda, não deixam de pensar em outras atividades com possibilitem maiores garantias sociais, como o trabalho de carteira assinada.

A segurança social é um fator importante para driblar as relações de trabalhos precárias e flexíveis. Mas, ao mesmo tempo, bate de frente com as transformações que vem ocorrendo no mercado de trabalho nos últimos anos. E, “as empresas que optam por contratos atípicos visam transformar custos fixos em custos variáveis. Isso é possível porque as tecnologias modernas permitem a fragmentação do trabalho em várias tarefas” (PASTORE, 2000, p. 1–2). Por essa razão as empresas fazem a opção pelos EA, na medida em que o mercado de trabalho atual, consegue atuar com contratos temporários, ou de tempo parcial, e empresas conseguem ter lucros expressivos só com a intermediação da mão de obra, como ocorre na uberização.

E, segundo Vasapollo (2005), um fenômeno que se observa nos países onde os empregos atípicos vêm ganhando mais espaço, é o aumento da pobreza. Daí a necessidade de buscar iniciativas que preservem as garantias e seguranças sociais no mercado de trabalho. Uma classe trabalhadora em contextos de trabalhos precários e com poucas possibilidades de mobilidades ocupacionais, em muitos casos por falta de profissionalização e especialização, podem encontrar maiores dificuldades para se moverem na estrutura ocupacional, o que explica o porquê de o aumento da pobreza acompanhar o aumento dos empregos atípicos.

Assim, diante dos pontos até aqui levantados, é considerável entender como a uberização, fenômeno que nasce com as últimas mudanças do mercado de trabalho, e com o avanço do capitalismo digital vem intermediando mão de obra e levantado questões complexas em torno da forma como essa modalidade de trabalho se dar a partir do surgimento das plataformas digitais.

CAPÍTULO 2: ENCADEAMENTO DAS PLATAFORMAS DIGITAIS NO SÉCULO XXI.

O crescimento exponencial das plataformas digitais no Brasil é um fenômeno que acompanha as novas lógicas de um capitalismo digital, e há uma tendência de ampliação dessas plataformas para outros tipos de serviços além dos existentes. De 2014 para cá, segundo a Saudetrabalhoapp (2021),²⁶ a divulgação das plataformas ocasionou uma mudança relevante na organização do trabalho, posto que o ordenamento da atividade se dar agora de maneira bastante informal, através de uma plataforma, fugindo a características do trabalho desenvolvido no chão da fábrica. Um outro elemento, é que o trabalhador precisa arcar com todos os custos e ferramentas do seu trabalho, já que ele é visto não como um funcionário que possui direitos, mas como um “autônomo”, que está por sua própria conta.

Assim como existem formas de trabalho não escravistas nas quais os trabalhadores são responsáveis por seus instrumentos e matéria-prima, cabendo ao capital apenas o repasse do insumo e a compra da mercadoria acabada. A mais famoso dessas formas é a do sistema putting – out, no início da revolução industrial (BELUZZO, 2020).²⁷ Que também se aproxima bastante do trabalho em plataformas, com uma diferença, o insumo aqui é trocado pelo aplicativo, que serve de ferramenta para atrair o cliente que irá usar o serviço.

Um tipo autonomia que leva ao trabalho precário, uma vez que se trata de um tipo de trabalhador que gera as taxas de lucro, arca com todas as despesas e instrumentos de trabalho, sem ter nenhuma espécie de amparo. Mas, é necessário fazer um adendo importante, existe dois tipos de trabalhadores nessas empresas/plataformas, de um lado essas empresas possuem trabalhadores bastante especializados desenvolvendo os softwares e fazendo o processo de manutenção desse sistema, fora toda uma equipe de marketing trabalhando para construir uma imagem positiva da empresa e convencer os trabalhadores de que essa é uma boa oportunidade, nesse caso em questão, é necessária uma mão de obra bastante qualificada.

²⁶ Disponível em: https://instagram.com/saudetrabalhoapp?utm_medium=copy_link

²⁷ <https://www.ihu.unisinos.br/sobre-o-ihu/78-noticias/602702-informalidade-formalizada-artigo-de-luiz-gonzaga-belluzzo>.

Do outro lado, existem os motoristas de aplicativo, que não precisam do mesmo nível de especialização ou qualificação, é necessário apenas ter um carro, um celular, internet e uma habilitação permanente e não ter antecedentes criminais. Em outras palavras, de um lado você tem um “sistema automatizado e sedimentado, e do outro, um trabalho informal e precário” (NUNES, 2021).

De acordo com a Agência IBGE Notícias (2019), e os dados da PNAD contínua, mostram que o número de pessoas que passaram a trabalhar como motoristas por aplicativo no Brasil cresceu 29,2% e representava no ano de 2018 o maior índice de crescimento. Segundo os mesmos dados, cerca de 3,6 milhões de pessoas trabalhavam em veículos, representando 810 mil pessoas a mais que o ano de 2017, um crescimento bastante expressivo.

A imagem abaixo, mostra como a uberização foi ganhando espaço no Brasil, do momento que é implantada no país, ao momento que se expande dos grandes centros para outras regiões.

Imagem 02: Aumento da Uber no Brasil.



Fonte: (TOZI, 2020).²⁸

²⁸ Disponível em: <https://outraspalavras.net/cidadesemtrase/uma-geografia-da-uberizacao-no-brasil/>

E esse aumento da ocupação do espaço pelas empresas/aplicativos foi gradual, começa pelas regiões do Sudeste e Sul do país, e vai ganhando a área no Norte até chegar aos estados do Nordeste, e deste de 2018 ocupa 117 áreas do território brasileiro. Visto que essa ocupação é significativa, alguns fatores precisam ser levados em consideração, como, por exemplo, “*a concentração populacional, economias de aglomeração, engarrafamentos e sistemas de transporte público ineficiente*”, que acabam por contribuir para um uso mais expressivo dos aplicativos pela população, é esse padrão que pode ser observado nas diferentes regiões do Brasil, onde a Uber se instalou (CASTANHEIRA; DUARTE, 2018, p. 107).

Perceber esse aumento de forma expressiva em um espaço de tempo de 6 anos, atesta e evidencia o alcance que o trabalho por meio de plataformas digitais atingiu, e como as configurações do mercado de trabalho acompanha as mudanças tecnológicas, uma vez que o capitalismo pressiona a essa adaptação,²⁹ mesmo que em parte, os efeitos sejam pouco favoráveis, quando se trata de relações de trabalho frágeis e precárias. Giddens (1991) indica que “a produção industrial e a constante revolução na tecnologia a ela associada contribuem para processos de produção mais eficientes, contudo mais barato” (58). Esse barateamento nos processos produtivos, também barateia a força de trabalho e a torna mais subjugada a um processo de exploração sorrateiro, porque disfarça os parâmetros de sujeição dos indivíduos ao capital.³⁰

Além dos fatores que norteiam a exploração da mão de obra, outra discussão que pode ser levantada, de acordo com (CASTANHEIRA; DUARTE, 2018) é a questão “territorial”, que é para a empresa um “recurso estratégico”. Isso porque é necessário levar em consideração que quanto maior for a ocupação territorial da plataforma, mais ela consegue aumentar sua taxa de lucro, uma vez que alcança um número maior de pessoas,

²⁹ Os pontos brancos são as regiões que a empresa atua e que extrapolam os limites políticos administrativos municipais. A empresa iniciou sua atuação no Rio de Janeiro em 2014 (às vésperas da Copa do Mundo), e, no mesmo ano, chegou a São Paulo, Belo Horizonte e Brasília. Entre 2016 e 2017, a empresa se expande em direção às capitais de estado, cidades intermediárias e municípios circundantes. De 2018 a 2020, observa-se uma mudança de estratégia: a empresa diminui sua expansão territorial, exclui algumas áreas de atuação e expõe sua dependência em relação à rigidez das áreas mais urbanizadas do país, fixando-se nelas – algo bem distante de um alegórico “espaço virtual”, flexível e disruptivo (TOZI, 2020).

³⁰ Um dos aspectos mais visíveis da uberização são as novas relações de trabalho que levam à criação de uma multidão de trabalhadores devidamente subordinados às ordens e aos algoritmos das corporações. O fato de não possuírem grandes autonomias não impede que sejam chamados de “autônomos”, “empreendedores” ou “parceiros”, como os motoristas e entregadores. Contudo, outras dimensões da vida social são igualmente afetadas, incluindo o território (TOZI, 2020).

tanto as que vão utilizar os serviços oferecidos, quanto as que serão suas prestadoras de serviço. Desse modo,

O uso do território enquanto recurso estratégico é essencial para a Uber, pois implica maior poder político-econômico para a empresa. Além da consequente aceitação, tanto da sociedade quanto do Estado, da imposição das suas normas internas como normas externas, isto é, sociais (CASTANHEIRA; DUARTE, 2018, p. 1068).

Nesse sentido, o Brasil se tornou um lugar bastante favorável para as plataformas digitais, com a Uber sendo uma das mais beneficiadas no processo. Segundo Tozi (2020), o Brasil só fica atrás dos Estados Unidos entre os países mais lucrativos para a UBER, sendo a regiões metropolitanas do país as que mais conseguem gerar taxas significativas de lucros. Se tornou tão significativo os deslocamentos através do uso de plataformas digitais que a adesão se multiplicou ao longo tempo, e essa expansão da Uber no Brasil também pode ser explicada a partir do processo de urbanização, com a precária infraestrutura de transportes coletivos e a expansão dos transportes ditos alternativos (carrinhos, vans, etc.), o aumento das passagens de ônibus e a comodidade das viagens de carro a preços mais baratos que os aplicativos oferecem aos passageiros, isso fortaleceu ainda mais a preferência das pessoas pelo uso das plataformas.

Se de um lado há um aumento exponencial do uso das plataformas como forma de deslocamento na cidade, por outro, passa a ser também de maneira expressiva um meio de trabalho para milhares de homens e mulheres, que em um cenário de desemprego encontraram nas plataformas uma forma de sobrevivência, de garantir a reprodução econômica de suas vidas. O problema está nos fatores que norteiam essa modalidade de trabalho, e as consequências disso para a fragilização do trabalho. Dado que, *“os custos da atividade (veículo, combustível, manutenção, limpeza, multas, seguro) são assumidos pelos próprios trabalhadores, enquanto as tarifas são congeladas ou reduzidas e as taxas cobradas pelas plataformas (entre 20% e 40%) não diminuem”* (TOZI, 2020).

É importante colocar em questão as mudanças ocorridas após a reforma trabalhista aprovada em 2017, posto que houve um aumento relevante do trabalho por conta – própria nesse período, além do aumento da taxa de desemprego. E a uberização, acaba se tornando um atrativo nesse contexto. Há muitos motoristas de aplicativo que hoje em dia exercem esse tipo de atividade, porque se encontra desempregado, ou, porque a renda adquirida em outra atividade não é suficiente para suprir suas necessidades básicas. Assim sendo, o que segue é uma breve discussão sobre alguns efeitos da reforma, tanto para a economia

do Brasil, como para as relações de trabalho atuais. Assim sendo, e considerando as questões levantadas, o que segue é uma rápida análise sobre a indústria 4.0, pontuando algumas de suas características e estabelecendo os links de ligação com a uberização que já é também uma realidade desse novo formato de negócios.

2.1. A indústria dos dados (4.0) e a uberização

A indústria 4.0 é um conceito que se refere à quarta revolução industrial, que está ocorrendo atualmente e envolve a digitalização e a automação dos processos industriais. É uma combinação de tecnologias avançadas, como Internet das coisas (IoT), inteligência artificial, robótica, big data, entre outras, que estão transformando a forma como a indústria produz bens e serviços (RUBMANN *et al.*, 2015).

Algumas das principais características da indústria 4.0 segundo Runmann et al. (2015) incluem:

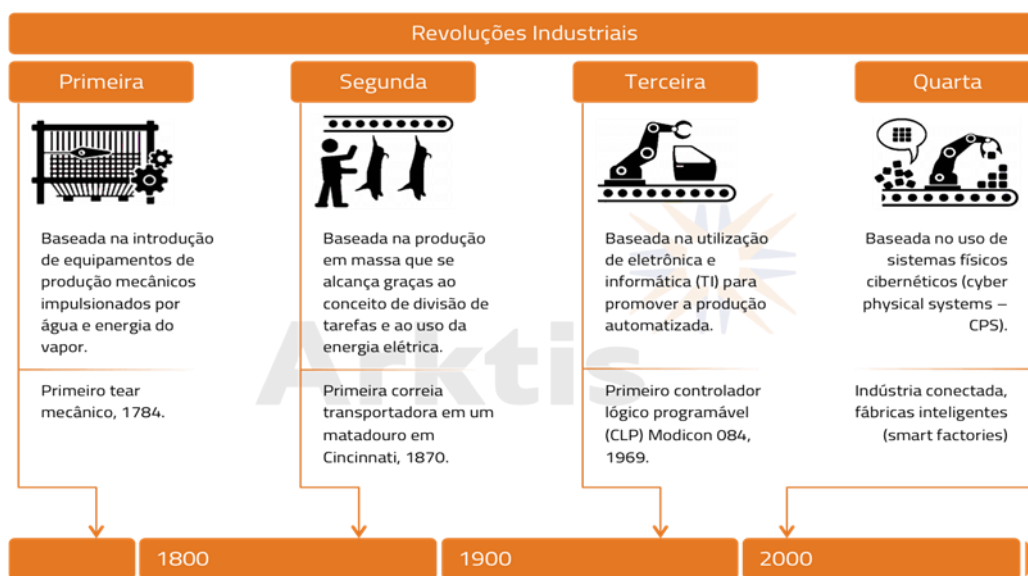
- a) Interconexão: os sistemas e máquinas são interconectados, permitindo que as informações fluam em tempo real e aumentando a eficiência da produção.
- b) Automação: as máquinas e equipamentos são capazes de tomar decisões de forma autônoma, sem a necessidade de intervenção humana.
- c) Digitalização: todos os processos e informações são digitalizados e podem ser acessados por meio de dispositivos móveis e outros dispositivos eletrônicos.
- d) Customização em massa: a produção pode ser personalizada para atender às necessidades individuais dos clientes, sem comprometer a eficiência e a qualidade.
- e) Descentralização: a produção pode ser descentralizada e distribuída, permitindo que as empresas se adaptem rapidamente às mudanças nas demandas do mercado.

A indústria 4.0 está transformando a forma como as empresas produzem bens e serviços, aumentando a eficiência, a produtividade e a qualidade dos produtos. No entanto, também há desafios a serem enfrentados, como a necessidade de capacitação dos trabalhadores para operar as novas tecnologias e a necessidade de garantir a segurança dos dados e informações que circulam na rede. Contudo, é significativo entender à

evolução histórica da produção industrial, desde o surgimento das primeiras fábricas até os dias atuais.

Assim, destaca-se que a industrialização passou por várias fases, e, ao longo do tempo, foi se reestruturando e seguindo a dinâmica do capitalismo. Cada fase da industrialização tem suas próprias características, desafios e oportunidades, e juntas, elas moldaram a evolução da economia global e a forma como as pessoas vivem e trabalham. Então, compreender as mudanças no chão da fábrica até o deslocamento do chão da fábrica para um espaço virtual requer um apanhado histórico. Daí a importância de construir uma linha do tempo que vai da primeira fase no século dezoito e chega a uma quarta fase, que, na verdade, pode ser encarada como uma continuidade da terceira fase da revolução industrial. A imagem a seguir, mostra um panorama dessas fases e as características de cada uma delas, ou pontos de avanço e diferenciação.

Imagem 03: Fases da revolução industrial até o momento atual.



Fonte: <https://www.arktis.com.br/a-quarta-revolucao-da-industria/>

A primeira fase da industrialização marcou o início de grandes transformações no mundo social e econômico, foi o marco simbólico da indústria capitalista que ao longo do tempo ganharia muito mais força e espaço (HOBSBAWM, 1977). O que levou a essas mudanças além do pioneirismo inglês que durante todo o século dezessete acumulou um quantitativo significativo de capital, foi “a superação das contradições que geraram a crise econômica no século XVII e liberou as forças que prepararam as condições conjunturais

para a ocorrência da Revolução Industrial na Inglaterra, no final do século XVIII”. (SANTOS; ARAÚJO, 2016, p. 37).

Foi uma fase onde o processo produtivo esteve imbrincado por uma série de transformações expressivas. As relações no chão da fábrica ganharam novas configurações, e a classe trabalhadora precisou se adaptar a inserção de uma nova força motriz, como a hidráulica e a vapor, que intensificou e acelerou a fabricação de mercadorias (SANTOS; ARAÚJO, 2016). Além de alterar a relações no tempo e no espaço, porque o trabalhador passa a não ter um controle do seu tempo, não consegue mais determinar o preço do produto e conseqüentemente não tem mais domínio sobre seus ganhos.

Na segunda fase da revolução industrial as mudanças se dão em torno da organização do processo produtivo, e na sua intensificação. Foi o começo da produção em massa, do surgimento da eletricidade, que já causaria modificações significativas na produção de mercadorias. Mas, além dos fatores que permeiam as novas ferramentas que começam a ser utilizadas nas fábricas, temos também a racionalização do processo, ou seja, o uso do conhecimento científico para sistematizar o trabalho no chão da fábrica.

Quando se pensa em industrialização, se leva em consideração todo o avanço tecnológico que surgiu com a inserção das máquinas nas manufaturas, e todo o foco fica apenas nesse momento de grande desenvolvimento, mas é necessário perceber que houve todo um processo histórico para se chegar ao que é hoje, e que é fundamental para entender a estrutura atual do mundo do trabalho. De acordo com Pinto (2007) ao se desenvolver novas técnicas nos laboratórios e juntá-las a necessidade das empresas de produzirem mais para atender as exigências do mercado, houve uma alteração no ritmo do trabalho, e também um posicionamento diferente das empresas frente à organização da fábrica. Ou até mesmo, uma busca por formatos de empresas mais adaptados a era digital, com é o caso da uberização.

Só a introdução das máquinas não seria suficiente para responder às exigências do mercado, por isso com elas, surgiu também, à necessidade de introduzir novas políticas organizacionais capazes de criar outros modelos de organização do trabalho nas fábricas, e de acelerar o ritmo da produção. Todo o processo de racionalização do trabalho deu um novo impulso às empresas aumentando os lucros e diminuindo os gastos. No início da industrialização os problemas com a fabricação ainda eram pertinentes, o que

representava para as empresas uma preocupação contínua, já que se perdia muito tempo para se concluir a produção, que conseqüentemente levava ao mercado um produto mais caro e com uma qualidade inferior.

Buscando-se um modelo ideal de produção, que fosse capaz de levar ao mercado, produtos de melhor qualidade em tempos menores, o engenheiro e pai da chamada “teoria da administração científica do trabalho”, Frederick Taylor, percebeu que os trabalhadores eram capazes de produzir muito mais do que já produziam, mas era necessário segundo ele que a administração soubesse controlar o tempo de seus funcionários, para estes apresentarem um ritmo de trabalho maior, que fosse à medida certa, nem demais para que esse trabalhador não chegasse a adoecer, e nem de menos para não comprometer a produção. Durante muito tempo ele observou que o funcionário com mais tempo de experiência, tinha uma habilidade maior, o que era fundamental para intensificação da produção, mas que a troca que ocorria no momento da operação na fábrica não era eficiente o que comprometia a capacidade dos trabalhadores de produzirem mais (PINTO, 2007).

No deslocamento, segundo Pinto (2007), entre uma peça e outra, existia um tempo que segundo Taylor era muito grande, tempo esse que poderia ser utilizado para aumentar a produção e alavancar a indústria, ele percebeu também em seus momentos de observação como operário, que os trabalhadores usavam macetes para melhorar o seu desenvolvimento técnico na fábrica, tornando-os aos olhos do administrador um funcionário essencial para produção, esse mecanismo era fundamental para que esse trabalhador pudesse se manter e negociar ante às novas exigências do mercado de trabalho. Taylor então desenvolveu um modelo de organização que possibilitasse a diminuição do tempo e a utilização dos macetes dos trabalhadores a favor da produção.

A ideia fundamental desse sistema de organização é o de uma especialização extrema de todas as funções e atividades. Uma especialização que perfaz um traçado de todas as ferramentas de trabalho utilizadas em cada atividade, de todos os movimentos executados por quem maneja em cada instante, de todas as operações intelectuais necessária e, conseqüentemente, de todos os traços comportamentais exigidos nessa condição especial em que é colocado o trabalhador (PINTO, 2007, p. 36).

Embora o sistema implantado por Taylor tivesse apresentado bons resultados, não era ainda o ideal. Para chegar à fabricação final do produto eram necessários vários

trabalhadores realizando tarefas de forma totalmente aleatória, o que ocasionava uma limitação técnica dos trabalhadores.

Foi quando surgiu o empresário Henry Ford que acabou desenvolvendo novas técnicas capazes de minimizar esse tempo de junção das partes criadas por cada trabalhador, assim como melhorar o processo de aprimoramento técnico. Introduz uma esteira, conduzida por trilhos, que possui um mecanismo capaz de regular o tempo, e organizar os postos colocando cada trabalhador um do lado do outro, permitindo assim que as peças circulassem por todos os postos facilitando o acesso de todos os trabalhadores as ferramentas de fabricação do produto. O que possibilitou a redução do tempo desperdiçado e a diminuição dos gastos com a produção. Embora novas máquinas ainda mais modernas tenham sido introduzidas nas fábricas, e os setores administrativos das empresas tenham aprimorado suas técnicas de gerenciamento, esse o modelo de produção atravessou o tempo (PINTO, 2007).

Pode-se dizer, nesse sentido, segundo Pinto (2007) que o sistema taylorista foi incorporado e desenvolvido pelos dispositivos organizacionais e tecnológicos fordistas, na medida em que, no lugar dos homens responsáveis pelo deslocamento dos materiais e objetos de trabalho, máquinas automáticas passaram a se encarregar da tarefa, suprimindo o trabalho humano numa produção cuja cadencia contínua impunha uma concentração dos movimentos dos trabalhadores somente no raio de ação que efetivamente transformava as matérias-primas em produtos acabados.

Tanto o modelo taylorista como o modelo fordista, levavam em consideração apenas o desenvolvimento da indústria e as exigências do mercado. As técnicas desenvolvidas, embora apresentassem uma ideia de inovação, não visavam o bem-estar do trabalhador, que assumiu outro ritmo nas fábricas, o que repercutia na sua vida fora dela. O trabalhador que antes podia valer-se de diferentes artifícios práticos como meio de manter-se no emprego e como ferramenta de negociação frente à administração, se viu acuado com os novos modelos implantados que minimizaram o seu poder de barganha.

Isso modificou as relações de trabalho na sociedade, alterando a relação tanto entre a gerência e o trabalhador, como entre os próprios operários. Como as exigências eram cada vez maiores, o operário para não se sentir prejudicado, precisava concentrar-se em seu trabalho e cobrar do seu colega a mesma concentração e precisão, minimizando o poder de articulação, ou seja, tirando o foco da luta por melhores condições de trabalho.

O trabalhador vira precisamente apenas mais uma peça a compor a máquina que executa a atividade, sua parte é apenas conduzir as ferramentas, sua capacidade de pensar o trabalho e organizá-lo, é substituído pela mecanização e precarização da atividade.

As qualidades individuais de cada trabalhador, suas competências profissionais e educacionais, suas habilidades pessoais, toda sua experiência, sua criatividade etc., sua própria “iniciativa”, como diria Taylor, são praticamente dispensáveis no sistema taylorista/fordista – salvo a capacidade de conseguir abstrair-se de sua própria vontade durante um longo período de tempo de sua vida (PINTO, 2007, p. 46).

A chegada da terceira fase é marcada por um processo produtivo que além de automatizado, começa a mudar substancialmente as relações de trabalho. As transformações não se dão apenas em torno do uso de novas tecnologias que impele o trabalhador a buscar um nível maior de formação profissional, mas no surgimento de nichos de negócios que prometiam “libertar” o trabalhador ou emancipá-los das atividades tradicionais com horários e salários fixos, para colocá-los em uma posição de maior autonomia diante do processo produtivo, como é o caso, por exemplo, da uberização do trabalho.

E a indústria 4.0 é uma continuidade desse processo, deu apenas uma nova roupagem, com a digitalização dos processos industriais (realidade aumentada, realidade virtual e otimização online). Isso leva as empresas a arranjos industriais com uma maior capacidade de cativar clientes e mantê-los, e, ao mesmo tempo, permite vender e comprar produtos de forma mais rápida, potencializando os lucros. É uma mudança na forma como a indústria é organizada na atualidade (ANJOS, 2020).³¹

E como surgiu esse debate de que estamos vivendo uma quarta etapa da industrialização, um novo modo de organizar o processo produtivo a partir de um cenário de capitalismo digital?

“A indústria encontra-se em um processo limiar, onde a revolução está em uma fase pela qual as redes digitais estão relacionadas a valores operacionais de uma fábrica inteligente, e isso inclui tudo desde o início da ideia, através do design, até o desenvolvimento e a fabricação” (HOZDIÉ, 2015, p. 29), onde são apresentados novos modelos de tecnologia, com vistas a buscar mais inovação em vários setores do mercado,

³¹ Informação obtida no documentário Indústria 4.0: antes e depois da crise, no canal Delloite Brasil. Disponível em: <https://www.youtube.com/watch?v=QWWQr6TmWGO>.

principalmente o setor industrial. Um evento que tem em conjunto alguns agentes e instituições como universidades, pesquisadores na área de novas tecnologias, empresas que tem a tecnologia como seu nicho de negócio principal, ou seja, as que produzem e vendem tecnologias e que buscam alterar a maneira como as coisas são produzidas na atualidade, buscam uma conversão dos “paradigmas” industriais (SEBRAE, 2018). Sendo que,

Industries 4.0 include horizontal integration of data flow between partners, suppliers and customers, as well as vertical integration within the organizations frames - from development to final product. It merges the virtual and the real world. The result is a system in which all processes are fully integrated - system in information in real time frame. The speed and rate of changes in consumer trends will be a significant driver of Industry 4.0 (HOZDIÉ, 2015, p. 29).

É um formato de indústria que leva em consideração como as coisas estão conectadas dentro e fora da fábrica, e tudo isso é possível com o uso de ferramentas digitais que favorecem um nível maior de comunicação, assim como permite a criação de produtos e serviços que atendem as demandas de um mercado consumidor diversificado, em outras palavras, “está em curso uma nova e grandiosa mudança, alavancada por um conjunto de tecnologias nos campos da inteligência artificial, robótica, internet das coisas, impressão 3D, nanotecnologia e biotecnologia” (SEBRAE, 2018, p. 03). Essa onda de mudanças traz para o mercado de trabalho, ou melhor dizendo, para a classe trabalhadora um maior grau de exigência em relação à qualificação e adaptação, bem como as inseguranças e o medo de estar fora do mercado de trabalho.

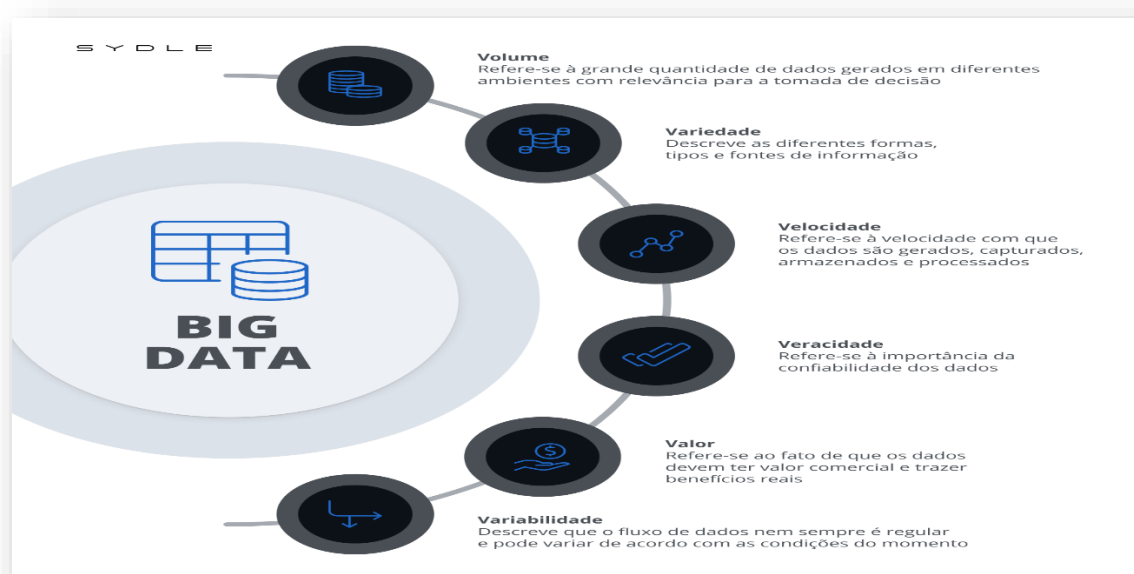
Alguns elementos são fundamentais para entender esses novos modelos de negócios que surgem a partir da indústria 4.0, cuja tendência é crescer ainda mais nos próximos anos. E segundo Rubmann *et al.* (2015),³² essa nova etapa da industrialização conta com nove pilares tecnológicos que servem de sustentação ou de base no processo produtivo porque levam a “um fluxo de produção totalmente integrado, automatizado e otimizado, ocasionando desse modo, mudanças nas relações tradicionais de produção entre fornecedores, produtores e clientes – bem como entre humanos e máquinas”. E os nove pilares são, i) big data e análise; ii) robôs autônomos; iii) simulação; iv) integração

³² Disponível em: https://www.bcg.com/pt-br/publications/2015/engineered_products_project_business_industry_4_future_productivity_growth_manufacturing_industries

de sistema horizontal e vertical; vi) internet industrial das coisas; vii) ciber segurança; viii) a nuvem; ix) fabricação de aditivos.

O primeiro deles, *big data e análise* diz respeito a análise que é feita dos dados coletados em todo o processo produtivo até a chegada do produto ao mercado, bem como os dados fornecidos pelos clientes. Essa análise dos dados favorece um aperfeiçoamento na produção, além de garantir uma melhoria nos gastos com energia e na manutenção dos equipamentos utilizados. Esses dados estão sendo produzidos através de diferentes frentes, “sistemas de produção, sistemas de gerenciamento corporativo e de clientes que se tornarão padrão para apoiar a tomada de decisões em tempo real das empresas” (RUBMANN *et al.*, 2015). A imagem a seguir, mostra um pouco mais do funcionamento desse sistema de dados.

Imagem 04: Sistema big data de análise.



Fonte: <https://www.sydle.com/br/blog/big-data-definicao-importancia-e-tipos/614b91d588e600016a9279a7/>

Observando a imagem é possível perceber o quanto os dados são fundamentais para o funcionamento da indústria 4.0. Os dados permitem que as empresas tenham um norte de quais novos produtos poderão ser oferecidos futuramente no mercado. Um outro elemento está vinculado ao uso de robôs que possuem uma maior autonomia no desenvolvimento das tarefas, principalmente aquelas que apresentam um nível maior de

complexidade. E “eventualmente, eles irão interagir uns com os outros e trabalhar com segurança lado a lado com os humanos e aprender com eles. Esses robôs custarão menos e terão uma gama maior de recursos do que os usados na fabricação hoje” (RUBMANN *et al.*, 2015).

Os robôs também estão produzindo dados durante o processo de fabricação um fator que liga e envolve a simulação, que também passa pela captação dos dados, a simulação pode ser feita por meio de softwares específicos. Eles captam os dados da produção e fazem análises de variáveis e de intervalos de tempo. Juntos, os indicadores conseguem apontar onde estão os gargalos da produção e o que poderia ser feito para solucioná-los (PEDERNEIRAS, 2019).³³ É um mecanismo que permite representar o que seria o mundo físico nas suas variadas dimensões em um ambiente virtual, “Isso permite que os operadores testem e otimizem as configurações da máquina para o próximo produto em linha no mundo virtual antes da troca física, reduzindo assim os tempos de configuração da máquina e aumentando a qualidade” (RUBMANN *et al.*, 2015).

Um outro eixo importante, além dos já citados é o da internet industrial das coisas e o uso da nuvem. De acordo com Rubmann *et al.* (2015) através da IoT é possível fazer uma conexão melhor entre mais dispositivos “enriquecidos com computação”. Com esse recurso é exequível que a junção dos “dispositivos de campo” mantenha uma comunicação e interação “entre si e com controladores mais centralizados, conforme necessário. Também descentraliza a análise e a tomada de decisões, permitindo respostas em tempo real”.

E a nuvem permite o armazenamento de dados, isso garante que as empresas possam atrelar novos produtos aos que já são oferecidos no mercado. O armazenamento de dados na nuvem refere-se ao uso de serviços de armazenamento remoto, oferecidos por empresas especializadas, para guardar arquivos e dados em servidores hospedados em data centers distribuídos em todo o mundo. Em vez de armazenar dados em um dispositivo físico local, como um disco rígido, o usuário acessa e gerencia seus arquivos remotamente, por meio de uma conexão com a internet. Ou seja, “como resultado, os dados e a funcionalidade da máquina serão implantados na nuvem, permitindo mais

³³Disponível em: <https://www.industria40.ind.br/artigo/18130-simulacao-na-industria-40>

serviços orientados por dados para sistemas de produção” (RUBMANN *et al.*, 2015). A imagem a seguir representa as conexões estabelecidas através da internet das coisas (IoT).

Imagem 05: As funcionalidades de internet das coisas (IoT) na indústria 4.0.



Fonte: <https://www.icloud.com.br/1431/um-resumo-sobre-a-internet-das-coisas>

Na imagem acima é possível perceber que a conexão entre as coisas, serviços prestados, produtos sendo utilizados, a comunicação estabelecida entre pessoas e pessoas, pessoas e empresas, empresas e empresas, a interação das redes sociais e a captação de informações através dos algoritmos e o armazenamento na nuvem, a logística do processo, cada item contribuindo para produção dos dados. E isso é fundamental para a indústria 4.0. Os benefícios do armazenamento em nuvem (RUBMANN *et al.*, 2015) incluem:

- a) Acesso remoto: Os usuários podem acessar seus arquivos e dados de qualquer lugar com uma conexão à internet;
- b) Escalabilidade: A capacidade de armazenamento em nuvem pode ser facilmente ajustada para atender às necessidades do usuário;
- c) Segurança: A maioria dos provedores de armazenamento em nuvem oferece medidas de segurança para proteger os dados do usuário, como criptografia e autenticação de usuário;
- d) Redução de custos: O armazenamento em nuvem pode ser uma opção mais econômica do que manter um servidor local, pois os usuários pagam apenas pelo espaço de armazenamento utilizado.

No quadro abaixo um resumo dos principais fatores que envolve o funcionamento desse novo formato de industrialização, que reforça a ideia acima, da relevância do acoplamento das informações, que no final permitem que as empresas executem medidas e/ou resoluções no processo produtivo utilizando os dados coletados.

Quadro 03: Seis fatores de desenvolvimento da economia digital.

Nº	Fator
01	Interoperabilidade, permitindo que todos os CPS de uma fábrica ou ambiente industrial, mesmo que descendentes de diversos fornecedores, possam se comunicar através das redes;
02	Virtualização, possibilitando que os dados obtidos dos CPS nos produtos e equipamentos físicos sejam transmitidos aos modelos virtuais e em simulações, espelhando comportamentos reais no ambiente virtual;
03	Descentralização dos controles dos processos produtivos, uma vez que os computadores embarcados em conjunto com a internet das coisas gerarão produtos com tomadas de decisões na manufatura e nos processos de produção em tempo real;
04	Adaptação da produção em tempo real, uma vez que os dados serão analisados no instante em que são coletados, permitindo que a produção seja alterada ou transferida para outros silos em caso de falhas ou na produção de bem customizados;
05	Orientação a serviços. Dados e serviços serão disponibilizados em rede aberta, tornando a internet of service ainda mais robusta. Dessa forma, a customização de processos de produção e operação terá maior flexibilidade de adaptação de acordo com as especificações dos clientes;
06	Sistemas modulares dos equipamentos e linhas de produção tornarão as fábricas mais flexíveis e adaptáveis às alterações necessárias;

Fonte: (FIRJAN, 2016, p. 13/14).

Diante do levantamento sobre o funcionamento da indústria 4.0, o que se percebe é que a uberização é um nicho de negócio, ou um modelo de negócio que trabalha com os mesmos princípios. Usa uma plataforma ligada à internet, que gera dados diários, tanto de ofertantes, no caso os motoristas de aplicativos, como de demandantes, no caso os usuários dos serviços.

A (FIRJAN, 2016) denomina de “adaptação em tempo real”, porque as coisas estão acontecendo e sendo analisadas no mesmo instante, uma vez que a plataforma acompanha as corridas em tempo real, sabe como o trânsito está se comportando, desse modo, pode traçar rotas mais viáveis visando oferecer um percurso mais rápido, que vai atender a demanda do cliente e deixar o motorista mais disponíveis para as próximas corridas, embora nem sempre isso aconteça. A empresa/plataforma também analisa o

momento favorável para estabelecer as dinâmicas,³⁴ isso é ponderado de acordo com o quantitativo de pessoas que estão solicitando o serviço naquela determinada região, de acordo com o horário das corridas, e também de acordo com o período do ano, como, por exemplo, nas festas de final de ano, quando as corridas se tornam mais caras.

Todas essas informações (dados) são produzidas concomitantemente ao momento em que as coisas estão acontecendo. Além da avaliação do serviço prestado, que acontece ao final de cada corrida, assim as plataformas têm informações se o serviço prestado está agradando ou não o consumidor final.

Desse modo, é importante entender os fatores estruturais que conduziram a ampliação da uberização. Embora a reforma trabalhista e a uberização sejam dois fenômenos distintos, eles estão relacionados em alguns aspectos. A reforma trabalhista pode ter estimulado a expansão da uberização, ao flexibilizar as leis trabalhistas e permitir novos tipos de contratação, como o trabalho intermitente.

2.2. O que a reforma trabalhista trouxe de novo para o cenário do trabalho no Brasil?

A reforma trabalhista que foi aprovada no ano de 2017 acompanhou os antecedentes da crise de 2008, que afetou a economia mundial. A resposta para busca das reformas que aconteceram não só no Brasil, ficavam focadas no fator econômico, orientada por uma perspectiva neoliberal, de caráter hayekiano. Contudo, existe uma corrente keynesiana que pode ser pensada aqui. Essa corrente era um argumento e, ao mesmo tempo, o aparato teórico para pressionar governos, ou mesmo servir de pressuposto para que a reforma ocorresse. Concepções baseadas no keynesianismo demarcavam que não fazer a reforma e manter as medidas já existentes seria estagnar o desenvolvimento econômico, na medida em que as empresas estariam sendo prejudicadas, porque o “sistema nacional de regulação do trabalho”, não teria acompanhado as últimas mudanças do mercado, portanto, engessando o processo produtivo (MANZANO, 2021).

O que não deixa de ser uma estratégia dos empresários para tornar a mão de obra mais barata e subserviente. Visto que, as mudanças após a reforma na vida dos

³⁴ Momento em que as corridas estão com o preço mais alto que o normal, depende do horário e da demanda pelo serviço.

trabalhadores, no sentido de melhorias na qualidade do trabalho, mais postos sendo gerados, um cenário de negociações favoráveis, nada disso aconteceu, apenas tornou ainda mais difícil o curso de desenvolvimento das relações de trabalho.

É o que destaca Manzano (2021), ao levantar um leque de estudos feitos sobre as supostas vantagens das reformas no sistema de regulação do trabalho. O autor demarca que não houve uma efetividade de melhorias como apareciam nos discursos e discussões a favor da reforma. Por essa razão, a reforma pode gerar antagonismos bem evidentes, em vez de permitir um avanço dos processos produtivos das empresas e tirar os entraves econômicos hipoteticamente gerados pelas regulações anteriores, acaba, na verdade, gerando ainda mais impasses e obstáculos para o avanço das relações de produção. Dessa maneira, esta,

[...] “estagnação secular” que ameaça a economia mundial pode ser associada, entre outros fatores, aos efeitos secundários das reformas trabalhistas, tais como: baixas taxas de investimento produtivo, estancamento da produtividade do trabalho, perda de competitividade externa, desmobilização dos estabilizadores automáticos que decorre dos sistemas públicos de proteção social e a redução generalizada da propensão ao consumo (MANZANO, 2021, p. 58).

A teoria da "estagnação secular" é uma hipótese que sugere que a economia mundial pode estar entrando em um período prolongado de baixo crescimento econômico, baixa inflação e taxas de juros persistentemente baixas. Essa teoria se baseia em várias tendências econômicas, como o envelhecimento da população, o aumento da desigualdade de renda, a estagnação da produtividade e a desaceleração do crescimento da demanda global. Embora as reformas trabalhistas possam ter contribuído para alguns desses fatores, é importante lembrar que a estagnação secular é um fenômeno complexo e multifacetado que não pode ser atribuído a uma única causa. Outros fatores, como a globalização, a inovação tecnológica e as mudanças demográficas, também desempenham um papel importante na desaceleração do crescimento econômico global (MANZANO, 2021).

No entanto, é verdade que algumas das mudanças introduzidas pelas reformas trabalhistas, como a redução dos custos trabalhistas e a flexibilização dos contratos de trabalho, podem ter um impacto negativo na produtividade e na qualidade do emprego. Além disso, a redução da proteção social e a desmobilização dos estabilizadores. O que se observou depois da reforma trabalhista em relação ao mercado trabalho foi, na verdade, um aumento da informalidade, do desemprego e pouco crescimento nos setores

econômicos, principalmente no industrial (MANZANO, 2021). A tabela abaixo mostra que em relação aos anos anteriores, não houve uma mudança considerável no cenário econômico, o PIB apresentou um leve aumento, mas nada tão significativo. E os setores que tiveram alguma expansão foram os que tem pouco impacto no mercado de trabalho.

Essa baixa no crescimento dos setores econômicos pode ser observada na tabela abaixo, que mostra a evolução do PIB no período pós – reforma.

Tabela 01: Demonstrativo da evolução do PIB no período pós – reforma trabalhista.

Setores e subsetores.	2017		2018				2019				2020
	3°	4°	1°	2°	3°	4°	1°	2°	3°	4°	1°
Agropecuária	10,4	5,6	-2,7	0,8	4,9	5,1	0,9	1,4	2,1	0,4	1,9
Ind. Extrativa	2,9	0,7	-2,1	0,3	0,6	4,4	-3	-9,3	4	3,4	4,8
Indústria de transformação.	2,7	6,2	4,1	2	1,7	-1,4	-1,6	1,4	-0,5	1,1	-0,8
SIUP	0	0	1,1	3,1	1,2	5,1	4,7	2,2	1,6	-0,8	-1,8
Construção	-9,6	-4	-6,2	-4	-1,9	-3,2	-1,7	2,4	4,4	1	-1
Serviços	1,5	2,2	2,1	1,3	1,4	1,1	1,2	1,2	1	1,6	-0,5
PIB a pç de mercado.	1,6	2,4	1,5	1,1	1,5	1,2	0,6	1,1	1,2	1,7	-0,3

Fonte: (IBGE *apud* MANZANO, 2021)

Desta maneira, diante da conjuntura econômica que se desenrolou depois que a reforma foi aprovada, as promessas de uma transformação significativa, tanto em relação à geração de renda, aumento do capital financeiro, e geração de novos postos de trabalho capaz de mudar o panorama do desemprego, não se cumpriram conforme defendia os apoiadores da reforma que buscavam mudanças no sistema nacional de regulação do trabalho. O que ocorreu foi um enfraquecimento dos direitos do trabalho, em vez de avanços, recessões, ou seja, uma redução na proteção social ao trabalhador (MANZANO, 2021).

Houve inclusive uma redução do emprego formal de carteira assinada no setor privado no período que antecede a reforma trabalhista (2014 a 2016) e no período posterior a ela (2017 a 2019). Com essa redução do trabalho formal, houve, em contrapartida, um aumento da informalidade, e/ou trabalhadores autônomos com um aumento de 23,4% para 26,0%. Outros trabalhos que também tiveram aumento foi o trabalho doméstico sem carteira assinada e o trabalho em pequenas empresas, também sem carteira assinada³⁵ (BALTAR; LEONE; TEXEIRA, 2021). E no âmbito da análise, pondera-se que a reforma também levou a um aumento dos motoristas por aplicativo, dado que a maioria estava desempregada e encontrou na atividade um meio de sobrevivência.

A reforma, além de aumentar os níveis de empregos informais sem carteira assinada, não levou a uma melhora nas condições de trabalho existente, ou seja, não acabou com as irregularidades no mercado de trabalho, e manteve a práxis da dominação e da exploração. Uma vez que, A informalidade no mercado de trabalho traz diversos problemas, como a falta de proteção social e trabalhista para os trabalhadores, a perda de arrecadação de impostos para o governo e a concorrência desleal com empresas que seguem as leis trabalhistas e tributárias (BALTAR; LEONE; TEXEIRA, 2021).

Isso tem uma incidência considerável na busca por trabalhos que possam garantir uma renda capaz de suprir as necessidades básicas, ao menos, com maior liberdade, sem a pressão e cobranças diárias de uma supervisão. Entre trabalhar para uma empresa sem garantias nenhuma, o trabalhador pode optar por uma atividade onde ele possa ter uma renda, determinando a dinâmica do seu próprio trabalho, no caso o trabalho com maior autonomia. E nesse nicho de atividade autônoma encaixamos os motoristas por aplicativo.

Apesar de não ter sido só o trabalho em empresas/plataformas que aumentou no período depois da reforma trabalhista, outras atividades autônomas/informais podem ser destacadas nesse íterim, contudo, é pertinente destacar que a plataformas, não só de mobilidade urbana, mas também de entregadores de aplicativos cresceu de forma exponencial nos últimos tempos, e ocupou um lugar significativo no mercado da

³⁵ Desde 2017, o que se observa é uma redução para homens e mulheres da participação dos empregos mais protegidos do setor privado, queda de 0,7 pp e 0,6 pp para homens brancos e negros e de 0,5 pp e 0,2 pp para mulheres brancas e negras. Além disso, a ampliação da participação do setor privado sem carteira afetou a todas as pessoas 1,1 pp e 0,2 pp para mulheres brancas e negras e 0,4 pp e 0,2 pp para homens brancos e negros, nessa ordem. Isso ocorreu, especialmente, nos anos de 2018 e 2019, justamente no primeiro ano de implementação da reforma trabalhista (BALTAR; LEONE; TEXEIRA, 2021, p. 98).

informalidade. A tabela a seguir, revela como em vez de aumentar o nível de postos de trabalho com carteira assinada, e conseqüentemente, suprimir as condutas irregulares, a reforma reduziu o nível de formalidade do trabalho.

Tabela 02: Níveis de ocupação das pessoas entre os anos de 2014 e 2019, por sexo e cor.

	Empregado no setor privado com carteira	Empregado no setor privado sem carteira	Trabalhador doméstico com carteira e sem carteira	Empregado no setor público com carteira e sem carteira	Autônomos	Demais posições na ocupação	Total
2014							
Total	39,3	11,3	6,5	4,0	23,4	15,5	100,0
Mulheres negras	32,3	9,5	18,0	5,9	18,2	16,1	100,0
Mulheres brancas	39,8	7,7	10,1	5,4	17,0	20,0	100,0
Homens negros	40,1	15,8	0,9	2,7	29,5	11,0	100,0
Homens brancos	44,1	10,3	0,6	2,7	25,7	16,6	100,0
2016							100,0
Total	37,7	11,6	6,8	3,5	24,5	15,9	100,0
Mulheres negras	31,5	9,0	18,7	5,4	19,5	15,9	100,0
Mulheres brancas	39,1	7,5	10,4	4,5	18,0	20,5	100,0
Homens negros	38,1	16,8	1,0	2,4	30,1	11,6	100,0
Homens brancos	41,6	10,9	0,7	2,5	27,4	16,9	100,0
2017							100,0
Total	36,2	12,0	6,9	4,0	25,2	15,7	100,0

(CONTINUAÇÃO)

Mulheres negras	30,5	9,4	18,4	5,8	20,3	15,6	100,0
Mulheres brancas	36,8	7,9	10,6	5,0	19,5	20,2	100,0
Homens negros	37,0	17,2	1,2	3,0	30,1	11,5	100,0
Homens brancos	40,0	11,6	0,7	2,6	28,1	17,0	100,0
2018							100,0
Total	35,5	12,4	6,7	4,0	25,6	15,8	100,0
Mulheres negras	30,0	9,7	17,9	5,8	21,1	15,5	100,0
Mulheres brancas	36,1	8,5	10,2	4,5	19,9	20,8	100,0
Homens negros	36,7	17,4	1,1	2,8	30,4	11,6	100,0
Homens brancos	38,9	11,8	0,7	2,8	28,7	17,1	100,0
2019							100,0
Total	35,6	12,5	6,7	3,9	26,0	15,3	100,0
Mulheres negras	30,3	9,6	17,9	5,6	21,3	15,3	100,0
Mulheres brancas	36,3	9,0	9,9	5,4	20,5	18,9	100,0
Homens negros	36,4	17,4	1,1	2,8	30,9	11,4	100,0
Homens brancos	39,3	12,0	0,7	2,8	28,8	16,4	100,0

Fonte: (BALTAR; LEONE; TEXEIRA, 2021)

Analisando os dados da tabela, mesmo que de forma menos expressiva, depois de 2017, ano que ocorreu a aprovação da reforma trabalhista, nota-se um aumento das atividades informais, ou por conta própria. Da mesma forma que há uma redução nos trabalhos de carteira assinada. E nesse mesmo contexto, não se tem, como já foi mostrado na tabela dois, um aumento do PIB, o que causa uma repercussão também nas relações de produção, e conseqüentemente, nas forças produtivas. Em decorrência disso, temos postos de trabalhos mais instáveis e com pouquíssimas garantias sociais (BALTAR; LEONE; TEXEIRA, 2021).

Acreditar que a reforma seria uma maneira de vencer o período de estagnação da economia no Brasil, foi, na verdade, um factual engodo. O que se viu foi um crescimento muito baixo do setor econômico e nenhuma mudança na taxa de desemprego no país, como já foi pontuado anteriormente. Para demonstrar melhor esse panorama de depressão no mercado de trabalho brasileiro, consequência tanto do período de recuada da economia, como também das medidas tomadas na reforma trabalhista, para corroborar com a análise, a tabela a seguir, apresenta alguns dados (BALTAR; LEONE; TEXEIRA, 2021).

Tabela 03: Análise do mercado de trabalho brasileiro, no período de 2014 a 2019.

	2014	2016	2019
Taxa de Participação	60,9	61,2	62,1
Taxa de desemprego	6,8	11,8	11,8
Taxa de ocupação	56,8	54,0	54,8

Fonte: ((BALTAR; LEONE; TEXEIRA, 2021).

A uberização é uma dessas atividades contingentes, onde o trabalhador está totalmente desprotegido, e gerando lucros altíssimos para as plataformas. A tabela apresentada anteriormente, segue o período de implantação da UBER no Brasil, a plataforma chegou no país em 2014, quando ainda se tinha um cenário mais favorável no mercado de trabalho, isso se comparado aos anos posteriores.

Deste modo, as plataformas podem ter contribuído para o aumento do trabalho informal, ou por conta própria, se levar em consideração o período em que se percebe uma redução no trabalho formal. O ano 2019 foi emblemático nesse sentido, porque foi nesse momento que houve um aumento na taxa de desemprego, e simultaneamente um aumento das pessoas que buscaram nas atividades autônomas um meio de subsistência.

A taxa da informalidade no ano de 2019 era de 41%, se comparado ao ano de 2016 (ALVARENGA; CAVALLINI, 2019).³⁶ O gráfico abaixo mostra a evolução do desemprego entre os anos de 2018 e 2019, por eventualidade, o período pós – reforma.

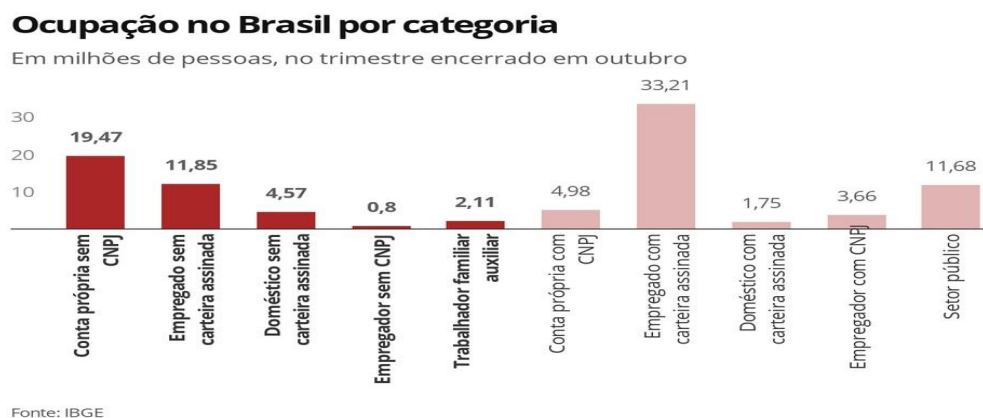
Gráfico 01: Evolução da taxa de desemprego entre os anos de 2018 e 2019.



Fonte: (IBGE *apud* ALVARENGA; CAVALLINI, 2019).

O próximo gráfico é reflexo de uma conjuntura onde as incertezas acabam levando os trabalhadores a buscar novas alternativas de trabalho, quando a formalidade do trabalho não os alcança.³⁷

Gráfico 02: taxa de ocupação dos grupos por categoria até outubro 2019.



Fonte: (IBGE *apud* ALVARENGA; CAVALLINI, 2019).

³⁶ Fonte: <https://g1.globo.com/economia/noticia/2019/12/25/informalidade-bateu-recorde-em-2019-veja-historias-de-quem-trabalha-por-conta-propria.ghtml>.

³⁷ O número de empregados sem carteira de trabalho assinada, por sua vez, atingiu novo patamar recorde de 11,9 milhões de pessoas, com um crescimento de 2,4% (mais 280 mil pessoas) no período de 1 ano. Já o número de trabalhadores com registro em carteira teve um avanço bem menor no período, de 1%, somando 33,2 milhões. (ALVARENGA; CAVALLINI, 2019)

O retrato do aumento da informalidade no Brasil é reverberado por um cenário onde a economia brasileira enfrenta muitas oscilações, com isso, as empresas ficam mais receosas em abrir novas vagas, até porque o interesse primeiro é sempre ter um retorno de capital, ou seja, a empresa só fará um investimento em novas contratações se houver uma necessidade e se isso for lucrativo para ela. Desta forma, em períodos de crises e incertezas, o que resta é buscar outras opções para além da carteira assinada, o problema é que geralmente essas atividades são precárias, ou com pouca proteção social (ALVARENGA; CAVALLINI, 2019).

Logo, a reforma reforçou o nível de flexibilização das relações de trabalho. Embora já existissem formas de contratos temporários antes da reforma trabalhista, dado que, esses contratos passaram a ser uma prática desde o período ditatorial, e posteriormente renovados nos anos 90, estes eram inseridos em situações muito específicas, quando existia uma necessidade ou outra de serem utilizados para suprir uma demanda temporária, diferem da roupagem que ganharam a partir de 2017, com as mudanças na regulação do trabalho. O que é diferente? O contexto em que essas modalidades de trabalho flexíveis são entrepostas depois da reforma, se diferencia daquelas praticadas nos anos 90, e até antes, porque ocorreu uma ampliação do uso dessas práticas de contratação, não é mais para suprir uma demanda específica, mas para garantir as empresas rentabilidades (KREIN; TEIXEIRA, 2021).

É nessas novas práticas, segundo Krein e Teixeira (2021), que surgem um quantitativo de atividades onde o trabalhador é caracterizado muito mais como uma autônomo de si mesmo, do que como um empregado formal. Isso ocorre, porque com relações de trabalho fragilizadas, com pouca proteção social, o que acaba sobrando ao trabalhador é a estratégia de se tornar um “empreendedor”. É dessa forma que as plataformas buscam vincular os indivíduos. Sem proteção social, sem garantias, obrigado a dispor dos instrumentos de trabalho, podendo ser descartado a qualquer momento, banido da plataforma, com ganhos muito baixos e um retorno muito alto para as empresas, que nesse caso em específico, tem pouquíssimos custos com os trabalhadores, para não dizer, quase nenhum custo.

Ao considerar o enredo da flexibilização das relações de trabalho, com o enfraquecimento das leis que regulamentam o trabalho, ou o afrouxamento das medidas de proteção social ao trabalhador, a ação coletiva se faz um caminho necessário. Todavia,

mudar o cenário a favor dos trabalhadores não é uma tarefa fácil, diga-se de passagem, é preciso articulação e organização. Da mesma maneira, é crucial uma “consciência de classe”, que seja capaz de tornar o grupo coeso.

E, se for pensar nos motoristas por aplicativos, que estão geograficamente dispersos, já que não há um contato diário entre os motoristas, apenas conversas em grupos de WhatsApp e Telegram, a ação coletiva, a articulação e mobilização dos motoristas se torna ainda mais complexa. Isto posto, como juntar o que está bastante disperso? É então que entra o papel das entidades coletivas, portanto, o que segue, é uma discussão sobre a questão sindical no Brasil, principalmente depois da reforma trabalhista, e uma análise da importância da ação coletiva para os trabalhadores que prestam serviços as plataformas digitais na atualidade.

2.3. A questão sindical e o trabalho uberizado

A questão sindical no Brasil também foi afetada pela reforma trabalhista, que tirou a obrigatoriedade do pagamento da taxa sindical, da mesma forma que não é mais obrigatório a intermediação do sindicato na hora da rescisão do contrato de trabalho. Antes da reforma, o sindicato tinha um protagonismo maior. Como não é mais obrigatório, a reforma acabou enfraquecendo a atuação do sindicato, colocando-o em um lugar bastante fragilizado, não porque ele tenha deixado de ser um organismo importante, mas ao longo dos últimos anos, houve uma redução do seu papel enquanto entidade de classe. Como resultado, muitos sindicatos têm lutado para manter sua capacidade financeira e, conseqüentemente, sua capacidade de atuação e representação de seus membros (CAMPOS; GALVÃO; LEMOS; TRÓPIA, 2021).

No entanto, é importante notar que os sindicatos não são obsoletos. Eles ainda desempenham um papel importante na defesa dos direitos e interesses dos trabalhadores, incluindo negociações coletivas de trabalho e ações em prol da melhoria das condições de trabalho. Além disso, muitos sindicatos têm buscado adaptar-se às mudanças trazidas pela reforma trabalhista, explorando novas formas de financiamento e de representação dos trabalhadores, como a criação de associações de trabalhadores ou a ampliação da atuação em áreas específicas, como a defesa dos direitos dos trabalhadores de aplicativos. Portanto, embora a reforma trabalhista tenha trazido desafios significativos para os sindicatos, eles continuam a desempenhar um papel importante na defesa dos direitos dos trabalhadores (CAMPOS; GALVÃO; LEMOS; TRÓPIA, 2021).

Até o presente momento, existem algumas iniciativas de criação de sindicatos para a categoria dos motoristas por aplicativo, como é o exemplo do estado de Pernambuco e São Paulo. Em São Luís, existem dois grupos que estão buscando criar pelo menos uma associação que permita uma maior organização da categoria. Mas, existem alguns pontos que precisam ser elencados, primeiro ponto é que a categoria não é regulamentada, os trabalhadores são autônomos sem vínculo formal com as empresas/aplicativos, isso torna a criação da entidade coletiva, ainda mais complexa. Contudo, a iniciativa de criar uma associação poderia resolver alguns problemas que a categoria enfrenta hoje, não há vínculo, um fato, mas há cobranças, há regras a serem seguidas, há metas, há controle, tudo isso acaba descaracterizando a lógica de autonomia que supostamente o motorista tem ao exercer a atividade.

Desta maneira, em uma realidade onde os direitos já conquistados são esfacelados, e a participação direta dos trabalhadores de forma democrática nas tomadas de decisão, estão ameaçadas, a entidade coletiva torna-se uma ferramenta primordial no processo. Uma vez que, “não é possível pensar a existência de uma sociedade com direitos e proteção social aos assalariados, sem a presença de organizações de trabalhadores” (TEIXEIRA et al., 2017, p. 92/93). E, corroborando com a discussão, é significativo lembrar que mesmo os que não se encontram em uma situação de assalariamento precisam de algum tipo de proteção, precisam de articulação e organização para lutar por melhores condições de vida e de trabalho.

Até o ano de 2017, quando a reforma trabalhista foi aprovada, segundo Teixeira *et al.* (2017, p. 94) existiam no Brasil, um total de “11.345 entidades classistas registradas junto ao Ministério do Trabalho”. Atualmente conta com o quantitativo de 16.906 sindicatos ativos, sendo que desse total, 48,5% não estão vinculados as centrais sindicais, isso pode indicar um processo de descentralização na representação dos trabalhadores, com a criação de sindicatos mais locais e específicos, que podem ter uma atuação mais efetiva nas demandas específicas de determinadas categorias profissionais (LÁZARO JR., 2019)³⁸. Sendo que,

A base de dados levanta dúvidas sobre a qualidade da coleta dos dados pelo antigo Ministério do Trabalho, uma vez que os 16.906 sindicatos estão divididos em 10.588 categorias diferentes. Desta forma, é impossível, via Lei de Acesso à Informação, dimensionar a organização de determinada categoria profissional no país. Os vigilantes, por exemplo, aparecem em 73 categorias

³⁸ Disponível em: <https://livre.jor.br/brasil-tem-169-mil-sindicatos-ativos-apenas-14-filiados-a-cut/>.

diferentes. Operários aparecem em 9, mas referências a “Indústria” surgem em 3.000 das categorias listadas (LÁZARO JR., 2019).

A tabela a seguir mostra a relação das entidades vinculadas as entidades sindicais no Brasil.

Tabela 04: Relação de vinculação dos sindicatos as entidades sindicais.

Entidade sindical	Número de sindicatos vinculados.	Porcentagem (%)
Central Única dos Trabalhadores (CUT).	2354	14%
Força Sindical	1708	10,1%
União Geral dos Trabalhadores (UGT)	1290	7,6%
Nova Central Sindical de Trabalhadores (NCST)	1152	6,8%
Central dos Sindicatos Brasileiros (CSB)	869	5,14%
Central dos Trabalhadores e Trabalhadoras do Brasil (CTTB)	801	4,7%
Central Geral dos Trabalhadores do Brasil (CGRB).	172	1%
Central Sindical e Popular (Conlutas).	100	0,59%

Fonte: (MINISTÉRIO DO TRABALHO E EMPREGO *apud* LÁZARO JR., 2019).

Mas, é fundamental levar em consideração o modo de organização das diversas entidades coletivas existentes no país, como geograficamente estão localizadas essas entidades, em muitos casos, dispersas uma das outras, a quantidade de categorias existentes, dado que são diversas as profissões (TEIXEIRA et al., 2017), fora os novos nichos de atividades que vão surgindo, e que começam a suscitar a necessidade de um

sindicato. Tudo isso torna a mensuração correta do quantitativo de sindicatos e suas reais vinculações as entidades sindicais, mais difícil (LÁZARO JR., 2019).

Ainda assim, o que vem ocorrendo no mercado de trabalho nos últimos tempos, com o aumento expressivo de contratos temporários, com a ampliação da terceirização da atividade meio para atividade fim, com o aumento do desemprego e conseqüentemente o crescimento da informalidade no Brasil, que a reforma trabalhista ampliou ainda mais, temos a fragilização da atuação e do protagonismo das entidades sindicais. E há uma deterioração “à medida que a nova lei inverte a hierarquia dos instrumentos normativos, permitindo a prevalência do acordo coletivo sobre a convenção (Art. 620)”, que desmembra os trabalhadores, “como é o caso da terceirização, do contrato intermitente, da uberização, e com isso vemos uma oscilação que culmina em uma precarização das forças produtivas em relação ao capital e trabalho” (TEIXEIRA et al., 2017, p. 95/96).

Com as mudanças trazidas pela reforma e com um contexto econômico instável, o número de sindicalizados diminuiu, o que reflete a necessidade de uma retomada da importância das entidades coletivas entre a classe trabalhadora. Não obstante, não é tarefa fácil em um momento político de desmontes dos direitos, em que o interesse do empresariado é posto em primeiro lugar e as coerções sobre os trabalhadores que ficam com medo de perder seus pontos de trabalho se tornam mais efetivas. E o setor privado representa boa parte dessa perda de filiados, já no setor público a redução é menor (CAMPOS; GALVÃO; LEMOS; TRÓPIA, 2021).

E um outro fator a ser ponderado é que a reforma passou a deixar a cargo do trabalhador o recurso da negociação, sem intermediários, ou seja, sem a presença da entidade coletiva. Qual o problema nisso? Primeira coisa, é bastante complicado deixar a cargo do trabalhador, que enfrenta um contexto de recessão econômica, e tem medo de perder sua ocupação, a responsabilidade de reivindicar por melhores condições de trabalho. A segunda, é que a individualidade da negociação torna os trabalhadores mais dispersos e menos coesos, em simultâneo, cria no imaginário social uma ideia de que a coesão, a luta conjunta por direitos, e a construção de uma consciência de classe não são importantes, e que, desse modo, é possível construir um contexto democrático sem a presença de entidades coletivas. Portanto,

Apesar de anunciar como um de seus objetivos o fortalecimento da negociação, a reforma esvazia as prerrogativas dos sindicatos na solução dos conflitos e na definição das regras que regem a relação de emprego. Por exemplo, estabelece: 1) a compensação individual da jornada; 2) a possibilidade de que os

trabalhadores que recebem mais de 2 tetos de benefício previdenciário resolvam individualmente as suas condições de contratação, sem a intermediação dos sindicatos (CAMPOS; GALVÃO; LEMOS; TRÓPIA, 2021, p. 97).

Ao analisar esses fatores listados acima, a percepção que se tem é que, a intenção é tornar os sindicatos no Brasil uma peça ultrapassada ou obsoleto. Isso parece ter ganhado força nos últimos anos. Em razão disso, as entidades coletivas passaram a se segurar no limiar das incertezas limitando sua atuação e ficando mais propensos a aceitar as pressões das empresas.

A tabela a seguir, mostra algumas mudanças sofridas nas convenções coletivas depois da reforma trabalhista, a partir da percepção dos dirigentes dessas entidades coletivas.

Tabela 05: Algumas mudanças sofridas nas conversões coletivas que passaram a ser possível nos pós – reforma.

	CSP- Conlutas	CUT
Terceirização	50,2	7,9
Parcelamento de férias	34,0	39,7
Remuneração variável	20,2	19,3
Teletrabalho (home office)	19,0	20,8
Jornada 12 X 36	18,6	21,8
Autorização para negociação individual dos direitos que antes eram exclusivamente negociados pelo sindicato	19,0	16,2
Jornada parcial com remuneração proporcional	16,2	12,6
Fracionamento do intervalo ou redução do intervalo intrajornada	13,8	16,4
Trabalho intermitente	13,8	15,4
Parcelamento de PLR	14,2	11,4

Fonte: (CAMPOS; GALVÃO; LEMOS; TRÓPIA, 2021).

Analisando a tabela, os dados substanciam o debate sobre o aumento pós - reforma, das contratações através da terceirização da mão de obra, o uso do trabalho intermitente, e o home office, que depois do surgimento da COVID – 19 passou a ser muito utilizado pelas empresas. As outras medidas como a negociação individual, já comentada anteriormente, a possibilidade de parcelamento das férias, redução do

intervalo intrajornada de trabalho, etc., (CAMPOS; GALVÃO; LEMOS; TRÓPIA, 2021) revelam como as medidas buscavam, não uma melhora na qualidade de vida do trabalhador, ou uma inserção de forma digna de novos indivíduos no mercado de trabalho.

Como manter a sobrevivência dos sindicatos em uma conjuntura adversa como a que se estabeleceu contemporaneamente? As estratégias, às vezes nada agradáveis, nesses momentos são inevitáveis. Os sindicatos têm uma longa trajetória de lutas e conquistas, e com bastante atuação em algumas categorias. Deixar cair no esquecimento, baixar guarda diante das pressões, perder o vigor diante do afastamento da classe trabalhadora, é um perigo até para a democracia do país. Sem falar que é ingenuidade acreditar que as empresas estarão sempre dispostas a negociar de maneira justa com seu trabalhador, que elas vão colocar o interesse da classe como prioridade. Não dá para esquecer que as empresas precisam competir no mercado, e que estas buscam retornos, lucros e têm interesses particulares. Então, quais medidas têm sido adotadas pelas entidades coletivas, nesse ínterim de reformas e mudanças?

Iniciativas como, adoção de ferramentas digitais, muitos sindicatos têm investido em ferramentas digitais para manter a comunicação com seus membros, organizar assembleias virtuais, disponibilizar informações sobre direitos trabalhistas e oferecer serviços online. A ampliação da atuação nas redes sociais, para compensar a impossibilidade de realizar atividades presenciais, por isso, muitos sindicatos têm aumentado sua presença nas redes sociais, utilizando essas plataformas para mobilizar os trabalhadores e divulgar informações sobre a atuação sindical.

Intensificação da negociação coletiva, em um cenário de enfraquecimento da representatividade sindical, muitos sindicatos têm buscado intensificar as negociações coletivas para garantir a manutenção dos direitos trabalhistas e o cumprimento das normas legais pelas empresas. Fortalecimento das parcerias com outras entidades, diante dos desafios enfrentados pelo movimento sindical, muitos sindicatos têm buscado fortalecer parcerias com outras entidades, como movimentos sociais, organizações de defesa dos direitos humanos e associações de classe, para ampliar sua representatividade e sua capacidade de mobilização. A tabela a seguir, mostra algumas outras iniciativas tomadas para manter, mesmo em um cenário de dificuldades, a atuação sindical do Brasil (CAMPOS; GALVÃO; LEMOS; TRÓPIA, 2021).

É relevante destacar que as medidas perpassam a questão financeira do sindicato, levando em conta que a taxa sindical passou a ser opcional, e hoje em dia muitos trabalhadores fazem a opção da não contribuição, assim como houve uma redução no número de filiados.

Tabela 06: Algumas medidas tomadas pelas entidades sindicais, no intuito de conter as despesas e manter a atuação.

Medidas	CSP- Conlutas	CUT
Redução de apoio a movimentos sociais e corte de recursos para manifestações	31,3	40,2
Redução do custo com comunicação [jornalistas, periodicidade de boletins]	25,7	35,3
Demissão de pessoal	24,9	37,4
Redução de contratos com assessorias jurídicas	17,4	22,0
Redução do número de dirigentes liberados	16,6	19,8
Redução de serviços aos associados [saúde, lazer-colônia de férias]	15,0	14,7
Fechamento de subsedes	11,7	13,4
Venda de patrimônio [imóveis, veículos]	10,7	14,5
Compartilhamento de estruturas [jurídica, administrativa, saúde] com outros sindicatos	9,2	12,4
Fusão com outro[s] sindicatos	6,4	4,9

Fonte: (CAMPOS; GALVÃO; LEMOS; TRÓPIA, 2021).

Além dos fatores já pontuados, é conveniente fazer um rápido balanço da atuação sindical nos últimos anos, já que ocorreu um enfraquecimento das entidades de classe, mas não para o seu desaparecimento.

2.4. O que pensar dos sindicatos e do seu papel?

De acordo com Cardoso (2013, p. 190), o “sindicalismo nacional”, decorre fortemente da “estrutura e da dimensão do mercado formal de trabalho”. No entanto, as estatísticas mostram que o nível de filiação, ao longo dos últimos anos, tem diminuído consideravelmente. Três fatores são considerados como fundamentais para ajudar a entender porque determinados trabalhadores se filiam, e outros não. Os fatores são: a) a racionalidade individual dos trabalhadores, contrabalançada por argumentos que

postulam o caráter eminentemente expressivo de sua ação; b) o contexto social e familiar em que a decisão pela filiação ou não é tomada; c) e os percursos individuais nesse ambiente, tal como indicados por características atuais das pessoas, tomadas como pontos de passagem, mais do que de chegada, daqueles percursos (CARDOSO, 2013).

No Brasil, nem sempre o trabalhador para participar dos benefícios da “negociação coletiva”, precisa estar filiado ao sindicato, em alguns casos, ele é beneficiado, mesmo não estando diretamente vinculado ao sindicado através da filiação. Fato esse, que segundo Cardoso (2013, p. 190), é possível ser observado em outros países como a França, Portugal, Argentina e México.

De acordo com os dados do IBGE (2001) uma grande parcela dos trabalhadores se filia a um sindicato para usufruir de alguns serviços oferecidos por suas “entidades de classe”, como, por exemplo, serviços médicos e odontológicos, assistências jurídicas e atividades esportivas e de lazer. Por conseguinte, embora desconheça a atuação real do sindicato, percebe na atuação sindical uma forma de contribuição que de alguma maneira serve para que o sindicato venha lhe garantir algum benefício, e, ao mesmo tempo, ver nisso uma forma de representação (CARDOSO, 2013).

À vista disso, a partir desses levantamentos, nota-se que o “assistencialismo” é um fator importante quando se trata da adesão dos trabalhadores a filiação sindical. Todavia, outra parte dos trabalhadores afirmam que o fazem no intuito de “participar da política”. Essa hipótese pode ser confrontada com o fato de que uma grande parcela dos sindicatos no Brasil. O que leva a crer que, o “assistencialismo” não é o único fator para adesão ou não a filiação sindical. O que se conclui também, que não se deve reduzir a perspectiva da filiação apenas ao fator “custo-benefício”, porque existem outras perspectivas que entram em discussão, quando se trata da ação coletiva e da participação ou não do trabalhador nesse processo (CARDOSO, 2013).

Um segundo elemento atrelado à filiação sindical, mensurado por Cardoso (2013), diz respeito à influência de pessoas próximas, como parentes e amigos para vinculação ao sindicato. Eles podem ser peças fundamentais, principalmente quando compartilham interesses comuns.

Ainda no âmbito das explicações racional-individualista para a filiação sindical, é possível argumentar que para boa parte das pessoas, a decisão de participar não tem como parâmetro único os custos ou benefícios derivados da vida associativa. Hipótese forte

nesse sentido, sobretudo na literatura econômica, sobre densidade sindical, que deriva das chamadas teorias do costume social (CARDOSO, 2013, p.196).

Ou seja, as pessoas tomam determinadas decisões movidas pelas relações estabelecidas no processo de interação social. Não só as formas de interações duradoras, mas também aquelas que aparecem de maneira isolada e insignificante, e que estão inseridas nas formalizações da sociedade.

E um terceiro fator apontado por Cardoso (2013) sobre a participação de trabalhadores em suas “entidades de classe”, diz respeito à forma como eles realizam seus “percursos individuais nesse ambiente”. Ou seja, como constroem suas trajetórias nesse processo. O autor acredita, que se o trabalhador possui um grau de informação maior, com relação à importância de sua participação mais ativa ante o sindicato, ele pode tomar a decisão, pautado na ideia de “participação da política”, contudo não desvinculado das relações que estabelece com os demais, e em proporções significativas, influenciado por elas. Logo, a liberdade de escolha do trabalhador,

Por mais isolada que seja a decisão, ela resultará tanto de um processo de autorreflexão, que leva em conta à própria trajetória individual, quanto da busca de informações junto a terceiros, em geral, colegas de trabalho, sejam eles filiados ou não, dirigentes ou não do sindicato (CARDOSO, 2013, p. 204).

Diante dos novos desafios que se lançam no mercado de trabalho, torna-se difícil às negociações, tanto entre trabalhadores e empresários, como entre as entidades sindicais e o empresariado. A reforma trabalhista tornou ainda mais complexa essa relação. É importante ressaltar que a reversão de um cenário de precarização das relações de trabalho requer esforços contínuos e coordenados por parte dos trabalhadores e das entidades sindicais. Além disso, é fundamental que esses esforços sejam acompanhados por mudanças em políticas e leis trabalhistas que possam favorecer a melhoria das condições de trabalho para todos os trabalhadores.

Esse foi um panorama mais geral sobre a questão sindical atual, principalmente em relação aos pós – reforma. As mudanças e medidas emergentes que foram tomadas para reduzir gastos e manter a atuação. E pelos dados da tabela acima, o momento é bastante delicado para os sindicatos. Contudo, é conveniente fazer uma ligação mais estreita com a questão da uberização, entrelaçar a discussão da condição corrente das entidades coletivas com a invasão das plataformas no país. Desta forma, encaminha-se uma breve discussão dos problemas que a categoria dos motoristas por aplicativos enfrentam para construir entidades coletivas.

2.4.1. A sindicalização dos motoristas por aplicativo: um teto de vidro.

Por que é um teto de vidro a questão da sindicalização dos motoristas por aplicativo? Pela fragilidade da questão entre a categoria. Inicialmente porque, embora a atividade seja exercida em várias regiões do país, existem poucas entidades coletivas formadas, em média três ou quatro, em todo território nacional. Segundo, porque como já foi dito em um outro momento, a categoria não é regulamentada, os motoristas de aplicativo trabalham prestando um serviço autônomo sem vínculo empregatício. Torna-se até complexo falar da criação de uma organização visando melhores condições de trabalhos. Além de não existir leis no país capazes de proteger a categoria, embora já existam em outros países como no Reino Unido, iniciativas que garantem alguns direitos aos motoristas por aplicativo.

Outrossim, a nova configuração do capitalismo digital, ou “capitalismo de plataforma”, coloca os trabalhadores numa posição totalmente desprivilegiada quando se trata da garantia de direitos, porque não reconhece a atividade formalmente, portanto, não existiria a necessidade de regulamentação, como ocorre no trabalho amparado pela CLT. E o caminho para que a atividade, mesmo que não gere um vínculo formal celetista, possa garantir alguns direitos aos trabalhadores, é através da ação coletiva, daí surge a necessidade da entrada das entidades sindicais, que tem um histórico significativo de luta e conquista de direitos (KALIL, 2020).

Mas há muito discordância com relação às formas de regulamentação, muitos acreditam que isso travaria o processo, porque a atividade não é para ser um vínculo único, e sim um “bico”, para ganhar um dinheiro a mais. Todavia, no Brasil se tornou para muitos motoristas, sua principal fonte renda, ou sua única fonte de renda. E o desemprego tem uma parcela de responsabilidade nisso.

Recentemente saiu uma notícia em uma rede social (Trabalhista News)³⁹ informando que a 3ª turma do TST, em sua grande maioria buscava o reconhecimento do vínculo empregatício entre a plataforma UBER e os motoristas de APP que lhe prestam serviço. Segundo a página, a decisão foi tomada porque os ministros reconheceram que o modelo de atividade, mesmo com suas particularidades, caracteriza o motorista como funcionário da empresa, e desta forma, ele precisa estar ancorado em garantias de direitos. Porém, a notícia gerou polêmica entre as pessoas, muitos motoristas afirmavam “*que essa*

³⁹ Fonte: https://instagram.com/trabalhistanews?utm_medium=copy_link

decisão era bastante atravessada e que levaria a retirada da plataforma do país”, e como consequência, muitos ficariam desempregados. Outros reforçavam afirmando que no Brasil o nível de burocracia e regulamentação só atrapalha o processo, além de deixar muita gente sem opção de trabalho. Outras pessoas estavam mais preocupadas com os preços das corridas, que a partir da aprovação, se a plataforma não saísse do país, aumentaria de forma considerável o preço das corridas, e muita gente deixaria de usar o serviço.

Questões estas que levam a crer que no imaginário social, as empresas/aplicativos agem de forma legítima ao conduzir a atividade da forma como vem sendo nos últimos anos. Será que o respaldo ocorre porque as pessoas só enxergam o aplicativo, e não a empresa por trás dele? A lógica de funcionamento da uberização objetiva a fetichização do trabalho ao colocar o trabalhador numa posição totalmente autônoma e desvinculada, com isso estabelece relações de trabalho flexíveis e distante de um espaço de direitos (FRITZEN; MISOCZKY, 2018). E, “a partir da criação de categorias contratuais como colaborador e parceiro, as empresas impõem aos trabalhadores uma regulação unilateral do trabalho” [...], fazem isso para não ter nenhum compromisso com o trabalhador (GONDIM, 2020, p. 473).

Existe também um discurso do “*entra quem quer, ninguém é obrigado*”. Apesar de ser verdadeira a afirmação, na medida em que a plataforma não obriga ninguém a entrar, porém, usa um marketing bem elaborado para atrair mão de obra. É verdadeiro também, o fato de que as pessoas precisam de algum tipo de renda para sobreviver. E o trabalho para muitas pessoas é essencial. Então, entra quem tem necessidade, não é só uma questão de querer ou não.⁴⁰

Por isso, é relevante ter um movimento capaz de entender as necessidades desses trabalhadores. Ainda mais em uma conjuntura em que o “capitalismo de plataforma” subalterniza o indivíduo e precariza as relações de trabalho. Além de criar abismos significativos entre trabalhadores e capital/trabalho.

⁴⁰ As empresas que realizam trabalhos sob demanda por intermédio de aplicativos adotam modelos de negócios cujo principal objetivo é direcionar o uso dos recursos tecnológicos para a redução dos custos do empreendimento por meio da instituição de uma nova forma de organização do trabalho que se estrutura a partir das plataformas digitais. Neste sentido, as estratégias discursivas desenvolvidas por tais empresas para justificar seus modelos de negócios têm a pretensão de produzir efeitos jurídicos que resultem no afastamento da proteção social conferida pelo direito do trabalho (GONDIM, 2020, p. 473).

Com uma entidade sindical a frente das demandas e organizando a classe, esse abismo poderia ser reduzido. “Contudo, existem barreiras. Do ponto de vista da representação e defesa de interesses trabalhistas, identificam-se legislações que inibem ou desestimulam a ação sindical” [...]. Os fatores que retardam o surgimento dessas entidades são muitos, e além dos que já foram expostos, como a questão da individualidade muito presente na atividade, uma vez que os motoristas não estão reunidos no mesmo espaço, e sim separados geograficamente, temos também a resistência das plataformas, que não querem mudar a forma de funcionamento da atividade, sendo que é muito rentável, e a falta de apoio aos trabalhadores, tanto do ponto de vista técnico como financeiro, impedem uma organização coletiva (KALIL, 2020, p. 81).

Um movimento importante foi o que ocorreu em maio de 2019, e se estendeu até um pouco mais da metade do ano. A instauração dos atos de reivindicação ocorreu em vários países do mundo, incluindo o Brasil. Com uma concentração expressiva no Estado de São Paulo, onde várias manifestações deram voz as reivindicações dos motoristas. O movimento **#MotoristasPelaVida**, conseguiu reunir um total de 500 motoristas em uma audiência pública no auditório da Assembleia Legislativa de São Paulo, que tinha como pauta principal, a melhoria na segurança dos motoristas por aplicativo, um dos maiores problemas enfrentados pela categoria (MODA, 2019).⁴¹ Essa pauta ganhou destaque, porque são muitos os relatos de violência que a categoria sofre. E,

Para ilustrarmos a gravidade da questão, dados divulgados pela secretaria de Segurança Pública mostram que em 2017 foram 3.952 casos de roubos a motoristas enquanto desempenhavam a sua atividade. No primeiro trimestre de 2018 esse número já era 18,5% maior que o mesmo período do ano anterior. Um levantamento realizado pelos próprios motoristas aponta que 55 trabalhadores foram assassinados no estado nos últimos 3 anos. Importante salientarmos que em grande parte destes casos a ação foi realizada por passageiros utilizando contas *fakes* cadastradas nas plataformas [...] (MODA, 2019).

A questão da segurança dos trabalhadores é imprescindível para que eles/elas possam exercer sua atividade com dignidade. Entretanto, outras pautas também aparecem como necessárias a classe, como uma tarifa mais justa nas corridas, que leve em consideração o aumento nos preços dos combustíveis, como mostra a imagem abaixo.

⁴¹ Disponível em: <https://outraspalavras.net/crise-brasileira/os-uberizados-brasileiros-voltam-a-luta/>

Imagem 06: Manifestação dos motoristas de aplicativos a favor do aumento da tarifa das corridas no APP.



Fonte: Victor Hugo Silva (2019)

As várias iniciativas de ação coletiva e manifestações criadas no Brasil em 2019, tiveram apoio do Sindicato dos Trabalhadores com Aplicativos de Transporte Terrestre Intermunicipal do Estado de São Paulo (STATTESP), que tem uma participação considerável na luta por melhores condições de trabalho para os motoristas por aplicativo. Na imagem a seguir, o registro da atuação do sindicato nas manifestações de maio de 2019.

Imagem 07: Participação do STATTESP nas manifestações de maio de 2019.



Fonte: STATTESP (2020).

Essas manifestações de maio de 2019 ocorreram em várias partes do mundo (Estados Unidos, Reino Unido, França, Austrália, Nigéria, Quênia, Chile, Brasil, Panamá, Costa Rica e Uruguai) (MODA, 2019).

O STATTESP no ano seguinte lançou uma campanha “*Somos Vidas Não Números*”⁴². É importante lembrar que foi no período em que a pandemia do COVID – 19 estava ganhando força no país, as medidas restritivas já estavam sendo tomadas, houve uma redução na circulação de pessoas, mas os motoristas por aplicativo que não puderam parar, continuaram suas atividades, ficando assim expostos à doença. E, ao mesmo tempo, contribuindo para o deslocamento de pessoas em um momento sensível. Foi quando o STATTESP lançou o alerta para criação de políticas sociais para a categoria.

Os trabalhadores estão arriscando suas vidas, porque não é uma questão de escolha, mas de necessidade, e as plataformas se colocam em uma posição de desobrigação diante da situação posta. A imagem a seguir, é uma representação da campanha lançada pelo sindicato.

Imagem 08: Campanha de mobilização para criação de políticas sociais para motoristas de aplicativo no período pandêmico.



Fonte: STATTESP (2020).

As campanhas feitas pelo sindicato com o intuito de resolver questões pontuais, direcionam os acontecimentos individuais para o debate coletivo. Com isso, a percepção

⁴² Disponível em: <http://stattes.com.br/noticia.html>

de que os trabalhadores não estão sozinhos em suas dificuldades e podem somar força para mudar o cenário, acaba unindo a classe em busca de novas demandas. E o sindicato tem um papel basilar para fazer essa conexão de interesses.

Dessa forma, o Sindicato dos Trabalhadores com Aplicativos de Transporte Terrestre Intermunicipal do Estado de São Paulo (STATTESP) buscou a aprovação de algumas pautas de reivindicações para os seus associados, i) condições de aquisição de veículos com desconto na compra; ii) defender projeto de lei federal e estadual (subsídio) isenção de IPVA; iii) lei municipal, liberação de rodízio, utilização de corredor quando estiver com passageiro; iv) o sindicato defende os 10 anos de uso do veículo, seguindo padrão dos taxistas; v) o sindicato formalizado irá buscar o Fundo de Amparo ao Trabalhador (FAT). Isso significa facilitar a compra de veículo zero KM. Já as pautas específicas do sindicato são,

Quadro 04: Pautas reivindicativas do Sindicato dos Trabalhadores com Aplicativos de Transporte Terrestre Intermunicipal do Estado de São Paulo STATTESP.

Nº	Pautas
01	Empresa subsidiar, uniforme padronizado de motorista de APP
02	Cursos profissionalizantes
03	Curso de CONDUAPP e palestras custeado pelas empresas/aplicativos
04	Bolsões para os motoristas de APP próximos à aeroportos e terminais rodoviários
05	Convênio médico e convênio odontológico
06	Seguro de acidente pessoal custeado pelas empresas de APP.
07	Criar plano de aposentadoria para os motoristas de APP (INSS)
08	O sindicato defende uma taxa máxima para todas as plataformas de 15% durante a semana e nos finais de semana 10%, que equivaleria como horas extras
09	O sindicato defende um plano de redução de 5% das taxas após oito horas trabalhadas

Fonte: STATTESP (2019). Elaboração própria.

E entre as demais pautas levantadas pelo sindicato, têm aquelas destinadas a garantir um maior nível de segurança para os motoristas de aplicativo, que são, i) instalação do botão de pânico para notificação junto a central; ii) não aceitar dinheiro (criando o cartão pré - pago) para clientes cadastrados, visando a segurança dos motoristas

de aplicativo; iii) rigidez na documentação do cliente com foto, comprovante de endereço, CPF e RG; iv) dispositivo aplicado ao veículo que substitui o aparelho celular para inibir assaltos.

As pautas referidas anteriormente, embora localizadas na realidade dos motoristas por aplicativo de São Paulo, não deixam de ter uma associação com as demandas dos trabalhadores de aplicativo nas demais cidades do território nacional. Ligar os interesses da categoria para fortalecer os laços de solidariedade entre eles, é crucial para ter as solicitações atendidas. E como gerar uma adesão maior dos trabalhadores? Que mecanismos foram usados para esse fim?

Um dos instrumentos relevantes nesse contexto de reivindicações foram os grupos de WhatsApp, como a categoria não tem um contato diário porque trabalham individualmente, foi uma forma de articulação entre os motoristas. E hoje em dia as redes sociais têm um poder muito grande para atrair e reunir pessoas. Um cenário propício, já que os motoristas ficam bastante tempo conectados, principalmente quando estão trabalhando. Mas a eficácia dos grupos para juntar os trabalhadores veio com o próprio amadurecimento e organização das lideranças, tanto das associações como dos sindicatos que surgiram a partir da emergência de pautas reivindicativas. Antes as informações ficavam muito desencontradas, o que atrapalhava de forma expressiva o poder de coesão entre os motoristas por aplicativos (MODA, 2019).

A tecnologia, nesse caso, é usada em duas vias, a primeira a favor do capital, com as novas modalidades de prestação de serviços que utilizam softwares para fazer apenas a intermediação entre ofertantes e demandantes de serviços, e conseguem ter lucros significativos, a custos baixíssimos. Do outro, os trabalhadores e as entidades coletivas que diante da dificuldade de associação dos motoristas de aplicativos, encontram na internet através das redes sociais, uma forma de adesão da classe as pautas reivindicativas.

O debate aqui estabelecido buscou oferecer algumas pistas para pensar a questão sindical e a uberização de maneira mais geral, dando ênfase para a falta de proteção social que os motoristas por aplicativos afrentam, e, ao mesmo tempo, mostrar as dificuldades de organizar a categoria, por ser uma atividade exercida de forma muito individual. Buscou do mesmo modo apresentar algumas estratégias usadas pelos motoristas de aplicativo e suas entidades coletivas para vencer as intempéries da atividade.

Considerando que a questão sindical é um fator ainda complexo no contexto da uberização, é importante pontuar o papel da ação coletiva como mecanismo para de resistência diante do esfacelamento das garantias trabalhistas que esses novos nichos de negócios têm proporcionado.

2.5. Qual o papel da ação coletiva?

Em um cenário de muitas mudanças sociais e também de novos desafios a participação da população nas manifestações públicas ou nos movimentos coletivos pode se tornar um fio condutor de mudanças efetivas, uma vez que, medidas são tomadas, reformas são aprovadas, algumas políticas públicas são insatisfatórias ou inexistentes, e em conjunto há uma desigualdade social permanente. Embora as reivindicações ou a participação popular em movimentos coletivos nem sempre estejam atreladas a uma consciência clara do que se busca, ela se configura como um fator relevante, porque revela a importância de contribuir com a transformação de um cenário de injustiça, de violência, retiradas de direitos e assimetrias.

Os contextos de reivindicações demonstram que a composição de um bem coletivo que se constrói a partir de uma “multiplicidade de singularidades” tornou-se sinônimo de relevância. Esse fenômeno se revela na própria concepção da ideia de identidade, que corrobora para que outro fator seja colocado em questão, que é como essas identidades estão presentes nos contextos em que o bem comum precisa aparecer? Dado que, “essa ideia de comum pode ser rompida por uma intensidade do individualismo que torna exaurida a própria viabilidade da ação coletiva” (MENDONÇA, 2017, p. 131). Contudo, do outro lado, temos um processo de interdependência contínua que move as pessoas.

Ou seja, os processos sociais não podem ser pensados separados da ação do indivíduo singular, contudo, nenhum indivíduo é um começo em si. Desse modo, os comportamentos individuais são frutos de um processo social. O que define a formação das identidades individuais são os processos de socialização,⁴³ primários e secundários, que se tornam assim, estruturas fundamentais no processo de aprendizagem e adequação

⁴³Se os seres humanos parassem de planejar e de agir, então não haveria mais nenhum processo social. Afinal de contas, essa autonomia relativa dos processos baseia-se na vida em comum de uma pluralidade de seres humanos mais ou menos dependentes uns dos outros e que agem uns com os outros ou uns contra os outros (ELIAS, 2006, p. 31).

ao contexto social. Portanto, os indivíduos necessitam da ação de outros indivíduos para formarem sua identidade (ELIAS, 2006).

Mas o que leva as pessoas a se inserirem em contextos de mobilização? O que leva o indivíduo a buscar um interesse “comum”?

Algumas discussões levantadas sobre a ação coletiva traz para o debate as teorias da ação racional. A ideia de que as pessoas seriam levadas a adentrar os espaços de lutas movidas por “cálculos de interesse”, tanto “material” como “simbólico”. Dessa forma, todos os “recursos” e todas as formas de “coerções” e “oportunidades” existentes, estariam ligadas diretamente a atores sociais utilitários que operariam sempre em função de potencializar determinados ganhos através das suas ações (CEFAÏ, 2007, p.12).

Todavia, o que encontramos é muito mais do que um “cálculo de interesse” que impulsiona os indivíduos a se posicionarem num contexto onde a ação coletiva acontece. É necessário pensar nos momentos em que o “viver-junto” torna-se um fator relevante para a dinâmica social. A experiência de representação coletiva pode permitir um processo de “integração social”, num cenário muitas vezes de conflito, porém em que o “poder” de decidir, ou de transformar um determinado contexto são assumidos por uma parcela da população, para além do da atuação do Estado, ou para exigir que o Estado atue com políticas públicas⁴⁴ (CEFAÏ, 2007).

Nesta perspectiva, a ação de agrupamento dos indivíduos, do “estar juntos”, pode gerar novas ações coletivas, novas manifestações e demandas sociais, isso acaba por gerar um círculo de ações que vão e voltam e que perpetuam a necessidade da presença dos movimentos coletivos em diferentes espaços.

Por conseguinte, os indivíduos agem e produzem ações que retornam, e ao agirem eles criam sistemas de interação, ou seja, eles não só geram, mas reproduzem novas ações, e conforme o fluxo em que essas interações vão acontecendo, criam-se modalidades de estruturação. Qualquer ideia de coerção, constrangimento, restrição vai se dá a partir da incorporação dos indivíduos, de ações e interações. As pessoas ou grupos ao interagirem

⁴⁴ Heterogeneidade dos regimes de ação que enriquece as teses da determinação estrutural e da escolha. Os atores não são apenas marionetes movidas por condições objetivas às quais obedecem, não são somente pequenos demiurgos que calculam, em termos de rentabilidade ou de produtividade. Eles são confrontados a mundos, dos quais provam a realidade e a justiça em relação a suas maneiras de se engajar, são submetidos a condições ecológicas fortes, mesmo dispondo de uma margem de manobra que lhes confere alguma liberdade (CEFAÏ, 2007, p. 15).

criam padrões que trazem uma série de condições e valores que são interiorizados e reproduzidos por elas e que por consequência podem alterar as estruturas sociais (GIDDENS, 1989).

São redes que se misturam e se interligam, são práticas que produzem um referencial, ou seja, só se chega a uma forma geral de uma ação social, quando se passa pelas práticas cotidianas dos indivíduos que por sua vez, geram novas ações. Pensar em dualidade de estrutura é refletir sobre partes que se integram para formar um todo, saindo de um campo mais localizado para alcançar um campo mais ampliado. Os indivíduos possuem certo entendimento das condições que lhes são impostas, ao agirem eles são motivados, seja de forma consciente ou inconsciente a realizarem determinadas práticas sociais (GIDDENS, 1989).

Logo, a capacidade que os indivíduos possuem de reconhecer a sua própria singularidade através de um conjunto de símbolos que favorecem a identificação de quem eles são diante da singularidade do outro, permite que uma “ordem de interação” possa se estabelecer, e dessa ordem, um se reconhece no outro como “objeto social das ações do seu parceiro” (HONNETH, 2003, p. 129).

Isto posto, na busca por encontrar uma definição para as particularidades individuais que se conectam, origina-se uma “teoria da intersubjetividade”. Assim, a ação que leva a uma transformação social é elucidada e desenvolvida no curso do processo de reconhecimento e nos conflitos nele existente (HONNETH, 2003 p. 24). Isso mostra que para que o reconhecimento aconteça, é necessário que a interação se estabeleça, o individual está intrinsecamente ligado ao coletivo e dele depende.

Desse modo, no curso do processo de reconhecimento, o que sobressai não é a ação individual, mas modelos “institucionais” capazes de convergir um maior número de indivíduos, que tem as suas ações direcionadas para o coletivo. Nessa ordem de institucionalização, os indivíduos são assim passíveis de associar-se e cooperar uns com os outros no “interior da vida social”. Embora as interações aí estabelecidas não assumam um padrão, não são necessariamente regulares, na sujeição individual ao grupo podem existir aqueles que serão rechaçados, dispensados ou privados da “dinâmica social”. Não

é uma distorção psicológica, mas um parâmetro para os “padrões de institucionalização”⁴⁵ (SPINELLI, 2016, p. 219).

Desta maneira, no ínterim e no desenvolvimento do “confronto político” a perspectiva da interação⁴⁶ é fundamental, uma vez que, o “confronto” só ocorre em situações em que existe a formação de demandas coletivas, ou seja, em que há indivíduos postulando determinados interesses que atinge tanto os que estão diretamente pleiteando demandas públicas, como aqueles que embora não estejam envolvidos na ação reivindicatória, serão contemplados caso a ação coletiva alcance os objetivos traçado (MCADAM; TARROW; TILLY, 2009, p.11).

Uma vez que essa interação envolve diferentes agrupamentos sociais, bem como, o sistema político vigente, o “confronto político” passa a ser inevitável. Contudo, é importante ressaltar que as reivindicações não surgem apenas de uma demanda, e não se constroem em torno de um só cenário, elas são múltiplas, carregam construções históricas diferentes, o que faz com que uma série de atores sociais passem a interagir ao redor de determinados interesses que às vezes convergem. Essa agregação de interesses faz com que se estabeleçam alianças entre aqueles que advogam demandas já “estabelecidas” que se encontram “ameaçadas”, e aqueles que possuem interesses muito próximos, ou até aqueles cuja demanda não se encontra relacionada. Isso ocorre em momentos que as oportunidades surgem para que esses acordos aconteçam, e também quando há uma grande intimidação em torno das “autoridades assediadas” (MCADAM; TARROW; TILLY, 2009, p 24). Desse modo,

Como resultado, os ativistas se empenham muito para criar coalizões e tentar formar identidades coletivas mais amplas em torno delas, disputando o controle de organizações, eliminando agendas rivais, criando expressões de apoio unificado para os seus próprios programas e negociando com as autoridades (MCADAM; TARROW; TILLY, 2009, p. 24).

Em circunstâncias de contestação, onde o confronto político ocorre, os movimentos coletivos têm a sua atuação estabelecida, isto é, são mecanismos de enfrentamento, seja contra medidas abusivas do Estado, ou contra regimes de discriminação, violência e retiradas de direito.

⁴⁵ Usando padrões institucionalizados como recurso argumentativo, Fraser, por assim dizer, pretende conceder uma base empírica clara para a análise do desrespeito (SPINELLI, 2016, p. 219).

⁴⁶Incluimos a interação coletiva no confronto político na medida em que: 1) ela envolve confronto, ou seja, faz reivindicações vinculas a outros interesses e 2) pelo menos um grupo da interação (incluindo terceiros) é um governo, isto é, uma organização que controla os principais meios de coerção concentrados num território definido (MCADAM; TARROW; TILLY, 2009, p. 12).

O individualismo colocou em debate a relevância dos movimentos coletivos. Isso seria resultado de um processo de transformação da sociedade comandada pelo avanço do capitalismo. Lançava-se desse modo, um olhar sobre a teoria da “desmobilização”, que dava lugar a ações individualizadas e sem interesse pela coisa pública (ALONSO, 2009). Contudo,

A tese da desmobilização foi posta à prova pela mudança de cenário. Nos anos de 1960, tanto na Europa, sede do totalitarismo, quanto nos Estados Unidos, afinal a pátria da sociedade de massas, ressurgiram mobilizações. Alguns teóricos da revolução ainda as saudaram como retorno do movimento operário, mas, logo viu - se, elas eram bastantes peculiares. Não se baseavam em classe, mas, sobretudo em etnia (o movimento pelos direitos civis), gênero (o feminismo) e estilo de vida (o pacifismo e o ambientalismo). Tampouco visavam a revolução política, no sentido da tomada do poder de Estado. Não eram reações irracionais de indivíduos isolados, mas movimentação concatenada, solidária e ordeira de milhares de pessoas (ALONSO, 2009, p. 50).

Portanto, os movimentos coletivos além enfrentar alguns desafios, tornam-se um aparato importante para que de algum modo essa participação tenha resultados mais positivos. Compreender a importância da ação coletiva como um mecanismo de participação indireta da população na tomada de decisões, seja através de manifestações esporádicas ou através de uma inserção política num determinado movimento social, demonstra que o interesse pelo público, ainda tem grande relevância.

Não obstante, a definição de movimentos coletivos envolve relações de poder, a “interação” se dar entre duas ordens de pessoas, aquelas que possuem a seu favor todo o aparato de poder, legitimamente reconhecido, e aqueles que ficam nas margens desse poder. É nessa relação que o “confronto político” se estabelece, dado que se instaura um descontentamento em um dos lados, notadamente o lado que se vê afetado de maneira acentuada por alguma forma de injustiça. Isso faz com que as pessoas se mobilizem em função de vencer as barreiras que se estabeleceram nessa relação de poder desigual, desta maneira, entra no cenário a participação dos movimentos coletivos como um mecanismo de luta pela superação das desigualdades estabelecidas por um processo de dominação (MACADAM; TARROW; TILLY, 2009).

Algumas abordagens surgiram ao longo do tempo para tentar entender o panorama da ação coletiva, e estas eram questões díspares e conflituosas, dado que, existia uma diversidade muito grande de pensamentos a respeito das motivações que levava diferentes grupos, com diferentes perspectivas a formarem movimentos coletivos.

Segundo Cohen (1997), é possível perceber cinco diferentes formas de análise da ação coletiva que perpassa primeiramente pela teoria da ação social, buscando com isso entender os motivos que levam os indivíduos a idiosincrasias coletivas, entendendo esses dois processos, a ação coletiva passaria a ser analisada a partir de princípios “sociopsicológicos”, ou seja, como os indivíduos eram psicologicamente levados a formarem agrupamentos reivindicatórios, e por último, a necessidade de pensar o cenário da ação coletiva de um ponto de vista “institucional” ou “não institucional”, ponderando como se dar essa relação na dinâmica dos movimentos coletivos (COHEN, 1997, p. 13).

As primeiras análises feitas a respeito da ação coletiva, aponta que numa perspectiva mais clássica sobre os movimentos coletivos, a investigação aparece a partir da observação de “ciclos evolutivos”, em que se analisavam como estes se manifestavam e passavam por um processo contínuo de desdobramento e crescimento. Isso permite ponderar quais mecanismos eram responsáveis pelo processo de mobilização e reivindicação. Essa visão clássica⁴⁷ ainda considerava que a chave para entender os movimentos a partir de posições cíclicas, estava nas “insatisfações dos indivíduos”, elas seriam responsáveis pelo aparecimento dos processos de reivindicação (COHN, 1997, p. 13). Deste modo, essa interpretação entendia que:

A adesão aos movimentos seriam respostas cegas e irracionais de indivíduos desorientados pelo processo de mudança que a sociedade industrial gerava. Nessas abordagens, dava-se, portanto, grande importância à reação psicológica dos indivíduos diante das mudanças, reação considerada como comportamento não-racional ou irracional (COHN, 1997, p. 13).

A autora entende, desta maneira, que a perspectiva de análise mais clássica da ação coletiva, levava apenas em consideração o aparato psicológico que movia os indivíduos a uma ação coletiva espontânea, de forma desorganizada e sem um caráter político.

Ao problematizar essa primeira inserção teórica, com uma importância para a análise da ação coletiva, Cohn (2011) destaca que as análises clássicas deixam escapar que a questão política atravessa o cenário de formação dos movimentos coletivos. Assim

⁴⁷Assim, os comportamentos coletivos eram considerados pela abordagem tradicional norte-americana como fruto de tensões sociais. A ideia da anomia social estava muito presente, assim como explicações centradas nas reações psicológicas às frustrações e aos medos, e nos mecanismos de quebra da ordem social vigente. Estes elementos, aliados às ideologias homogeneizadoras, eram pré-condições importantes para a emergência dos movimentos sociais. O sistema político era visto como uma sociedade aberta a todos, plural, permeável. Mas os movimentos sociais não teriam a capacidade de influenciar aquele sistema devido às suas características espontâneas e explosivas. Somente os partidos políticos, os grupos de interesses e alguns líderes teriam tal capacidade (COHN, 1997, p. 14).

sendo, o processo de formação tem uma posição “política social”, e dela não está desvinculada. Além disso, o fator criativo está muito presente, uma vez que os movimentos coletivos são princípios de “inovação” e em conjunto são capazes de produzir “saberes” (COHN, 2011, p. 1). Esses saberes podem auxiliar no processo de participação democrática.

Dessa maneira, pensar em movimentos coletivos na contemporaneidade a partir de uma ótica democrática, oportuniza entender que eles não estão unicamente interessados em uma ordem de “autodesenvolvimento”, mas buscam ferramentas que auxiliam na sua permanência, ou seja, como as pautas assumidas pelos movimentos coletivos são as mais diversas, hoje em dia se luta por questões que vão desde a necessidade de superação da “exclusão social” a questões como “reconhecimento” e “diversidade cultural” (COHN, 2011, p.4).

Se os indivíduos conseguissem usufruir de mecanismos que os ajudassem no processo de participação democrática, seria possível alterar, em alguma medida, um longo regime de injustiças sociais que ganhou dimensões ainda maiores no capitalismo, e trouxe um cenário ainda mais evidente de lutas por direitos. Os movimentos coletivos, nesse ínterim, atuam como uma ferramenta necessária no processo de mudança da realidade, porque além da mobilização de indivíduos em favor de um objetivo coletivo, a pressão da massa sobre o poder público pode reverter contextos de injustiças.

Em vista disso, a participação dos indivíduos nas tomadas de decisões é um processo expressivo na luta contra as arbitrariedades sociais, e também faz parte de todo um contexto histórico de implantação da participação democrática. Embora democracia tenha atualmente virado uma palavra comum, bastante mencionada, ainda existe muita obscuridade nessa ordem de participação democrática nas sociedades modernas capitalistas. Ainda que se criem mecanismos que possam garantir a participação das massas nas decisões do Estado, sempre há por trás, outros mecanismos que burlam essa participação nas tomadas de decisões e mascaram as intenções de manipulação do poder tanto de pequenos grupos dominantes ou até mesmo dos próprios representantes do poder público.

Contudo, a ação coletiva não dirige o seu olhar apenas à democratização das decisões, visa também estabelecer as prioridades para os indivíduos que fazem parte do processo, enquanto tal processo, permite a definição da concepção de público, que

envolve as demandas de um coletivo e não de interesses individuais. Assim, a ação coletiva consegue, desse modo, estabelecer a formação de novas lideranças e fortalecer “identidades coletivas” já existentes.

Dessa forma, é basilar considerar o papel das redes na atuação dos movimentos coletivos. Se for feito um balanço das últimas mobilizações que foram organizadas no país, se perceber que na grande maioria delas as redes foram utilizadas como mecanismo de divulgação.

Outro fator a considerar é a utilização de “mídias sociais” no processo de mobilização, que se intensificou muito nos últimos anos. Contudo, a sua utilização para concentrar pessoas em prol de uma causa, já vem sendo utilizada para tal fim desde o seu surgimento. Através das mídias sociais e de outras ferramentas que a internet disponibiliza, os movimentos coletivos conseguem sistematizar a sua prática em simultâneo, atingir um grande número de pessoas (GINDRE, 2016, p. 4).

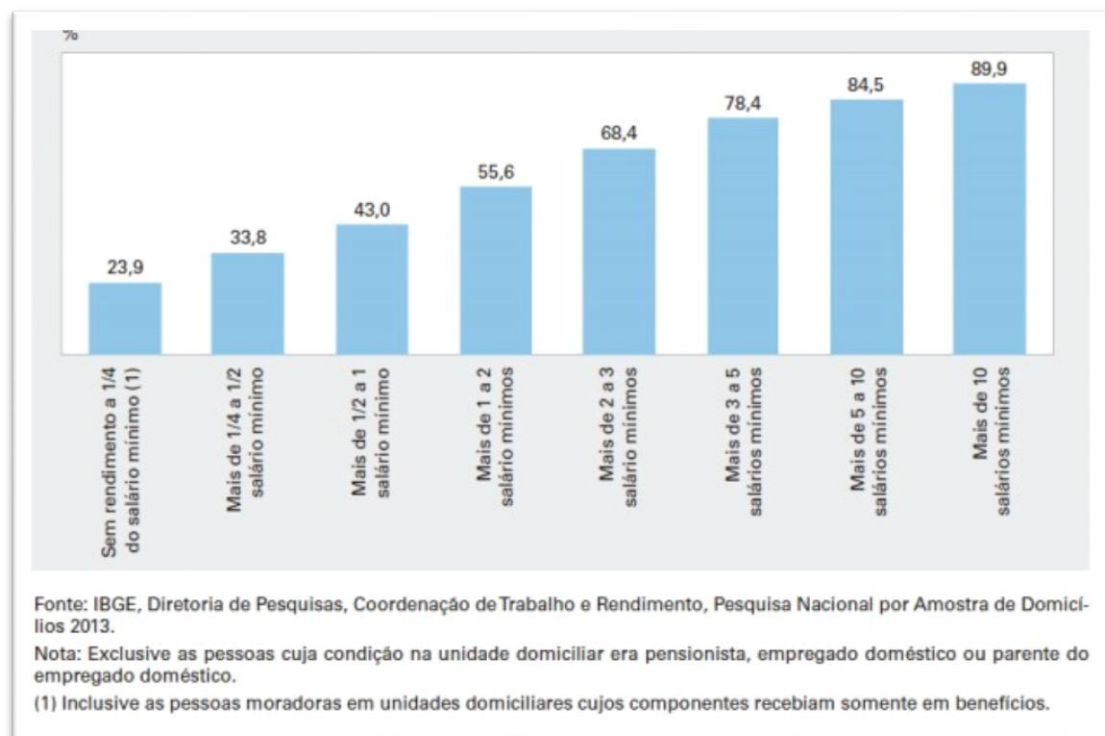
Essa crescente utilização das ferramentas que a internet disponibiliza para diferentes usuários, possibilita além de uma comunicação em tempo real, um espaço para diversos tipos de manifestações, sejam elas de solidariedade, de denúncia, de convocação entre outras. Isso transmite de algum modo a ideia de democratização, já que as pessoas podem manifestar as suas opiniões, iniciar uma campanha, divulgar informações, etc. Essa inserção de um grande número de pessoas no “ciberespaço”⁴⁸ torna-se favorável, visto que, é um espaço diversificado, uma ferramenta de comunicação e difusão de ideias.

Segundo dados da Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios (Pnad), que foram posteriormente publicados em 2015 pelo Instituto de Geografia e Estatística (IBGE), esse acesso por domicílio atingiu 85,6 milhões de pessoas no país, correspondendo a 49,4% da população. A amostra atingia uma categoria de pessoas

⁴⁸ O ciberespaço é um termo usado para se referir ao ambiente virtual criado pela interconexão global de computadores e dispositivos eletrônicos através da internet. É um espaço digital em que as pessoas podem se comunicar, trocar informações, consumir conteúdo e realizar diversas atividades online. O termo foi criado pelo escritor de ficção científica William Gibson em seu romance "Neuromancer", publicado em 1984, e tem sido usado desde então para descrever o ambiente digital em que as pessoas interagem umas com as outras. O ciberespaço é um ambiente muito diverso e aberto, onde pessoas de diferentes culturas, países e origens podem se conectar e compartilhar ideias. Ao mesmo tempo, ele também apresenta desafios e riscos, como a privacidade online, segurança cibernética e desinformação. Atualmente, o ciberespaço é uma parte fundamental da vida moderna, e muitas pessoas o utilizam diariamente para trabalhar, estudar, se comunicar com amigos e familiares, comprar e vender produtos e serviços e se divertir. A evolução constante da tecnologia e da internet continua a moldar o ciberespaço e suas interações (MONTEIRO, 2010).

superior a 10 anos de idade, que usavam a internet no mínimo uma vez, num intervalo de 90 dias (PORTAL EBC, 2015 apud GINDRE, 2016, p. 8).

Gráfico 03- Porcentagem de pessoas acima de 10 anos que fazem uso da internet, segundo a renda mensal por domicílio. Dados de 2013.



(Fonte: IBGE, 2015 apud PORTAL EBC, 2015).

Embora às vezes o conteúdo que é veiculado na internet não tenha um caráter informativo, ou contenham informações falsas e com poucos critérios, o “ciberespaço” não deixa de ser um mecanismo importante no processo.

Tomados pelo desejo de atingir algum objetivo em prol do bem comum e pela noção da quantidade de pessoas com acesso à internet atualmente, os indivíduos iniciam mobilizações sociais que, bem organizadas e pautadas dentro de um cronograma de execução sempre bem atualizado, acarretam manifestações públicas de grandes proporções (TAVARES; BARBOSA; SANTOS, 2013 apud GINDRE, 2016, p. 7).

A internet é uma ferramenta poderosa para a ação coletiva, pois permite que pessoas de diferentes partes do mundo se conectem, compartilhem informações e trabalhem juntas em torno de uma causa comum. Algumas formas pelas quais a internet pode ajudar na ação coletiva incluem: i) mobilização: as redes sociais, por exemplo, são

excelentes plataformas para mobilizar pessoas para causas e eventos, permitindo que milhares de pessoas se engajem rapidamente em torno de uma causa. ii) Cooperação: a internet permite que pessoas de diferentes partes do mundo se conectem e trabalhem juntas em torno de um objetivo comum. Isso pode incluir a colaboração em projetos, a troca de informações e o compartilhamento de recursos. iii) visibilidade: pois permite que ações coletivas ganhem visibilidade em níveis globais. As mídias sociais, por exemplo, permitem que uma mensagem se espalhe rapidamente para milhões de pessoas em todo o mundo. iv) Compartilhamento de informações: uma vez que permite que informações e conhecimentos sejam compartilhados rapidamente e facilmente. Isso pode ser útil para a educação sobre questões e causas, bem como para promover a conscientização e o engajamento em torno de questões importantes (TAVARES; BARBOSA; SANTOS, 2013 *apud* GINDRE, 2016).

É importante também considerar, outras redes sociais que se formam para além do ciberespaço. Segundo McAdam (*et. al*, 2009), os movimentos sociais não são formados necessariamente por indivíduos marginalizados que um dia resolveram reunir-se para lutar por algo, essa formação ocorre através do agrupamento de indivíduos movidos por um sentimento de “solidariedade”, engajados com as atribuições “das estruturas primárias de mobilização do movimento”, que por sua vez, encontram-se conectadas as “comunidades de identidade”, que passam a ser exteriorizadas através das “redes sociais” (MCADAM; TARROW; TILLY, 2009, p. 32).

As redes sejam elas formadas por ferramentas que a internet disponibiliza, ou por grupos de pessoas engajados com uma causa e movidos pela interdependência das relações sociais, possui uma relevância significativa para os movimentos sociais, em razão de estarem carregadas de sentido e revelarem formas de pertencimento ao grupo.⁴⁹

Partindo dessa ideia de pertencimento ao grupo, as entidades coletivas têm um papel fundamental quando se trata de mobilizar um grande número de trabalhadores em prol de uma causa comum, que atinja toda a categoria. Então, no âmbito em que se constrói a análise, o que segue é uma breve análise sobre a face da uberização.

⁴⁹ Supõe-se que a maioria das pessoas participe da ação coletiva que está baseada em comunidades das quais derivam os significados e identidades importantes para a sua vida e bem-estar. (...) Mesmo sem avaliar conscientemente custos e benefícios, as pessoas agem para confirmar ou salvaguarda as fontes centrais de significado e identidade em suas vidas (MCADAM; TARROW; TILLY, 2009, p.31).

2.6. A interface do trabalho uberizado

Com o advento das novas tecnologias, e a presença acentuada da internet em diversos espaços, o capitalismo inova as suas formas de atuar no mercado financeiro. Atualmente as pessoas podem ter acesso a produtos e serviços na palma da mão, através do celular, na tela de um computador ou tablet, e as empresas podem vender e divulgar os seus produtos com um alcance ainda mais expressivo. Porém, não são apenas coisas que estão circulando nesse novo mercado, mas também “tempo, esforço e trabalho”. Ou seja, o trabalho também passa a ser digital nesse novo mundo, denominado de “crowdwork”. Mas o que isso quer dizer? Que o trabalho é auxiliado por aplicativos, que conecta demandantes e ofertantes, onde as empresas lucram em cima do serviço de intermediação (CHERRY, 2016).

Crowdwork significa a prática de terceirizar tarefas ou projetos para um grande grupo de pessoas, geralmente por meio de uma plataforma ou rede online. Os indivíduos que realizam essas tarefas são frequentemente chamados de "trabalhadores da multidão" ou "microtarefeiros" e podem vir de origens e locais diversos ao redor do mundo. O crowdwork se tornou popular nos últimos anos devido ao aumento da tecnologia digital e à crescente necessidade de soluções de trabalho flexíveis e escaláveis. Alguns exemplos de crowdwork incluem completar pesquisas, testar software ou produtos, transcrever gravações de áudio e entrada de dados (CHERRY, 2016).

Embora o crowdwork possa trazer benefícios tanto para empregadores quanto para trabalhadores, ele também foi criticado por seu potencial de explorar os trabalhadores, pagando salários baixos e oferecendo pouca segurança no trabalho. Além disso, o crowdwork pode contribuir para a mercantilização do trabalho, já que os trabalhadores muitas vezes são tratados como unidades intercambiáveis em vez de funcionários valorizados.

E, da gerência científica até os tempos atuais, as transformações no mercado de trabalho estiveram ligadas a inserção de novas tecnologias, e também ao uso de um espaço habitado pelas pessoas, o da internet. E a tendência é que se busque explorar ao máximo a Web, que é rentável e do longo alcance. E muitas empresas já enxergaram largas possibilidades de negócios, o que afeta diretamente as relações de trabalho.

Com isso, “a gerência algorítmica possibilitada pela adoção de aplicativos nos diferentes processos de trabalho está consolidando uma nova forma de gestão,

organização e controle da força de trabalho” (AMORIM; MODA, 2020, p. 59). O que torna a atividade bastante lucrativa por um lado, e do outro, fragiliza as relações de trabalho.

O mais interessante, é que o controle continua, porque o “trabalho digital”, uberizado, de plataformas não está isento disso, embora pareça em alguns casos. Para os motoristas de aplicativo, o controle se apresenta de algumas formas, o/a motorista tem metas, embora possa optar por não participar, ele/ela faz um esforço para alcançar, porque terá um retorno financeiro se assim o fizer. A plataforma dita o preço do serviço prestado, ela pune, bane ou bloqueia o/a motorista se ele/ela fugir as regras estabelecidas, em alguns casos, até de forma abusiva. E por último, a plataforma leva os usuários a avaliar o/a motorista, que pode sofrer coações em casos de avaliações negativas. Desse modo,

Control may be high, given that companies like Uber use customer ratings to maintain almost a constant surveillance over workers, with consumers deputized to manage the workforce. Many on-demand companies spend a great deal of time and effort to implement quality control policies. With low skilled crowdwork, the opportunity for entrepreneurship, and with its risk-and-reward, is barely, if at all, present (CHERRY, 2016, p. 6).

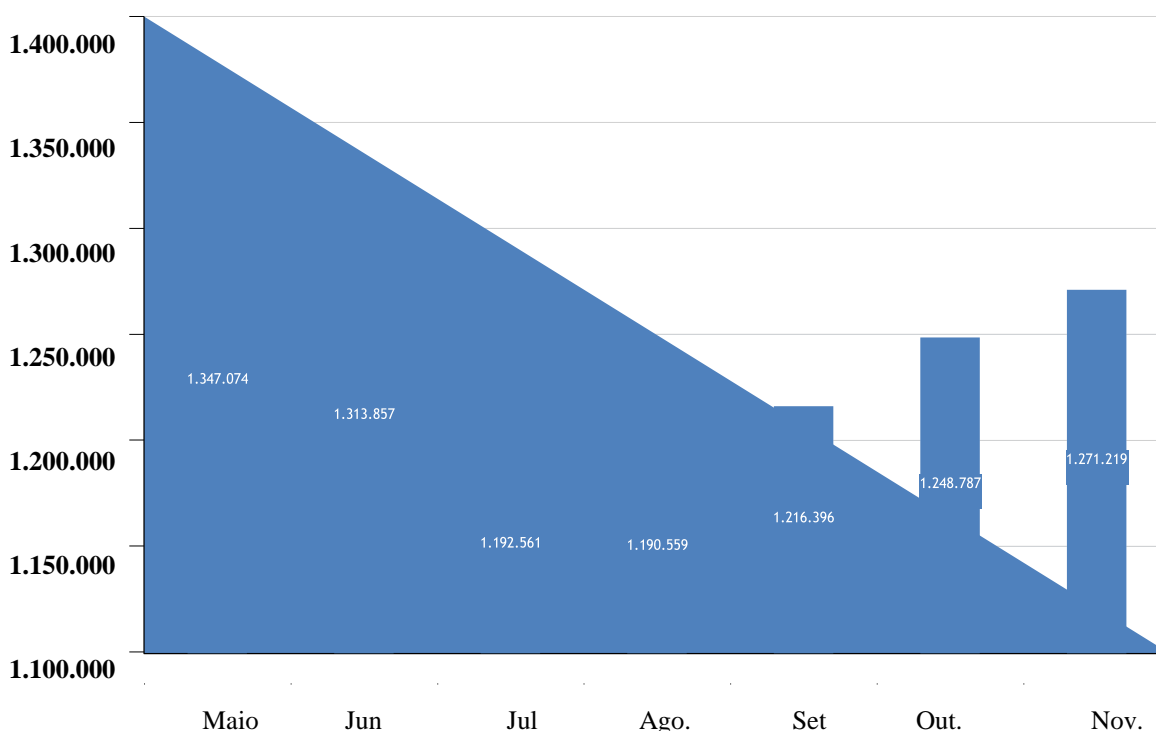
Contudo, é útil destacar que mesmo existindo algumas prerrogativas que levam a crer que a atividade tem característica de um contrato formal, e, os motoristas poderiam ser considerados funcionários das empresas/plataformas, elas escorregam facilmente quando se trata das questões judiciais. Isso acontece porque o trabalho plataformizado é caracterizado por algumas possibilidades que desassocia o trabalhador do vínculo formal. Como o (a) motorista pode desligar e ligar o aplicativo quando achar conveniente, então não é como estar num vínculo celetista que o funcionário decide se vai ou não trabalhar, sem sofrer penalidades, ou ser demitido. Outra coisa, é que o/a motorista por aplicativo têm também a possibilidade de definir qual horário vai trabalhar. Desta maneira, são considerados “trabalhadores independentes” (CHERRY, 2016).

De acordo com Cherry (2016) os trabalhadores independentes são pessoas que trabalham por conta própria e não são empregados de uma empresa. Eles podem trabalhar em diversas áreas, como, por exemplo, profissionais autônomos, freelancers, prestadores de serviços, empreendedores individuais, entre outros. Os trabalhadores independentes geralmente não possuem vínculo empregatício com as empresas ou clientes para os quais prestam serviços. Eles são responsáveis por gerenciar seu próprio negócio, encontrar seus próprios clientes, definir seus preços e horários de trabalho.

Algumas das vantagens de ser um trabalhador independente incluem a flexibilidade de horários e a possibilidade de escolher os trabalhos e projetos nos quais deseja trabalhar. Por outro lado, os trabalhadores independentes também têm a responsabilidade de lidar com questões burocráticas, como a declaração de imposto de renda e a contabilidade de sua empresa, precisam dispor de seus instrumentos de trabalho, e não possuem proteções sociais.

Uma parte dos trabalhadores que se vinculam a plataforma estão numa situação de desemprego, uma outra parte, já trabalha como autônomo, e a outra ou é do setor público, ou trabalha de carteira assinada. Mas, a maioria tem a atividade como motorista por aplicativo como única fonte de renda. Isso coloca os trabalhadores de plataforma na situação de informalidade. O gráfico a seguir mostra o quantitativo de trabalhadores no Brasil que estão numa condição de trabalho sem carteira assinada.

Gráfico 04: Motoristas de aplicativo sem carteira assinada em 2020 no Brasil.



Fonte: Fonte: (LAPA, 2021).

A relação trabalho/salário/tempo na uberização é outro fator que foge as especificidades dos vínculos formais na medida em que o trabalhador não tem um salário fixo, não recebe especificamente pelas horas trabalhadas, mas de acordo com o valor da corrida feita. E ainda deve-se considerar a porcentagem de 25% desse valor que fica com a plataforma. Logo, os ganhos das horas (salário/tempo) que o motorista destinou (trabalho) aquela corrida são relativos. Segundo Amorim e Moda (2020), é a

empresa/plataforma que faz os cálculos da corrida e recebe quando ela é paga no catão, para depois passar ao motorista. Num contrato formal, o repertório é outro, a hora trabalhada tem um valor específico, estabelecido antecipadamente, e o trabalhador sabe o que vai receber ao final de tantos dias trabalhados. O que aproxima as duas situações, é que em ambas, as empresas determinam os valores pagos aos trabalhadores.

Se for considerar a renda dos (as) motoristas de aplicativo pode-se ponderar que os ganhos estão diretamente relacionados aos gastos com os instrumentos de trabalho. O/a motorista pode receber um valor até maior do que o que é pago ao trabalhador assalariado, mas quando considera que esse trabalhador ficará apenas com uma porcentagem do valor de cada corrida, sendo que desse montante o/a motorista vai tirar os custos com a gasolina, a manutenção do carro, vai ter que pagar a internet, e outros possíveis gastos com o celular que é instrumento essencial para a atividade. E em casos de acidente e assaltos, quando tem o seu celular furtado, ou o carro, aumenta consideravelmente as despesas.

Por isso, mensurar com precisão os ganhos é bastante complexo, porque vai depender de uma série de fatores. Essas questões colocam em discussão, até que ponto a rentabilidade do/a motorista de aplicativo não depende de um nível significativo de exploração da sua mão de obra, e até que ponto, não se torna uma escravidão por aplicativo. Ou seja, se os gastos com os instrumentos de trabalho se tornam maiores, os trabalhadores precisam dedicar mais horas para suprir esses custos e tirar uma renda que garanta a sua reprodução econômica (AMORIM; MODA, 2020).

Fazer o trabalhador colaborar com o seu processo de exploração é um dos mecanismos que o capitalismo usa ao seu favor. Para isso ocorrer, é necessário criar um ambiente onde as pessoas acreditam estarem fazendo apenas a sua obrigação e retribuindo um favor prestado pela empresa. São os que estão na vulnerabilidade do mercado de trabalho, e/ou desempregados que geralmente buscam o trabalho plataformizado, estão desse modo, “entre os primeiros a desafiar as premissas subjacentes da economia digital” (RUSHKOFF, 2016). E qual a vantagem do capitalismo digital para as empresas?

O capitalismo digital refere-se à forma como as empresas usam tecnologias e informações digitais para criar valor e obter benefícios econômicos. É uma evolução do capitalismo tradicional, que se baseia na produção e venda de bens físicos, para um modelo econômico que usa a informação como um ativo fundamental. No capitalismo

digital, as empresas coletam grandes quantidades de dados sobre os usuários e usam algoritmos e ferramentas de inteligência artificial para analisá-los e obter informações valiosas sobre o comportamento do consumidor e as tendências do mercado. Essas informações são usadas para personalizar publicidade e recomendações de produtos, melhorar a eficiência da cadeia de suprimentos e otimizar a tomada de decisões de negócios (RUSHKOFF, 2016).

O capitalismo digital teve um impacto significativo na economia global, alimentando o crescimento de empresas como Google, Amazon, Facebook e Apple, que usaram tecnologia e dados para se expandir globalmente e dominar seus respectivos mercados. No entanto, também levantou preocupações sobre a privacidade do usuário e a concentração de poder nas mãos de algumas empresas dominantes.

A plataforma ao utilizar o discurso do colaborador autônomo, coloca os motoristas numa posição de colaboração. Como isso acontece? Amorim e Moda (2020), ao entrevistar alguns motoristas de aplicativo conseguiram identificar nas falas como isso ocorre, a pergunta de partida, você trabalha para a empresa x? Foi respondida pelos trabalhadores, das seguintes maneiras,

[...] “eu sou um autônomo”; “eu sou uma espécie de profissional liberal”; “eu sou um cooperador da Uber”; “eu trabalho para Uber”; “eu trabalho com a Uber”; “A Uber é a minha intermediadora” ou “a Uber trabalha para mim”. Essas são algumas das respostas que obtivemos e a variedade de visões existentes nelas demonstram a complexidade em classificar tal trabalho (AMORIM; MODA, 2020, p. 65).

Apesar dos autores darem ênfase ao fato de ser difícil caracterizar os tipos de atividade que os motoristas realizam, outro fator do mesmo modo precisa ser levado em consideração, quando o motorista se ver como alguém que trabalha para aquela determinada empresa, a ideia que passa é que ele é um funcionário, só que a plataforma não o considera dessa maneira.

Quando as categorias “cooperador”, “intermediadora”, ou “trabalha para mim” aparecem, a ideia é que existe um acordo entre ambas a parte, mas cada um é responsável por fazer valer esse acordo. E colaborar para que as coisas aconteçam, parece ser bastante pertinente na discussão aqui estabelecida, uma vez que o trabalhador acredita estar fazendo somente o necessário para ter um retorno, não enxerga a possibilidade de estar fazendo a mais e garantindo que as empresas lucrem com a exploração da sua mão de obra.

O trabalhador não consegue perceber que está trabalhando para empresa que faz a intermediação do seu trabalho, afinal, quem determina as regras do jogo não é o/a motorista, mas sim a empresa/plataforma. É a empresa que determina os preços da corrida, o trabalhador não tem autonomia para fazer isso, o que é até contraditório. O motorista também depende da manutenção do vínculo com a plataforma, para continuar exercendo a atividade, da mesma forma que ele pode escolher se desvincular, a empresa igualmente pode bloqueá-lo assim que achar conveniente, e o/a motorista não pode impedir que isso ocorra. Fora que estão sendo a cada corrida feita avaliados, são milhares de usuários que se tornam “vigilantes” do serviço prestado (AMORIM; MODA, 2020).

Então, mesmo acreditando ter uma autonomia sobre a atividade realizada, o (a) motorista de aplicativo, está sendo, na verdade, controlado. Essa é uma característica da uberização, ela disfarça as relações, mascara as práticas exploratórias e de controle. O que ocorre é uma tentativa de dissociar a atividade.⁵⁰ Descentralizar parece ser uma palavra de ordem para empresas/aplicativo, e elas fazem isso assumindo uma posição de intermediadora, demandam a outros (os motoristas) todas as responsabilidades pela atividade.

Essas empresas/plataformas são nichos econômicos que recorrem a um “software otimizado” com o objetivo de extrair o maior nível de valor possível, que depois se tornará taxa de lucro para os seus investidores. Se olhar para as empresas tradicionais, extrair valor também é uma prática, até porque as empresas visam um retorno financeiro dos seus negócios, a diferença é que agora isso ocorre com o uso de poderosas ferramentas digitais e com custos bem mais baixos. E a tendência é que as empresas acompanhem essa nova forma de fazer negócios, caso contrário, terá muito mais dificuldades de concorrer no mercado (RUSHKOFF, 2016).

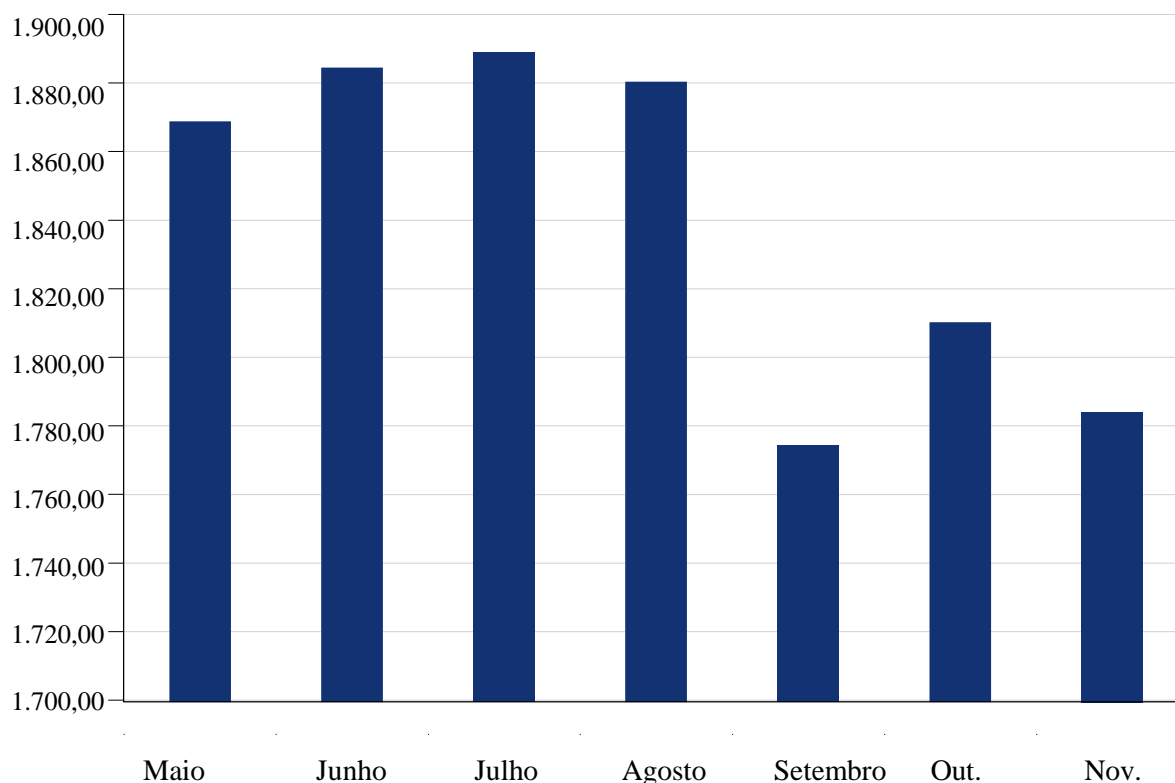
Como consequência, de acordo com Rushkoff (2016, p. 34) há um enfraquecimento das relações de trabalho, uma vez que e os trabalhadores passam a dedicar muito mais tempo a atividade, porém o retorno não é proporcional, e em muitos casos acabam ficando muito abaixo da média salarial, já que as horas a serem trabalhadas

⁵⁰ As supostas novas formas de organização do trabalho associadas ao uso das novas tecnologias de informação e comunicação (TIC) e às empresas que se apresentam como plataformas ou aplicativos são, de fato, estratégias de contratação e gestão do trabalho que mascaram o assalariamento presente nas relações que estabelecem. A negação do assalariamento é elemento central da estratégia empresarial, pois, sob a aparência de maior autonomia (eufemismo para burlar o assalariamento e efetivar a transferência dos riscos), o capital busca, de fato, ampliar o controle sobre o trabalho para recrudescer a exploração e sua sujeição [...] (FIGUEIRAS; ANTUNES, 2020, p. 29).

não estão determinadas, então não é possível considerar quando elas extrapolam, e nem contabilizar horas extras, como ocorre teoricamente num contrato formal. Apesar disso, é elementar ponderar que, “as melhores mentes [...] são contratadas para otimizar cada dispositivo, aplicativo e sistema operacional, posto que é crucial ter pessoas bastante preparadas para fazer isso de forma mais completa”. Esses que estão atuando no processo de operacionalização dos aplicativos/sistema operacional, recebem salários melhores, tem um retorno mais significativo pelo trabalho prestado e contam com as garantias sociais.

O gráfico a seguir mostra a média salarial dos motoristas de aplicativo, pela média é possível perceber que os motoristas recebem menos de dois salários mínimos, e ainda têm inúmeras despesas no processo de trabalho.

Gráfico 05: Média salarial dos motoristas de aplicativo em 2020 nos meses de maio a novembro.



Fonte: (LAPA, 2021).

Um outro fator pertinente a ser levado em conta é que a maioria dessas empresas, utilizam uma “economia compartilhada”, que opera unindo pessoas através de plataformas/aplicativos, ao mesmo tempo, monitora as atividades dessas pessoas (trabalhadores e clientes) através do software. É o que faz as plataformas de mobilidade urbana, “analisam as rotinas dos seus clientes, desde os seus deslocamentos até os seus encontros de uma noite, para então impor preços de pico quando eles mais confiam no

serviço”. E essas plataformas ainda conseguem “navegar em zonas legais cinzentas”, porque como já foi dito anteriormente, esses nichos de negócios “desregulamentados” usam do discurso que os trabalhadores ligados a eles não são seus funcionários, mas “contratados independentes”. São empresas que dissimulam as suas práticas comerciais “atrás da cortina da Internet”, fazendo a sociedade conjecturar que são apenas uma plataforma e não uma empresa (SCHOLZ, 2016, p. 22).

O cenário da Pandemia da COVID – 19 afetou diretamente o mercado de trabalho e as relações. Muitas pessoas perderam as suas vidas, outras perderam os seus empregos ou tiveram que se afastar das suas atividades. Outros tiveram as suas atividades interrompidas, principalmente quem estava na informalidade. Muita gente passou a depender do auxílio emergencial para conseguir sobreviver. Auxílio esse, fruto de muito debate e disputa política.

Os (as) motoristas por aplicativo também foram atingidos pela pandemia, muita gente deixou de circular, os eventos estavam proibidos de acontecerem, as pessoas estavam com medo de sair das suas casas, isso fez com que as corridas fossem reduzidas drasticamente, fora os problemas com a segurança do motorista, que poderia se contaminar. Isto posto, o que segue é uma análise dos impactos sociais da COVID – 19 para os motoristas por aplicativo.

2.7. O panorama da uberização na pandemia do COVID – 19.

No ano de 2020 o mundo presenciou o surgimento de uma doença que mudaria o cenário político e econômico dos países, e traria incertezas e insegurança a população mundial. A pandemia da COVID – 19 trouxe inúmeros impactos sociais e atingiu também o mercado de trabalho de modo geral. Quem estava na informalidade sentiu as dificuldades de continuar trabalhando num contexto de grandes riscos à saúde, sem falar no isolamento social que foi necessário para conter o avanço da doença. Quem estava trabalhando formalmente também enfrentou o medo de perder o emprego, alguns tiveram que se adaptar ao teletrabalho, outros perderam as suas ocupações num momento muito difícil.

Os motoristas por aplicativo, estavam também entre os trabalhos que eram considerados essenciais para a população, e, continuaram sendo uma via viável de locomoção em momentos de necessidade. Nesse período, os supermercados de São Luís/MA fizeram parcerias com os aplicativos, com isso abriram a possibilidade de o

cliente comprar pelo aplicativo e solicitar que um motorista fosse buscar as compras. O que permitia que a pessoa que solicitou o serviço corresse menos riscos, porque não precisaria sair de casa para ir ao supermercado, mas, em contrapartida, os (as) motoristas estariam mais vulneráveis a se contaminarem, especialmente quem estava fazendo com uma maior recorrência e mais vezes ao dia.

Desse modo, os donos de supermercados continuariam lucrando, a plataforma amenizaria os impactos causados pelas reduções das corridas e também continuaria lucrando, o (a) demandante do serviço ficaria mais seguro (a), e os (as) motoristas sem muitas opções arriscavam suas vidas, para, ironicamente, sobreviverem.

E as plataformas apesar de mudarem as regras do aplicativo quanto as orientações sobre o uso de máscaras, de álcool em gel, o limite máximo de três passageiros, e carros com vidros abertos durante as viagens, não deram o real suporte aos motoristas. Não forneceram máscaras, nem álcool, não melhoraram as tarifas, ou seja, não reduziram as taxas cobradas e não garantiam em momentos em que não era possível trabalhar, algum tipo de renda ao motorista, nenhuma dessas iniciativas foram tomadas.

Em 2020 no Brasil o cenário estava bastante incerto quanto as decisões do governo federal para combater a COVID – 19. Isso complicou ainda mais a situação da população brasileira que ficou, de um lado suscetível as consequências da doença, do outro passou a carregar as preocupações relacionadas ao que aconteceria no futuro próximo, e como fariam para sobreviver em meio a obscuridade da pandemia. E,

No tocante às políticas de proteção social, a oposição, por meio do Legislativo, reforçou a necessidade de uma ajuda governamental que permitisse que as pessoas que perderam suas rendas antes da pandemia ou em seu curso pudessem se manter em quarentena (BUENO; SOUTO; MATTA, 2021, p. 31).

O alento veio com a aprovação do auxílio emergencial. Não era muito, porém permitia amenizar a situação posta. Ouve muita relutância com relação ao valor a ser pago, mas se chegou ao valor de seiscentos reais. Sendo que o critério na época para receber o auxílio era, i) pessoas que fazem parte do cadastro de Microempreendedores Individuais (MEI); ii) os contribuintes individuais do INSS, autônomos e trabalhadores informais que não recebem nenhum outro benefício do Governo Federal (com exceção do Bolsa Família); iii) ter mais de 18 anos; iv) não ter emprego formal e ser de família com renda mensal per capita (por pessoa) de até meio salário mínimo (R\$ 522,50) ou renda familiar mensal total de até três salários mínimos (R\$ 3.135); v) não ter tido

rendimentos tributáveis, em 2018, acima de R\$ 28.559,70 e que não precisou declarar Imposto de Renda em 2018 (MINISTÉRIO DA CIDADANIA, 2020).⁵¹

A partir dos critérios listados acima, os motoristas que se encaixavam no perfil e que fizeram a solicitação, também passaram a receber o auxílio emergencial. Certo, que muitos não conseguiram ser contemplados mesmo atendendo aos critérios. A tabela a seguir, apresenta o demonstrativo dos motoristas de aplicativo que receberam o auxílio emergencial em 2020 em comparação aos trabalhadores do setor privado sem carteira assinada.

Tabela 07: Motoristas por aplicativo que receberam auxílio emergencial no ano de 2020 em comparação aos empregados do setor privado sem carteira assinada.

Período	Motoristas		Empregados do setor privado sem carteira assinada.	
	Quantidade de auxílio emergencial	Percentual	Quantidade de auxílio emergencial	Percentual
Maio	800.546	62,97%	19.827.493	55,35%
Junho	884.116	69,55%	21.692.832	61,70%
Julho	801.465	63,05%	20.823.654	62,76%
Agosto	816.100	64,20%	21.057.061	62,42%
Setembro	819.218	64,44%	21.261.086	62,14%
Outubro	807.739	63,54%	21.238.583	60,67%
Novembro	814.839	64,10%	20.914.374	59,29%

Fonte: (LAPA, 2021).

O quantitativo de motoristas de aplicativos que solicitaram o auxílio emergencial está próximo dos trabalhadores do setor privado sem carteira assinada e demonstra que uma parte dos/as motoristas estão fora do mercado de trabalho formal, uma vez que um

⁵¹ Disponível em: <https://www.gov.br/cidadania/pt-br/servicos/auxilio-emergencial/auxilio-emergencial-2020#:~:text=A%20pessoa%20tamb%C3%A9m%20precisa%20ter,R%24%2028.559%2C70%20>

dos critérios na época para requerer o auxílio era não estar empregado de carteira assinada. E considerando que no início da pandemia, as coisas estavam bastante instáveis, o preço da gasolina e de outros produtos tiveram aumentos significativos, o fluxo de corridas diminuiu bastante, então recorrer ao auxílio emergencial era uma medida paliativa de sobrevivência. Até porque mesmo com a redução das corridas, e o cenário de pandemia as plataformas não mudaram o preço da tarifa cobradas aos motoristas, e os preços das corridas também não sofreram alterações. Com isso,

A forte alta no preço dos combustíveis nos últimos meses tem afetado especialmente motoristas de aplicativo. Além disso, as restrições causadas pela pandemia do novo coronavírus (Covid-19) derrubaram o número de viagens e deixaram a situação ainda mais difícil. Muitos, inclusive, têm desistido da profissão por conta do alto custo. É o caso de Tiago Luiz Miranda de Freitas, de 31 anos. Casado e pai de duas crianças, de 3 e 6 anos, ele começou a trabalhar como motorista de aplicativo após ser demitido da Denso, multinacional de Santa Bárbara d'Oeste, onde trabalhou como assistente de recursos humanos por um ano e seis meses, até outubro de 2019. Ele já trabalhava como motorista de aplicativo desde julho daquele ano, mas apenas aos finais de semana e como uma forma de complementar a renda familiar. Depois da demissão, no entanto, as corridas passaram a ser a única fonte de sustento da família, mas o alto custo representado pelo preço dos combustíveis começou a comprometer a sua margem de lucro. “Eu abandonei pelo alto preço de combustível, sem aumento das tarifas [por parte do aplicativo]. Tenho meu próprio carro, minha casa é alugada, então, quando tudo isso aconteceu, fiquei com dificuldade de pagar as contas, pois tenho dois filhos pequenos”, contou (CARVALHO, 2021)⁵².

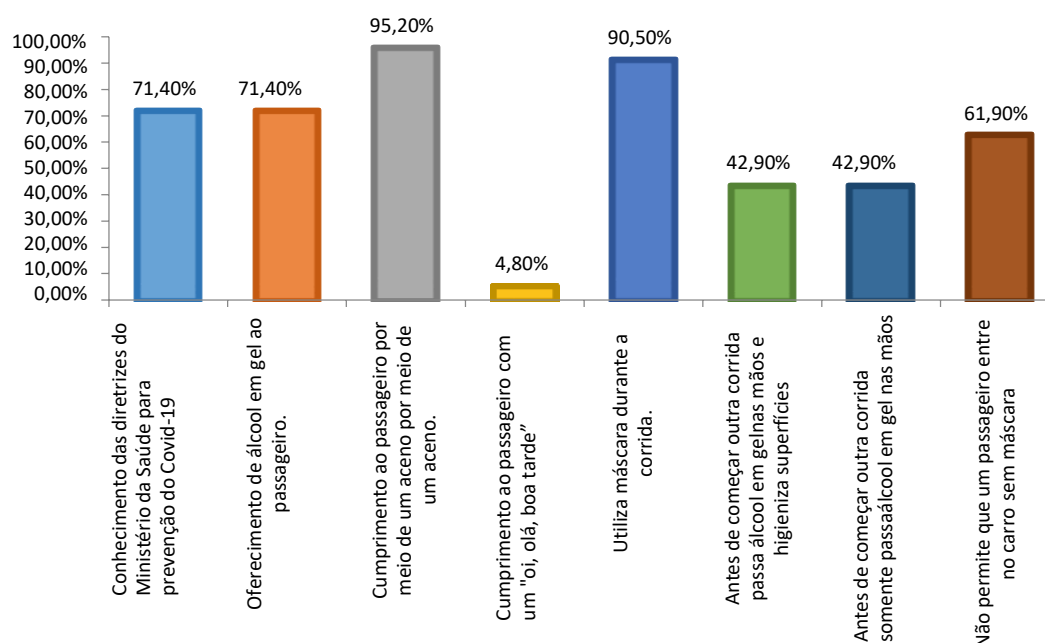
Além dos problemas com o aumento dos combustíveis, a preocupação com a saúde durante a pandemia foi um fator que esteve também em evidência, os (as) motoristas passaram a se preocupar com a sua própria saúde, como também dos seus familiares, porque muitos tiveram que levar pessoas para diversos lugares, inclusive para os hospitais. Em vista disso, estavam bastante expostos à doença.

Mesmo aqueles/as que negavam a gravidade do vírus tiveram que tomar os devidos cuidados levando em consideração as normas de segurança sanitária, não só porque a plataforma passou a orientar os (as) motoristas e passageiros quanto ao uso de máscaras, de álcool em gel, de medidas de afastamento, porque as autoridades locais passaram a exigir que essas medidas fossem cumpridas. E as pessoas que estavam seguindo a risca as medidas de segurança também passaram a exercer uma espécie de vigilância sobre as demais.

⁵² Disponível em: <https://liberal.com.br/cidades/regiao/combustivel-carro-e-pandemia-dificultam-trabalho-de-motoristas-de-aplicativo-1459937/>

Contudo, segundo Silva *et al.* (2021), mesmo considerando, esses fatores, alguns motoristas por uma questão de subsistência chegaram a aceitar corridas de passageiros que não usava a máscara, mesmo sendo essa uma exigência e uma medida de proteção a vida. O que levou os/as motoristas a abrir essas exceções naquele momento delicado para a saúde foi a redução do número de corridas, isso obrigava os/as motoristas a não recusarem ou cancelarem nenhuma corrida, mesmo sabendo que aquela situação poderia levar a um risco maior a saúde. Assim, redobrar o cuidado, principalmente naquele momento inicial da pandemia quando ainda não havia vacina, era fundamental. O gráfico abaixo mostra algumas medidas tomadas pelos/as motoristas de aplicativo no intuito de impedir a contaminação.

Gráfico 06: Medidas tomadas pelos motoristas de aplicativo durante o período da pandemia.



Fonte: (SILVA et al., 2021).

O gráfico mostra que as medidas tomadas pelos/as motoristas por aplicativo eram aquelas direcionadas a toda a população, o uso da máscara, que aparece com uma maior proporção, o uso do álcool em gel, evitar apertos de mãos e/ou muita proximidade, e limpeza dos ambientes. Medidas mundialmente tomadas para combater a proliferação do vírus da COVID – 19. De acordo com o Instituto de Ciências Agrárias (ICA, 2020),⁵³ baseados nos dados da Pnad-covid, no ano em que a pandemia iniciou tinha um total de

⁵³ Disponível em: <https://www.ica.ufmg.br/?noticias=pandemia-atinge-em-cheio-os-motoristas-de-aplicativos#:~:text=Segundo%20a%20equipe%20do%20Observat%C3%B3rio,perdeu%20sua%20fonte%20Ode%20renda.>

1,124 milhões de trabalhadores em atividades autônomas, ou por conta própria nas modalidades de motorista por aplicativo, taxista, motoristas de ônibus, etc. Um quantitativo bastante expressivo, mesmo considerando as outras categorias.

Mas, com o desenrolar da pandemia, a medida que o número de contaminados foi crescendo, ocorreu uma redução no número de motoristas por aplicativo rodando, um percentual de 36%. O afastamento deu – se por fatores já pontuados, que foi a redução da circulação de pessoas pela cidade por causa das medidas de distanciamento social, e o outro fator foi que muitos motoristas por aplicativo optaram por se afastar da atividade, com o intuito de proteger a sua vida.

Contudo, os que se afastaram tinham como recorrer a outras fontes de rendas, tinha alguém da família que conseguiu segurar as pontas por um tempo, tinha alguma poupança, recebeu o auxílio emergencial, entre outras medidas que permitiram esse afastamento, e também aquelas pessoas que já tinham algum histórico de doenças e estavam entre aqueles (as) considerados (as) grupo de risco, resolveram não se arriscar.

Em contrapartida, aqueles que decidiram continuar na atividade porque não tinham outra fonte de renda para garantir a sua reprodução econômica, enfrentaram os desafios impostos pelo cenário que se instalou depois da pandemia, é importante considerar que “à média de horas trabalhadas por semana, que era de 45 horas, caiu para 20 horas em média. Trabalhadores de outras ocupações tiveram uma redução de 39 para 27 horas semanais de trabalho com a pandemia”, isso no período mais forte da pandemia. Quando as atividades começaram a ser retomadas, os (as) motoristas por aplicativo tiveram que intensificar as horas trabalhadas para recuperar o tempo reduzido durante a pandemia (INSTITUTO DE CIÊNCIAS AGRÁRIAS – ICA, 2020).

Campos (2020)⁵⁴ numa nota técnica produzida a partir da pesquisa realizada pelo Observatório Social da Covid-19 reforça que os trabalhadores ficam “a mercê de oscilações conjunturais da economia”, ou seja, quando a situação econômica do país está favorável, os ganhos nesse tipo de atividade passam a ser maiores, o que não quer dizer ideal, isso considerando que em médias os (as) motoristas por aplicativo ganham menos

⁵⁴ Disponível em: <https://ufmg.br/comunicacao/noticias/nota-tecnica-revela-detalhes-sobre-o-impacto-da-pandemia-nos-motoristas-de-aplicativo>

que uma boa parcela dos trabalhadores de outros setores. A tabela a seguir mostra a média salarial dos (as) motoristas por aplicativo.

Tabela 08: Média dos rendimentos dos motoristas que exerciam atividade por conta própria no período de 2011 a 2020.

Período de referência	Rendimento médio mensal (R\$)	Rendimento médio em valores de janeiro de 2020 (R\$)	Proporção do rendimento da categoria em relação ao rendimento médio de outras ocupações (%)
2011	1.318,59	2.195,29	101,1
2015	1.610,21	2.110,31	89,3
2019	1.921,03	2.003,83	87,0
Março de 2020	1.855,21	1.855,21	79,8

Fonte: IBGE, PNAD 2011, PNAD 2015, PNAD-Contínua 2019 e Pnad-Covid 05/2020 *apud* Observatório Social da Covid -19, 2020.

Contudo, em tempo de crise, e/ou situações pontuais, como a de uma pandemia, os (as) motoristas por aplicativo ficam bastantes vulneráveis, consequência de um trabalho flexível, sem garantias e com níveis mais expressivos de precarização das condições de trabalho. Em momentos de instabilidade, esse nicho de atividade não garante aos seus trabalhadores nenhuma forma de segurança social. E se levar em consideração que apenas 32% dos (as) motoristas por aplicativo conseguem contribuir para o Instituto Nacional do Seguro Social (INSS), a situação fica ainda mais instável (CAMPOS; OBSERVATÓRIO SOCIAL DA COVID -19, 2020).

Desse modo, “em tempos de coronavírus, desempregados, informais, intermitentes, uberizados, subutilizados, terceirizados e ‘empreendedores’ estavam vivendo o dilema do contágio ou da fome” (DEBASTIANI, 2021).⁵⁵ Uma escolha bastante complicada, num contexto onde não se têm muitas alternativas. Os momentos de instabilidade econômica, de crises, empurram as pessoas a se agarrarem as possibilidades existentes. É o que o panorama do desemprego acaba desencadeando, muitos trabalhadores que se encontram fora do mercado de trabalho formal, acabam buscando na uberização uma alternativa de sobrevivência, mesmo com todas as dificuldades impostas pela atividade. O fato é que,

Embora a dimensão da crise global seja difícil de estimar, está claro que o mundo passa por um período de perda de empregos formais. Segundo

⁵⁵ Disponível em: <https://vermelho.org.br/2021/09/20/uberizacao-e-pandemia-resultados-de-uma-crise-anunciada/>

informações da Organização Internacional do Trabalho (CEPAL-OIT, 2021), no segundo trimestre de 2020, o equivalente a quase 500 milhões de empregos de tempo integral foram perdidos em jornada de trabalho no mundo. A América Latina foi o local mais afetado, em termos relativos, com o equivalente a 80 milhões de empregos perdidos (33,5%) (DEBASTIANI, 2021).

Conciliar as questões da saúde da população, e conseqüentemente, dos trabalhadores, com a garantia de renda sem grandes riscos, pareceu um grande desafio, e ao ponderar que o capitalismo considera o fator lucro e não o fator humano, as medidas comumente são direcionadas ao que melhor contempla o aumento da taxa de capital.

A subjugação do indivíduo as imposições do mercado, está na sua própria medida de sobrevivência, e o desemprego é um fator preponderante para empurrar os indivíduos a situações frágeis e instáveis. O gráfico abaixo mostra a média de desemprego no Brasil no período de 1984 ao ano de 2021 onde a crise na saúde gerada pela pandemia mesmo com a vacinação sendo encaminhada e a população sendo imunizada, ainda estava gerando preocupações.

Gráfico 07: Dados do desemprego no Brasil, no período de 1984 a 2021, que abrange o período da pandemia da Covid – 19.



Fonte: (PNAD/IBGE, 2021 *apud* DEBASTIANI, 2021).

As empresas plataformas, embora sejam um caminho que uma boa parte dessas pessoas que se encontram desempregadas procuram, e de algum modo, essas atividades amenizam a situação do desemprego, o apoio aos trabalhadores em momentos de crise poderia garantir melhores condições de trabalho. Durante a pandemia, os (as) motoristas além de arriscar as suas vidas, tinham que garantir o básico, como o álcool e a máscara, não só para a sua autoproteção, mas também para os (as) passageiros (as).

Uma contrapartida das plataformas em relação à garantia de mecanismos de proteção durante a pandemia estava atrelada a imposições, porque os (as) motoristas teriam que ter no mínimo 50 corridas feitas e estar ativo na plataforma para receber o álcool em gel. O básico, seria o mínimo que as empresas/aplicativos poderiam fazer para garantir a segurança e a integridade física dos trabalhadores, uma vez que essas empresas já não possuem custos com a categoria. Desse modo, “possuindo escassas proteções, sejam elas trabalhistas ou de Equipamentos Individual (EPI) contra o vírus, esses trabalhadores ficam descontentes com o descaso e a forma como são tratados pelas empresas às quais prestam serviço” [...] (SOUZA, 2020, p. 3).

Assim, o que os motoristas de aplicativo poderiam fazer para evitar a contaminação, era obter o máximo de informação sobre os cuidados necessários, além é claro, dos cuidados essenciais como o uso de máscara, o uso de álcool em gel, além de tentar manter o máximo de distância dos passageiros.

A informação é um mecanismo importante para tomadas de decisões e posições. Isso as plataformas fizeram, colocando no próprio aplicativo, tanto para os (as) motoristas como para os (as) usuários (as), as informações quanto as medidas de segurança, embora não tenha garantido os EPIs de segurança. Além das informações contidas nos aplicativos, também foram elaboradas cartilhas com informações básicas para proteção contra a Covid – 19. Uma forma de fornecer apoio aqueles e aquelas que naquele momento não tinham como parar as suas atividades porque precisavam garantir o seu sustento. E com o crescimento do desemprego, cresce também a insegurança e as incertezas, as pessoas acabam se abraçando ao que pode para não ser levada pela correnteza da instabilidade econômica.

De acordo com Souza (2020), o cenário da pandemia aumentou ainda mais o desemprego e deu espaço para atividades informais, e a uberização é uma delas. A informalidade acabou se tornando o espaço de vulnerabilidade em relação a COVID – 19, porque uma boa parte dos trabalhadores informais que não foram impedidos pelo vírus de continuar as suas atividades, continuaram trabalhando mesmo com os riscos eminente (SOUZA, 2020).

Nesse ínterim, além das questões levantadas acima sobre como ficou o cenário para os motoristas por aplicativo durante a pandemia, uma outra discussão que entrou no debate foi se a indústria investiria de forma mais maciça em novas tecnologias, ou seja,

se avançaria ou recuaria diante das incertezas que o vírus trouxe. O que está em debate é que, na verdade, a pandemia poderia possibilitar um avanço ainda maior de novos modelos de negócio. De acordo com Muramoto (2020),⁵⁶ a pandemia da COVID – 19, apesar de trazer novos desafios e mostrar as “fragilidades” do Brasil em vários aspectos, mas em especial na saúde, também, trouxe possibilidades de se repensar algumas práticas e fortalecer as fronteiras que estão mais vulneráveis.

O ponto de vista de Muramoto (2020) se constrói considerando que em momentos de grandes crises, ou mesmo no cenário de grandes guerras, sempre ocorreu avanços tecnológicos significativos. Na pandemia da COVID – 19, não seria diferente, porque forçou muitas nações a buscarem novas soluções para o problema emergente que envolveu o mundo. Além do fato de que “as fragilidades enfrentadas ou percebidas, levaram a uma tomada de consciência, que fez as pessoas se moverem em busca de soluções”.

Ogawa (2020)⁵⁷ líder da Deloitte (indústria de tecnologia, mídia e telecomunicações), destaca que com o surgimento da pandemia da COVID – 19 iniciou – se um levantamento de informações buscando localizar em quais países o uso da inteligência artificial estava sendo utilizada para o diagnóstico da COVID – 19, e o Brasil está entre esses países, assim como a China que está à frente de todos os outros países e construiu um banco de dados sobre a COVID – 19. Esse banco de dados foi bastante favorável para a produção de vacinas assim como permitiu entender melhor a doença e buscar soluções futuras.

Geoffrey Wylde (2020),⁵⁸ líder de Lot Robotics & Smart Cities do Fórum econômico Mundial, aponta que a indústria 4.0 pode ser um grande potencial de contribuição para contextos como o de uma pandemia, já que através desse nicho de negócios é possível trabalhar de forma remota, já que esse formato de industrialização proporciona um nível maior de trabalho digital, o que colocaria as pessoas segundo ele, numa situação de maior segurança e as empresas não perderiam, já que elas teriam menos custos. E durante a pandemia da COVID – 19, o trabalho remoto, em alguns setores da economia foi o caminho para dá continuidade as atividades. O trabalho digital já é uma

⁵⁶ Informação obtida no documentário Indústria 4.0: antes e depois da crise, no canal Delloite Brasil. Disponível em: <https://www.youtube.com/watch?v=QWWQr6TmWGO>.

⁵⁷ Idem.

⁵⁸ Idem.

realidade, o que vai ocorrer é uma ampliação dessa modalidade de trabalho, mesmo fora de contextos de pandemia.

CAPÍTULO 03 - O CONTEXTO DE UBERIZAÇÃO DO TRABALHO ENTRE MOTORISTAS POR APLICATIVO EM SÃO LUÍS/MA.

Neste capítulo será abordado como o processo de uberização aparece no município de São Luís/MA a partir da percepção dos próprios trabalhadores, construindo assim, um perfil socioeconômico dos motoristas por aplicativos, suas trajetórias, suas percepções sobre o trabalho como motorista por aplicativo, os riscos da atividade e as estratégias de reprodução econômica.

No município de São Luís/ MA, às duas plataformas selecionadas, UBER e POP/99 possuem escritórios fixos que servem como mecanismos de apoio aos motoristas, caso exista alguma demanda que não possa ser resolvida por e-mail ou na própria plataforma. Atualmente, de acordo com o Diário do Transporte (2018), existem em todo Maranhão mais de seis mil motoristas por aplicativo atuando na atividade. Mas, é importante destacar que até o presente momento, apenas os municípios que fazem parte da grande Região Metropolitana de São Luís/MA (Raposa, Paço do Lumiar, São Luís e São José de Ribamar) e a Cidade de Imperatriz/MA possuem o serviço prestado pelas plataformas.

Em 2017 os serviços prestados pelas plataformas (UBER e POP/99) foram proibidos pela lei municipal nº 429/2016, que objetivava vedar a atuação das empresas no município. Contudo, a lei foi interrompida pelo Tribunal de Justiça do Maranhão (TJ - MA) que liberou as empresas para atuarem no município. Pois, a Câmara Municipal levou a frente um projeto de lei nº 001 visando a regulamentação da atividade em São Luís/MA, assim como “uma emenda ao PL que buscava limitar a quantidade de veículos que poderiam oferecer esse tipo de transporte”, essa limitação seria ponderada de acordo com o quantitativo de habitantes, sendo levado em consideração o número de habitantes da cidade, assim, para cada 3,5% dos habitantes ficaria um motorista por aplicativo (DIÁRIO TRANSPORTE, 2018).

A empresa UBER, já atuante na cidade fez um levantamento para analisar a viabilidade do projeto de lei e chegou à conclusão “que apenas 28 carros obteriam concessão legal para atuar na cidade em caso de aprovação da proposta. Nesse caso, seria

um veículo de aplicativo para aproximadamente 42 mil pessoas (3,5% da população)” (DIÁRIO TRANSPORTE, 2018).⁵⁹

Entre idas e vindas, o projeto tramita, mas até o presente momento as empresas/aplicativos continuam suas atividades sem as limitações previstas no projeto de lei. Assim como não existe ainda nenhuma regulamentação que ampara os motoristas por aplicativo na cidade, uma realidade vivida por outros motoristas no Brasil, uma vez que não existem regulamentações no país e a atividade não é reconhecida como uma atividade que se encaixa no âmbito da formalidade.

Na região Metropolitana de São Luís/MA também não existem entidades sindicais, o que existe é uma associação, Associação dos Motoristas Por Aplicativos do Estado do Maranhão (AMAPMA), que tem por objetivo discutir as principais demandas da categoria e atuar na busca por melhorias nas condições de trabalho, assim como orientar os motoristas e tentar organizar a categoria, que pela sua configuração, não é coesa, uma vez que o trabalho é bastante individualizado. Desta forma, é relevante conhecer o perfil dos motoristas, suas demandas, dificuldades e trajetórias.

3.1. O perfil socioeconômico dos motoristas por aplicativos no município de São Luís Maranhão.

A análise que se constrói aqui se dar a partir do processo de trabalho uberizado, com ênfase na uberização de transportes de passageiros, em uma perspectiva que analisa a execução das atividades realizadas por motoristas por aplicativos, nas plataformas das empresas UBER e POP/99, que mais que simples plataformas digitais, são empresas que se inseriram na lógica de um modelo produtivo, ou um nicho de negócio que tem como base o capitalismo digital, que muda a forma como o trabalho é remunerado, controlado e explorado. Uma modelo de negócio que disfarça as problemáticas da não regulação, porque foi criado para não estabelecer vínculos, portanto, não ter grandes responsabilidades com o trabalhador, e mesmo assim lucrar com o trabalho prestado.

Disponibilizar a tecnologia por trás do aplicativo, e uma rede de funcionários de apoio para algumas situações eminentes entre passageiros (as) e motoristas, aparece como a única responsabilidade dessas empresas, dado que o carro, o celular e a internet ficam

⁵⁹ Disponível em: <https://diariodotransporte.com.br/2018/03/07/sao-luis-ma-quer-limitar-quantidade-de-veiculos-de-aplicativos-de-transporte/>

por conta do trabalhador e não da plataforma. Para entender esse universo contingente e, ao mesmo tempo, problemático, mesmo que a partir de apenas uma amostra desse universo, é relevante investigar a partir de quem vive os desafios e a nuances do trabalho, os (as) próprios (as) motoristas por aplicativo. O primeiro olhar é sobre quem são esses (as) motoristas, alicerçado e algumas variáveis (local de origem, origem dos pais, sexo, idade, escolaridade, estado civil).

Dos vinte motoristas entrevistados, sete motoristas tem seu local de nascimento em São Luís, os demais vieram de outros municípios ou outros estados.

Quadro 05: Local de nascimento dos motoristas por aplicativo.

Quantidade de motoristas	Cidade de nascimento	Estado
07	São Luís	Maranhão
01	Viana	Maranhão
01	Pinheiro	Maranhão
02	Morros	Maranhão
01	Urbano Santos	Maranhão
01	Zé Doca	Maranhão
01	Chapadinha	Maranhão
01	Santa Luzia do Paruá	Maranhão
01	Cajari	Maranhão
01	Vargem Grande	Maranhão
01	Lagoa Nova	Rio Grande do Norte
01	São Paulo	São Paulo
01	Rio de Janeiro	Rio de Janeiro

Fonte: dados da pesquisa (2021)

A origem dos pais, em sua grande maioria, são de cidades do interior do Maranhão, mesmo os com filhos nascidos em outros estados. Isso demarca que os deslocamentos familiares para outros estados ou de outros estados para o Maranhão foram menores. O que se percebe é também uma reprodução da permanência no estado de origem. A maioria dos (as) motoristas nasceram e permaneceram no Maranhão, e aqueles que saíram acabaram voltando para o Maranhão, ou, nasceram em outro estado, mas se

deslocaram para o estado de origem dos pais (Maranhão). O quadro abaixo apresenta a distribuição da origem dos pais.

Quadro 06: Local de nascimento dos motoristas por aplicativo.

Quantidade de motoristas com pais nascidos no estado/município.	Cidade (pai)	Cidade (mãe)	Estado
01	Urbano Santos	Pinheiro	Maranhão
04	São Luís	São Luís	Maranhão
01	Montes Claros	Bacabal	Maranhão/Minas Gerais
01	Vargem Grande	Vargem Grande	Maranhão
01	Miranda do Norte	Chapadinha	Maranhão
01	Bom Jesus	Bom Jesus	Piauí/Maranhão
01	Cajari	Cajari	Maranhão
01	Viana	Pinheiro	Maranhão
01	Bacabal	Bacabal	Maranhão
01	Zé Doca	Santa Luzia do Paruá	Maranhão
01	São Luís	Vargem Grande	Maranhão
01	Viana	Viana	Maranhão
01	Bacabal	Miranda do Norte	Maranhão
01	Coroatá	Coroatá	Maranhão
01	Zé Doca	Zé Doca	Maranhão
01	Santa Inês	Santa Inês	Maranhão
01	Arari	Miranda do Norte	Maranhão

Fonte: dados da pesquisa (2021).

Entre os entrevistados apenas um tem a mãe residindo fora do país, atualmente ela mora na Suíça, o pai é falecido, mas não chegou a sair do país, três motoristas tiveram

seus pais que chegaram a mudar e morar no Rio de Janeiro, um dos pais chegaram a mudar para São Paulo, um tem a mãe que chegou a mudar para o Piauí, um motorista têm pais que mudaram para o Mato Grosso, mas permaneceram lá por três meses e depois foram para o Rio Grande do Norte onde moraram por um tempo, os demais motoristas os pais só chegaram a mudar para cidades no estado do Maranhão, ou nem chegaram a morar em outros municípios do estado.

Com relação à escolarização, apenas um motorista tem um dos pais com ensino superior completo, um têm os pais analfabetos, outro motorista têm os pais semianalfabetos com até a quarta série do ensino fundamental, os demais motoristas os pais possuem ensino médio completo.

Entre os motoristas por aplicativo a escolarização está mais entre ensino médio e superior, sendo que apenas um não chegou a completar o ensino médio, foi até o primeiro ano do ensino médio, dois estavam fazendo o curso de direito em faculdades privadas na época da entrevista, um cursando ainda disciplinas e outro apenas na fase da monografia, um já formado em contabilidade pela UFMA, um cursou turismo e hotelaria também na UFMA, e um outro cursou engenharia civil em uma instituição privada de São Luís, os demais possuem ensino médio completo, que é a maioria no universo pesquisado.

Abaixo um quadro das principais escolas estudadas pelos motoristas participantes da pesquisa. A predominância maiores são as escolas públicas, mas um ou outro chegou a estudar pelo menos uma etapa da sua vida escolar em uma instituição privada.

Quadro 07: Trabalhadores entrevistados segundo dados de escolaridade, idade e local de nascimento.

Nome	Empresa	Local de Nascimento	Idade	Nível de Escolaridade	Escolaridade Paterna	
					Pai	Mãe
Rocha	UBER/POP/99	São Luís/MA	34	Ensino médio completo.	Ensino Fundamental completo.	Ensino Fundamental completo.
Sousa	UBER/POP/99	São Luís/MA	35	Ensino superior completo.	Ensino superior completo.	Ensino médio completo.
Coelho	UBER/POP/99	Chapadinha/MA	50	Ensino médio completo.	Ensino médio completo.	Ensino médio completo.
Melo	UBER/POP/99	Rio Grande do Norte	39	Ensino médio completo.	Ensino médio completo.	Ensino médio completo.
Nascimento	UBER/POP/99	Zé Doca/MA	48	Ensino médio incompleto.	Ensino fundamental incompleto.	Analfabeta
Matos	UBER/POP/99	Santa Luzia do Paruá/MA	37	Ensino médio completo.	Analfabeta	Semianalfabeta
Gonçalves.	UBER/POP/99	Miranda do Norte/MA	32	Ensino médio completo.	Ensino médio completo.	Ensino médio completo.
Diniz	UBER/POP/99	São Paulo/SP	38	Ensino médio completo.	Ensino médio completo.	Ensino médio completo.
Padro	UBER/POP/99	Vargem Grande/MA	30	Ensino médio completo	Ensino fundamental incompleto	Ensino fundamental incompleto

Alves	UBER/POP/99	Pedreiras/MA	26	Ensino médio completo	Ensino médio completo	Ensino médio completo
Rodrigues	UBER/POP/99	São Luís/MA	24	Ensino médio completo.	Ensino médio completo.	Ensino médio completo.
Araújo	UBER/POP/99	Rio de Janeiro	30	Ensino superior em processo. Direito	Não sabe	Ensino fundamental incompleto.
Santos	UBER/POP/99	São Luís/MA	28	Ensino médio completo	Ensino fundamental completo.	Ensino médio completo.
Castro	UBER/POP/99	São Luís/MA	42	Ensino superior completo. Turismo	Ensino médio completo	Ensino fundamental completo
Franklin	UBER/POP/99	São Luís/MA	38	Ensino médio completo	Semianalfabeto	Ensino médio completo
Oliveira	UBER/POP/99	Coroatá/MA	34	Ensino médio completo.	Ensino médio completo.	Ensino médio completo.
Serra	UBER/POP/99	Morros/MA	31	Ensino superior completo	Ensino médio completo.	Ensino médio completo.
Ferreira	UBER/POP/99	Cajari/MA	45	Ensino médio completo.	Ensino médio completo.	Ensino médio incompleto
Macedo	UBER/POP/99	Urbano Santos/MA	39	Ensino médio completo.	Ensino médio completo.	Ensino médio completo.
Mesquita	UBER/POP/99	Pinheiro/MA	27	Ensino médio completo.	Ensino fundamental completo	Ensino médio completo.

Fonte: Dados da pesquisa (2021).

Quadro 08: Quantidade de escolas públicas e privadas frequentadas por motoristas.

Tipos de escolas		Nível de ensino				
		Ensino fundamental	Ensino médio	Ensino Superior	Escolas em outros municípios	Escolas em outros Estados
Pública		14	07	02	03	03
Privada		04	01	01	01	0
Total		18	08	03	04	03

Fonte: Dados da pesquisa (2021).

Analisando a trajetória escolar dos (as) motoristas e de seus pais, é possível perceber em apenas três casos uma mudança, onde os pais só fizeram até o fundamental ou o ensino médio e os filhos conseguiram chegar ao ensino superior, em outros casos, os (as) motoristas por aplicativo seguiram a mesma trajetória de escolarização ou avançaram um pouco mais.

Dos (as) entrevistados (as), apenas quatro motoristas chegaram a interromper os estudos, dois por motivos de trabalho, um por mudança de cidade e outro para mudar o

programa de financiamento da faculdade. Quando perguntei se chegaram a interromper os estudos por algum motivo, um respondeu, *“só o da faculdade, superior, parei algumas vezes, é devido a serviço, tive que trancar algumas vezes devido a trabalho”*.

Um segundo motorista também relatou ter interrompido os estudos por causa do trabalho. Contudo, é importante destacar que analisando a sua trajetória, ele já trabalhava como motorista antes de entrar na plataforma. E foi justamente o trabalho como motorista que inviabilizou o seu processo de continuidade nos estudos. Talvez por isso tenha recorrido à plataforma, uma vez que já possuía a experiência, embora era na atividade como caminhoneiro, e não com deslocamento de pessoas. A não continuidade dos estudos, a tentativa de retorno sem sucesso, e a crença de que é possível se manter sem a necessidade de uma longa formação, atrelada a experiência como motorista, podem ter levado Nascimento a plataforma.

Iniciei no segundo grau e não terminei porque eu me tornei caminhoneiro e não tinha como estudar, aí eu não tenho o ensino médio, fiz só o primeiro ano do ensino médio, falta dois anos para terminar, eu tentei voltar pro colégio e não sabia mais de nada, não quero mais não, eu tentei faz muitos anos, muitos anos se passou, não quero estudar mais não, eu já aprendi, o que eu aprendi dá para sobreviver já. (Entrevista realizada com Nascimento em setembro de 2021).

Outro relatou ter interrompido os estudos ocasionados pela mudança de estado, *“Sim. Qual o motivo? Eu fui morar em Tocantins, aí eu perdi dois anos da escola”* (Entrevista realizada com Diniz, em agosto de 2021). E um quarto motorista respondeu ter interrompido os estudos quando estava no ensino superior porque buscava uma outra forma de financiamento para o curso, *“já, é porque na época eu fazia FIES e eu queria tentar uma bolsa do PROUNI, aí eu tive que dar uma parada pra mim conseguir a bolsa, consegui a bolsa e tou me formando agora”*.

Seguindo ainda a perspectiva socioeconômica, é conveniente entender onde os (as) motoristas estão localizados (as) na Grande Região Metropolitana de São Luís. Entre os entrevistados, apenas um motorista trabalha em São Luís e tem residência fixa em outro município (Zé Doca Maranhão) que fica a 314,3 Km da capital São Luís, onde também reside com sua família, esposa e dois filhos, para não pagar aluguel, dorme no apartamento que pertence ao cunhado. E dezenove motoristas residem em bairros que fazem parte da Grande Região Metropolitana de São Luís (Barreto, Cohab, Vinhais, Santa Clara, Maiobão, Cohatrac, Estrada da Maioba, Gapara, Cidade Operária, Turú, Angelim, Maracanã, Coroadó, Cidade Olímpica, São Raimundo, Jardim São Cristóvão, Monte

Castelo, Sítio natureza que fica em Paço do Lumiar, que é outro município, mas pertencente a Região Metropolitana de São Luís).

Observando os bairros de residência dos (as) motoristas, é possível dizer que eles/elas estão localizados (as) em sua maioria em bairros periféricos da cidade. Talvez isso revele como a categoria, mesmo com uma formação superior, ou até mesmo uma pós-graduação, ainda enfrenta dificuldades para uma progressão social. Ou, reforça uma divisão espacial urbana de classe que atinge a classe trabalhadora. E “a localização dos habitantes nesse espaço é correlacionada com sua posição na sociedade e com sua perspectiva de melhoria progressiva dessa posição” (DURHAM, 1986, p. 5).

Com relação ao fator variável sexo, apenas uma motorista mulher foi entrevistada, isso se deu porque apesar de existirem mulheres trabalhando nas plataformas, tanto na UBER, como na POP/99, elas são em menor quantidade,⁶⁰ das inúmeras viagens feitas quase 500 ao longo de quase quatro anos, uma média de apenas dez mulheres nesse período eram motoristas por aplicativos. Existem fatores que explicam o número menor de mulheres atuando nas plataformas digitais como motoristas, e que explicam porque esse é um universo com uma presença masculina bastante evidente.

A expansão da presença das mulheres no mercado de trabalho formal ainda está longe de ser a ideal para acabar com as desigualdades e a discriminação de gênero nesse ambiente. A realidade continua sendo desfavorável para elas. Ocupam menos vagas do que os homens, se concentram em setores específicos, recebem menos até quando exercem a mesma função e são expostas a violências, como as morais e sexuais. E quanto maior a escolaridade, maior a desigualdade [...]. O estudo do IBGE foi feito em cima da Pnad Contínua e mostra que esse clima desfavorável não se resume a um setor. As desigualdades e as discriminações aparecem em todos os segmentos, no setor privado e no setor público⁶¹ (COSTA, 2019).

Assim, em um país onde ainda existe uma vulnerabilidade muito grande das mulheres com relação a certas ocupações, principalmente aquelas em que a mulher está mais sujeita a sofrer algum tipo de violência, discriminação ou resistências, é comum

⁶⁰ O volume de condutoras que atuam dentro do segmento de aplicativos ainda é baixo em comparação com o dos homens. Mas já há algum tempo temos visto mulheres marcando presença na profissão. Dados do setor indicam que o índice de [motoristas mulheres chega a 15% e 20%](#). Por isso, as discussões em torno da proteção das condutoras se tornam tão relevantes (CRUZ, 2019). Disponível em: <https://www.uol.com.br/tilt/reportagens-especiais/motoristas-mulheres-relatam-casos-de-assedio-durante-o-trabalho/>

⁶¹ Disponível em: <https://www.portalcontnews.com.br/mulheres-ainda-sofrem-desigualdade-e-discriminacao-no-mercado-de-trabalho-indicam-dados-do-ibge/>

perceber um número mais limitado da presença delas. O quadro abaixo representa a porcentagem de participação das mulheres na pesquisa.

Quadro 09: Dados sobre a participação das mulheres na pesquisa, na Grande Região Metropolitana de São Luís Maranhão.

Quantidades de homens participantes da pesquisa.	Quantidades de mulheres participantes da pesquisa.
19	01
95%	5%

Fonte: Dados da pesquisa (2021).

Desse modo, alguns fatores que levam a esse número menor de mulheres nas plataformas são, algumas têm medo por causa de assédios que é uma forma de violência, por causa de assaltos que são recorrentes entre os (as) motoristas por aplicativos, ou até mesmo pelo medo de serem vítimas de estupro, algo que no Brasil é extremamente recorrente. Em sua fala, Coelho entrevistada em março de 2022, ao ser indagada sobre o número menor de motoristas do sexo feminino nas plataformas respondeu, *“com certeza o número é menor por causa do medo, acho que é o medo, medo, é esse o motivo, muitas têm medo de ser estuprada, assaltada, sofrer assédio, e também porque a mulher no trânsito ela é muito discriminada”*.

E o número de violências sexuais cometidas contra mulheres é maior que os dados mostram, uma vez que muitos casos não são notificados a polícia, em torno de 10% segundo os dados apresentados pelo Ministério da Saúde, principalmente aqueles ocorridos no do ambiente familiar e de trabalho (SOUZA; ADESSE, 2005). Apesar de a entrevista ter sido feita com apenas com uma mulher, existem relatos de outras mulheres nas redes sociais sobre as preocupações eminentes com os riscos de sofrer algum tipo de violência, principalmente a violência sexual. Assim,

É difícil encontrar uma mulher que não tenha sofrido algum tipo de violência ao longo de sua vida. Em muitos casos, o ato é cometido por conhecidos (namorados, pais, vizinhos). Mas o perigo também pode estar no banco do passageiro. Suelen Cristina ficou indignada quando um passageiro mostrou o próprio pênis durante uma viagem. Kelly bateu com o celular no rosto de um também passageiro quando ele tentou beijá-la a força. Elisa ficou traumatizada após uma passada de mão não autorizada. As situações foram vividas pelas três durante o trabalho como motoristas da Uber, mas podem muito bem representar uma série de profissionais que passa o dia circulando pelas cidades, usando os mais diferentes tipos de aplicativos de transporte particular, e que

precisa aguentar homens inconvenientes – quando não, criminosos (CRUZ, 2019).

De acordo com o G1 (2022), uma motorista de 41 anos foi estuprada em Brasília enquanto estava trabalhando como motorista por aplicativo, segundo a reportagem a motorista já estava trabalhando para a plataforma há seis meses. No relato a motorista “afirma que, enquanto esteve refém do suspeito, foi ameaçada constantemente. O tempo todo [ele] dizendo que, se eu fizesse alguma coisa ele ia me matar, simulando como se estivesse com uma arma no bolso”. Em apoio a colega que sofreu o estupro, outras motoristas fizeram um protesto exigindo mais segurança. “De acordo com as motoristas o buzinaço ‘foi um pedido de socorro’ e de segurança para trabalhar” (OLIVEIRA, 2022).⁶² A seguir uma imagem do protesto feito logo após o ocorrido.

Imagem 09: Protesto das motoristas por aplicativo pedindo mais segurança.



Fonte: <https://globoplay.globo.com/v/10707169/?s=0s>

Os relatos reforçam os fatores elencados anteriormente sobre o medo das mulheres de sofrerem algum tipo de violência ou assédio sexual, que também se configura como uma forma de violência. Foi criado até um aplicativo para que só mulheres pudessem utilizar o serviço ou serem motoristas, mas não é um aplicativo muito popular, têm poucas mulheres cadastradas como motoristas, e por causa disso, dificilmente se encontra motorista, o aplicativo demora muito para localizar alguém, o que torna o serviço prestado mais ineficiente, e a popularidade dos demais aplicativos, principalmente UBER e

⁶² Disponível em: <https://g1.globo.com/df/distrito-federal/noticia/2022/06/28/motorista-de-aplicativo-estuprada-durante-corrída-no-df-narra-momentos-de-medo-eu-chorava-muito.ghtml>

POP/99, faz também com que a procura seja menor em aplicativos que estão começando agora e são menos legitimados pela população.

Nas variáveis idade e estado civil, os (as) motoristas participantes da pesquisa tem entre vinte e quatro anos e cinquenta anos, e a maioria dos (as) motoristas são casados (as) e possuem uma média de dois a três filhos, a outra parcela é solteira e não possui filhos ou a namorada está grávida até o momento da pesquisa, ou encontra-se divorciado (a). Os dois gráficos abaixo representam às duas variáveis.

Tabela 09: Média da idade dos (as) motoristas de aplicativos participantes de pesquisa.

Faixa de idade	%
18 a 30	40
30 a 45	55
45 a 60	5
Mais de 60	0

Fonte: Dados da pesquisa (2020).

Tabela 10: Variável estado civil dos (as) motoristas de aplicativo participante da amostra.

Estado civil	%
Solteiro (a)	35
Casado (a)	60
Separado (a)	5
Viúvo (a)	0

Fonte: Dados da pesquisa (2021).

O fato dos (as) motoristas por aplicativo terem família e filhos/filhas corrobora para estes terem uma preocupação maior, principalmente aqueles que têm a atividade como única fonte. O que acaba obrigando o trabalhador a permanecer mais tempo trabalhando, em alguns casos chegando a 12 horas de trabalho. Quando se perguntou a um dos motoristas se a renda adquirida é capaz de suprir os custos da atividade e ainda garantir uma renda para as despesas básicas como alimentação, vestuário e lazer, a resposta foi, *“olha, assim, falando por mim, a minha situação hoje, eu sim, eu sim, mas assim, pro cara que tem uma família para criar, sustentar vários filhos para criar, eu*

acho que não, mas pra mim que sou só eu, é de boa, entendeu.” (Entrevista realizada com Nascimento em setembro de 2021). Um outro motorista respondeu,

Não, não seria, eu creio que não, porque têm os custos do carro, manutenção, a gasolina que todo dia tem um aumento praticamente, é meio complicado a pessoa sustentar uma família só com a renda do aplicativo, só se ele não tiver mais vida social, mas também ele acaba com o carro, e infelizmente essa plataforma aí ela não tem essa ajuda aí de custo pra gente para manutenção. (Entrevista realizada com Sousa em janeiro de 2022).

Logo, a plataforma garante ao motorista de aplicativo uma renda média que varia entre dois mil e quinhentos, mil e quinhentos, mil e oitocentos, dois mil, tirando as despesas com gasolina e manutenção, entre três mil, quatro mil, quatro mil e quinhentos, cinco mil, sendo esta a renda bruta, considerando que os gastos com gasolina e manutenção serão tirados desse valor.

São valores que dependem muito de quantas horas e de quantos dias o (a) motorista trabalha por semana. Depende também das condições do carro, do custo com a gasolina, ou seja, quantos quilômetros por litro o carro roda. Todos esses fatores determinam o ganho do (a) motorista. Quando foi perguntado sobre o rendimento mensal dos motoristas, as respostas foram de acordo com os fatores elencados acima. Um respondeu,

Qual o rendimento mensal? Em média cinco mil por mês, mas eu rodo todo dia, quando eu faço quatro mil e quinhentos, cinco mil eu vou pra casa, mas eu rodo de domingo a domingo, eu tou aqui por isso, porque lá (Zé Doca), eu só ganhava dois mil, não dava pra mim, só tava dando dois mil por mês, eu sou taxista lá entendeu, então dois mil pra mim é pouco, não dá pra eu sobreviver com minha família. Aí eu vim pra cá, eu tou a quatro ano já, fiz trinta mil corridas pelo aplicativo. Na UBER eu tenho vinte e três mil corridas e na 99/POP tenho dez mil. **Quantas horas você trabalha por dia?** Doze horas de trabalho por dia. (Entrevista realizada com Mesquita em novembro de 2021).

O maior valor pago de acordo com a amostra da pesquisa foi cinco mil, considerando ainda as despesas a serem tiradas. Contudo, o motorista alcança esse valor trabalhando doze horas todos os dias de domingo a domingo. Um tempo maior de trabalho, considerando que a média é de oito horas de acordo com a CLT. É importante considerar também, sendo o próprio motorista que faz seu horário, determinando o horário de início, intervalo para o almoço e término da atividade.

Em outras falas, aparece o valor bruto tirado pelo motorista e o valor que sobra tirando as despesas com manutenção e gasolina. *“Olha, tirando tudo, manutenção do carro, gasolina, eu acho que ainda sobra uns mil e quinhentos, tirando as despesas”.*

(Entrevista realizada com Melo em outubro de 2021). Outro motorista disse, “*O grosseiro ou só o líquido? A renda total. Uns quatro mil, aí tira as despesas do carro, reduz pela metade*”. (Entrevista realizada com Ferreira em julho de 2021). Um terceiro respondeu,

Tipo assim, o líquido mesmo, tem o bruto sem botar combustível, prestação de carro e tem o líquido mesmo entendeu, que sobra pra mim, o líquido hoje está em torno de dois mil reais mais ou menos. (Entrevista realizada com Castro em novembro de 2021).

Do mesmo modo, alguns motoristas sinalizaram os valores somando às duas rendas, posto que, têm aqueles que possuem um emprego fixo de carteira assinada e trabalham nas plataformas como uma forma de “bico”, para ganhar um extra e complementar a renda, e têm os que encontram na atividade sua única fonte de renda. Dos que sinalizaram valores somando às duas rendas, um deles que trabalha como autônomo produzindo móveis projetados respondeu,

Depende, porque tem mês que, porque eu também sou autônomo, trabalho com móveis projetados, aí depende, tem mês que eu tiro quatro mil, tem mês que eu tiro dois mil, varia, juntando as duas rendas, com móveis projetados e como motorista de aplicativo. (Entrevista realizada com Sousa em janeiro de 2022).

Em outro diálogo, o motorista sinaliza que usa a renda adquirida na plataforma como forma de complementação da renda principal, adquirida através do trabalho como entregador de baterias,

Qual o teu rendimento mensal? Você está só como motorista de aplicativo no momento? Não, não, eu tou em outra atividade agora, durante a semana, durante segunda à sábado, eu faço corridas agora fim de semana e durante a semana a noite para complementar. **E a tua renda líquida?** Em torno de três mil reais somando tudo. **Qual é essa outra atividade que você possui?** Eu tou trabalhando numa empresa de entregas de baterias, de carteira assinada. (Entrevista realizada com Santos em agosto de 2021).

O que é possível perceber é que os rendimentos dos (as) motoristas por aplicativo oscilam muito e dependem de vários fatores. No site da UBER a estimativa de ganho para São Luís Maranhão é de R\$ 1.844,00 por semana, contudo, essa estimativa é para o motorista que faz cinquenta horas por semana.⁶³ O site também informa que os “ganhos ao dirigir com o APP da Uber dependem de quando, onde e com que frequência se dirige”. E a estimativa informada não inclui os custos de responsabilidade dos (as) motoristas por

⁶³ Seus ganhos com a Uber são determinados pelas viagens que você faz, a hora em que elas ocorrem e sua participação em promoções semanais. (UBER, 2021).

aplicativo, como combustível e manutenção do carro (UBER, 2021). O gráfico abaixo representa a variação dos rendimentos.⁶⁴

Tabela 11: Rendimento mensal dos motoristas de aplicativos.

Rendimento mensal	%
Um salário mínimo	15
De dois a 5 salários mínimos	85
De cinco a dez salários mínimos	0
Mais de dez salários mínimos	0

Fonte: Dados da pesquisa, 2021/2022

Uma parcela dos (a) motoristas relatam que os valores adquiridos na atividade não são suficientes para arcar com todas as despesas, e com a alta da gasolina ficou ainda mais difícil. Inúmeros setores da economia no país foram atingidos pela alta nos preços dos combustíveis, porém, os (as) motoristas por aplicativo, dependem de forma significativa, assim como os caminhoneiros e taxistas, do combustível para trabalhar. Isso levou “os (as) motoristas trabalhem o dobro para garantir o mesmo valor arrecadado antes do aumento no valor da gasolina” (GUIMARÃES; DIAS, 2022).⁶⁵ Isso é perceptível em uma das falas das entrevistas.

Principalmente que a gente teve um aumento muito grande na questão da gasolina, e a gasolina e também o álcool, enfim, vão impactar diretamente no nosso trabalho porque a gente tem que abastecer todos os dias, então por exemplo, quando eu comecei a trabalhar eu tava pagando ali em média, três e setenta, três e oitenta no litro de gasolina, hoje eu tou pagando cinco e quarenta e cinco, cinco e cinquenta então isso é, é gritante a diferença, e isso faz com que a gente tenha que passar horas e horas trabalhando, antes eu tinha um costume muito grande de conseguir ter dois dias de folga na semana né, ou pra fazer faculdade, ou pra fazer, pra me dedicar a faculdade, enfim, pra descansar mesmo, e agora eu trabalho todos os dias, todos os dias que eu estou

⁶⁴ Também convém alertar para as metamorfoses que essa forma de salário sofre, sendo chamada de salário por produção em setores como a da cana-de-açúcar, por exemplo, quando a relação entre quantidade e salário passa a ser mediada por uma série de cálculos e artimanhas que tornam a quantidade de peças mais difícil de ser percebida pelo trabalhador. Porém, na uberização, o grau de complexidade é ainda maior, porque além de mistificar a relação da remuneração com o tempo de trabalho, tenta-se anular a existência do salário. Isto é, se o motorista ou entregador não é trabalhador e se não há relação/vínculo de trabalho, tampouco deve existir salário, mas apenas ganhos proporcionais à produtividade do prestador de serviço, lucros de seu empreendimento individual. (SOUZA, 2022, p. 389).

⁶⁵ Disponível em: <https://www.foregon.com/blog/o-aumento-da-gasolina-e-seus-impactos-no-transporte-por-aplicativo/#:~:text=No%20ano%20de%202021%2C%20mais,conta%20do%20valor%20da%20gasolina.>

trabalhando, porque o valor da gasolina afeta na renda, a renda diminui, e a gente têm os gastos com a manutenção do veículo, enfim, e têm as nossas próprias contas para pagar. E eu acho que isso ainda é mais agravado, mais ainda pra quem aluga carro, e deve ser muito mais complicado também, uma vez que o pagamento do aluguel ali é semanal, em torno de quatrocentos a quinhentos reais semanal, mas enfim, se torna ainda mais complicado ainda. (Entrevista realizada com Prado em agosto 2021).

Um agravante para quem depende, como foi falado anteriormente, exclusivamente da renda adquirida no aplicativo, porque nesses casos o (a) motorista precisa dar conta de outras despesas, como a manutenção do carro que é utilizado como o principal instrumento de trabalho, e ainda precisa fazer sobrar para outras despesas, como alimentação. O que acaba forçando o (a) trabalhador (a) a ficar mais tempo trabalhando para garantir sua reprodução econômica.

O impacto tem sido tão grande que muitos motoristas deixaram de trabalhar nas plataformas ou passaram a usar como estratégia o cancelamento de corridas que não compensavam serem feitas, porque não eram capazes de pagar nem o combustível gasto. Isso afeta diretamente os lucros do (a) motorista por aplicativo. Em uma outra fala, o motorista relata que antes colocava uma quantidade de gasolina e tirava um lucro a mais com sobra, depois que houve o aumento, isso não foi mais possível,

Como estão as corridas com os valores altos da gasolina? Tá em média, eu boto cem eu tiro cem litros, antes se eu botava cem, eu tirava cento e setenta litros, tá a mesma coisa, quantidade de litros colocadas e tiradas, agora dá para tirar só o que eu coloco, boto cem, aí eu tiro cem litros só, se aumentar mais um pouquinho, não vai ficar fácil, porque aí não tem mais como lucrar. (Entrevista realizada com Alves em janeiro de 2022).

Assim, o preço da gasolina é um fator importante para os motoristas por aplicativos, já que eles precisam abastecer seus veículos para realizar suas atividades diárias. Quando o preço da gasolina aumenta, os motoristas precisam pagar mais para abastecer seus carros, o que pode reduzir seus lucros ou aumentar o custo das corridas para os passageiros. Assim sendo, os aplicativos conseguem atrair um quantitativo de motoristas com promessas de ganhos que às vezes fogem à realidade, uma vez que vários fatores são fundamentais para esses ganhos. Desse modo, é significativo traçar um perfil ocupacional dos (as) motoristas por aplicativo, com o propósito de compreender como chegaram a plataforma.

3.2. O tempo e o espaço de construção da trajetória ocupacional dos motoristas por aplicativo na Região Metropolitana de São Luís.

Ao traçar um perfil ocupacional dos (as) entrevistados (as), nota-se que todos (as) no conjunto dos entrevistados já exerceram, ou exercem outras atividades remuneradas, tanto no âmbito formal, como no âmbito informal, desempenhando atividades autônomas. Isso reforça o fato de que a plataforma surgiu com um intuito de ser uma atividade para garantir um extra ao trabalhador, e não ser a atividade principal, mas em um cenário onde o desemprego se torna crescente, a atividade para alguns acaba sendo a principal forma de ganho. Ao perguntar a um dos motoristas se ele exercia outra atividade além da de motorista por aplicativo a resposta foi,

Por enquanto não, só como motorista de aplicativo, mas também tem quatro pessoas fixas que eu levo todos os dias para o trabalho, uma grana já fixa. **Mas dá para tirar algum rendimento trabalhando só como motorista por aplicativo?** Olha dá, dá sim, não dá para ficar rico, mas dá para tirar uma renda. **Qual o teu rendimento?** Olha, tirando tudo, manutenção do carro, gasolina, eu acho que ainda sobra uns mil e quinhentos, tirando as despesas. (Entrevista realizada com Melo em outubro de 2021).

Fidelizar o cliente também é uma estratégia para quem está apenas na atividade como motorista por aplicativo e precisa aumentar seus ganhos, é comum os (as) motoristas mandar produzir cartões de visita oferecendo seus serviços como motorista, caso o cliente queira fechar um pacote para viagens fixas. Os que se encontram em outras atividades remuneradas e de carteira assinada, utilizam apenas o horário pós trabalho para fazer as corridas.

Abaixo um quadro das principais atividades exercidas até a chegada ao aplicativo, ou exercidas concomitantemente a atividade na plataforma.

Quadro 10 - Trabalhadores entrevistados segundo a trajetória ocupacional

Nome	Empresa	Função	Trajetória Ocupacional				
			Ocupação 1	Ocupação 2	Ocupação 3	Ocupação 4	Ocupação 5
Rocha	UBER/PO P/99	Autônomo/segurança eletrônica/motorista por aplicativo.	Autônomo/Laja Jato	Office boy	Auxiliar administrativo/CVRD	Assistente administrativo. CVRD	***
Sousa	UBER/PO P/99	Autônomo/Movéis projetados e motorista por aplicativo	Técnico em segurança do trabalho/ALUMAR	Autônomo/móveis projetados.	***	***	***
Coelho	UBER/PO P/99	Autônoma manicure/motorista por aplicativo.	Autônoma/Manicure	***	***	***	**
Melo	UBER/PO P/99	Motorista por aplicativo.	Vigilante	Promotor de eventos.	Entregador	Gerente de vendas	***
Nascimento	UBER/PO P/99	Taxista/Motorista por aplicativo.	Caminhoneiro	Entregador	Perueiro	***	***
Matos	UBER/PO P/99	Eletricista autônomo/Moto	Moto boy	Eletricista	***	***	***

		rista por aplicativo.					
Gonçalves.	UBER/POP/99	Autônomo/Motorista por aplicativo.	Vendedor	Assistente de venda	***	***	***
Diniz	UBER/POP/99	Vendedor empresa Fila/Motorista por aplicativo	Atendente McDonald's	Auxiliar de laboratório.	Estoquista	Serviços gerais	***
V. Padro	UBER/POP/99	Entregador/Motorista por aplicativo.	Repositor de supermercado.	Atendente de frigorífico	Vendedor	Entregador	***
Alves	UBER/POP/99	Motorista por aplicativo	Técnico de informática	Técnico administrativo	***	***	***
Rodrigues	UBER/POP/99	Vendedor autônomo peças para celulares/Motorista por aplicativo	Técnico de instalação de internet/ SKY e NET.	Vendedor	***	***	***
Araújo	UBER/POP/99	Auxiliar de vendas Bateria de carro, /Motorista por aplicativo.	Ajudante de pedreiro	Eletricista	Montador de móveis	***	***
Santos	UBER/POP/99	Motorista por aplicativo.	Estoquista	Atendente	Construção Civil	Ajudante de serviços gerais	***
Castro	UBER/POP/99	Motorista particular/Motorista por aplicativo.	Técnico de cinema	Operador portuário.	Motorista particular.	***	***
Franklin	UBER/POP/99	Motorista de aplicativo	Vigilante	Pintor	Eletricista	Segurança particular	Segurança patrimonial.
Oliveira	UBER/POP/99	Vendedor/motorista por aplicativo.	Atendente de Balcão	Vendedor	Promotor de eventos	Promotor de vendas.	***
Serra	UBER/POP/99	Contador/Motorista por aplicativo.	Balconista de farmácia	Operador de telemarketing ;	Auxiliar de estoquista;	***	***
Ferreira	UBER/POP/99	Criador de suínos/Motorista por aplicativo	Moto boy	Vendedor autônomo.	Serviços gerais;	***	***
Macedo	UBER/POP/99	Motorista por aplicativo	Montador de móveis	***	***	***	***
Mesquita	UBER/POP/99	Autônomo/motorista por aplicativo.	Eletricista	Entregador	Vendedor	Montador de móveis	***

Fonte: Pesquisa de Campo (2020).

A uberização, principalmente de transportes de passageiros é um universo bastante diversificado. Olhando o quadro de ocupações dos (as) motoristas de aplicativo, é possível perceber essa diversidade, porque existem muitas outras ocupações que não aparece no quadro, porque o campo de pesquisa é muito mais vasto que a amostra aqui apresentada.

Na fala do presidente da Associação dos Motoristas por Aplicativos do Estado do Maranhão (AMAPMA), ele tem a preocupação de mostrar que o trabalho na plataforma não é o único caminho ocupacional traçado pelos trabalhadores e revela o universo multifacetado da uberização do transporte de passageiro, além da preocupação de

demonstrar que os (as) motoristas possuem habilidades heterogêneas. Na entrevista concedida ele diz,

Ninguém nunca me perguntou isso, quem são os motoristas de aplicativo? Quem são eles? Criou –se um estigma que motoristas de aplicativos são pessoas que não teve escolaridade, que estava desempregado, que não deu certo e virou motorista de aplicativo, mas aí eu te digo, o motorista de aplicativo dentro desse complexo geral, desse contexto, tem muita gente que tem um grau de escolaridade, inteligência bem elevada, talvez as pessoas pensam que não tem, tem um se eu não me engano, que tem até doutorado se eu não me engano, mestrado e doutorado, se eu não me engano doutorado, têm uns que são professores, têm outros, por exemplo, tem um que se formou em medicina e ele não conseguiu o Revalida dele, se eu não me engano ele se formou na Bolívia, mas quando ele conseguir vai ser médico, já se formou, tem contador, eu sou contador, estou fazendo direito agora, têm outros colegas meus que são contadores, então assim, tem muita gente que tem curso superior, mas que estão nessa situação, mas têm muitos fatores, os fatores econômicos que a gente está vivendo no momento, a dificuldade global, a pandemia, e às vezes não tem função para todo mundo, uma pessoa passa um tempo aqui, mas a gente sabe que é passageiro, uns vão sair, outros vão ficar, engenheiro elétrico, colega meu, engenheiro mecânico, deixou algumas semanas, mas ele está rodando no final de semana, ganhando um salário razoável, e tem muita gente bem escolarizada, para o pessoal não pensar, ah é só gente que não tem escolaridade. (Entrevista realizada com Carlos Augusto Aires presidente da Associação dos Motoristas por Aplicativos do Estado do Maranhão - AMAPMA).

A importância do reconhecimento aparece aqui como relevante, o motorista quer ser reconhecido por outras formações e ocupações, não quer ser visto exclusivamente como motorista por aplicativo. Uma situação de liminaridade pode ser percebida na fala no presidente da AMAPMA, porque o que dá a entender é que a uberização é lugar deslegitimado, embora muitos recorram à atividade como meio de garantir alguma fonte de renda, mesmo ocupando outras profissões. O motorista nesse caso, ocupa o entre lugar, ele é motorista por aplicativo, mas quer ser identificado de uma outra maneira. Ou ao que parece, ser motorista por aplicativo possui um estereótipo de alguém que não conseguiu vencer na vida, não estudou o suficiente, ou tem pouca capacidade para conseguir algo melhor.

Tem muita gente inteligente, que conversa num grau, que talvez o pessoal pensa que talvez o motorista não converse entendeu, muitos conversam sobre política, grande gama de motoristas de aplicativo que debate sobre A e B, que tem uma visão política né, uma visão até global mesmo da questão política histórica, da questão histórica, e de pensamentos bem aflorados mesmo, mas claro, têm aqueles que no tradicional não chamariam, como as pessoas depreciam, nomenclatura de burros, isso aí não existe, digamos que o cara só não teve uma opção de ter mais instrução né, eles não tem muita instrução, a gente percebe que a limitação pela baixa escolaridade não impede a profissão como motorista de aplicativo, até mesmo porque muitos aprendem, se envolvem, e nem quer dizer também que se o cara tem uma faculdade, que ele é um professor, que ele vai ser um excelente motorista, não, porque essas qualificações, essas qualidades dele, de conhecimento ali, ela vai ajudar sim

como motorista de aplicativo, mas não vai determinar, ajuda ou influencia, mas não vai . Não quer dizer que ele vai ser bom ou ruim que o cara é formado em letras que ele vai ser um excelente motorista, não, pode ser que o cara que cursou até o nono ano pode ser que seja melhor né, que vai daquela questão natural de cada um mesmo, como eu te falei, é muito aleatório mesmo. (Entrevista realizada com Carlos Augusto Aires presidente da Associação dos Motoristas por Aplicativos do Estado do Maranhão - AMAPMA).

Desta maneira, não existe uma fronteira única para entender que são esses trabalhadores vinculados as plataformas, e o limiar é constante nas relações de trabalho, até na forma como o motorista ver essa relação. Na fala do presidente da AMAPMA existe uma inquietação quanto à forma como eles e elas são vistos (as) pela sociedade, e pelos (as) usuários (as) dos aplicativos, dá alusão de que a plataforma cria um involucrio que impede as demais pessoas de enxergar as habilidades e capacidades que os (as) motoristas possuem.

A diversidade de ocupações é algo factual na análise das trajetórias dos motoristas por aplicativo, sendo que nas atividades anteriores exercidas por eles vai de nove a três meses em cada atividade, sendo nove anos e oito meses (como auxiliar administrativo) o maior tempo de permanência em uma mesma atividade e empresa, e de três meses (vigilante) o menor tempo de permanência.

Sendo que o menor tempo ocorreu por uma consequência das condições de trabalho em que o trabalhador era obrigado a arcar com alguns custos dos deslocamentos. Ao perguntar ao motorista que atuava como vigilante contratado por uma empresa de vigilância, por quanto tempo ele exerceu cada uma das atividades? E como era o trabalho, e as condições de trabalho? Ele respondeu,

Olha, como gerente de vendas eu fiquei dois anos, como promotor de vendas eu fiquei um ano e meio, entregador um ano, vigilante eu fiquei três meses porque tava ruim. **Como eram as condições de trabalho nessas atividades que você exerceu anteriormente?** Eram boas, a de vigilante eu tive um problema, que eu tinha minha moto, aí eu tinha que tirar a gasolina do meu bolso entendeu, não me reembolsava por isso passei só três meses. (Entrevista realizada com Melo em outubro de 2021).

De modo geral, o maior tempo além do já pontuado acima, que se refere apenas a um dos entrevistados, e que aparece na maioria das falas, é de dois anos em cada atividade, variando entre dois ou três motoristas que apontam uma média de três a quatro anos na mesma atividade e empresa. Sendo que entre os (as) entrevistados (as) todos (as) já tiveram ou tem alguma experiência formal de carteira assinada. Para alguns deles o

trabalho de carteira assinada é ainda fundamental, enquanto para outros, depende muito da questão salarial, ou a atividade por conta própria.

3.2.1. Transição ocupacional na perspectiva dos (as) motoristas por aplicativo de São Luís/MA.

Entre os principais motivos que levaram a troca das ocupações estão, mudar para uma atividade remunerada de carteira assinada, porque a empresa chegou a falir, falta de boas condições de trabalho, como aparece na fala de um dos entrevistados, atrasos no pagamento dos salários, por se sentir explorado na função, baixa remuneração e mudança de estado. Abaixo, algumas falas dos motoristas que ilustram as transições ocupacionais e representam uma busca contínua por melhores condições de trabalho e por progressão profissional. Ao perguntar por que mudou de cada trabalho? Um deles que trabalha com segurança eletrônica (instalação de câmeras de segurança e cerca elétrica) respondeu,

O primeiro foi por minha conta, eu já não me interessava pelo serviço, eu queria assinar carteira, nunca tinha trabalhado de carteira assinada, então eu tinha esse propósito de assinar a carteira pela primeira vez, aí assinei a carteira. Como auxiliar administrativo eu saí porque a empresa começou a ter problemas, eles começaram a atrasar o salário, aí eu resolvi voltar a trabalhar como autônomo novamente, aí eu peguei vários contratos, aí eu consegui trabalhar com segurança eletrônica e aos poucos fui crescendo um pouquinho mais e estou trabalhando até hoje. (Entrevista realizada com Rocha em agosto de 2021).

É interessante perceber a preocupação de sair de uma atividade informal em busca de uma atividade amparada pela (CLT) e, ao mesmo tempo, observar o retorno a informalidade quando as condições de trabalho já não são atrativas, principalmente em relação à questão salarial que é uma peça fundamental para quem estabelece um contrato de trabalho. O amparo trabalhista ainda representa para muitas pessoas uma parte importante na trajetória ocupacional, além das garantias trabalhistas que vem em conjunto, mas as condições de trabalho também são fundamentais no processo. Isso fica aparente em outra fala,

Teve uma empresa que eu trabalhei que eu achava que era muita exploração que foi na de estoquista né, que eu trabalhava bastante, mas não recebia muito bem, a questão salarial, entendeu. Ali era bem complicado, essa empresa aí foi bem chata, foi um trabalho escravo, eu achei, eu entrava oito horas da manhã e saía meia noite, foi bom quando eu saí, que eu recebi as horas extras todas, foi bem legal. (Entrevista realizada com Diniz em agosto de 2021).

E em outro contexto a saída foi motivada por questões interpessoais. Que conjuntamente as condições de trabalho, as questões salariais e as garantias do trabalho

formal, são do mesmo modo importantes. Na fala abaixo, é importante destacar que se trata de uma grande empresa, com possibilidades de crescimento ocupacional, o que não foi suficiente a princípio para manter o trabalhador no emprego, embora ele tenha se arrependido depois,

Eu trabalhava numa empresa, Olympikus de calçados também, esqueci de falar, a mesma fila hoje, eu saí de lá para ganhar bem menos por causa do meu supervisor, eu não estava me dando bem com ele, aí acabou que eu me arrependi de ter saído da empresa, troquei o certo pelo duvidoso né, porque eu recebia bem, fui receber mal e trabalhar mais, entendeu, esse foi meu arrependimento. (Entrevista realizada com Diniz em agosto de 2021).

Isto posto, a rotatividade ou não no mercado de trabalho, além, claro, de ser ocasionada pelo cenário econômico nacional e internacional, também são motivadas por escolhas feitas pelos trabalhadores em momentos em que a permanência se torna difícil ou desfavorável, ou quando o dispêndio de trabalho não deixa espaço para outras atividades, além de não ser remunerado de acordo com o tempo gasto. Em entrevista realizada com Nascimento, ele demarca isso,

Eu parei de trabalhar como técnico de instalação, mas eu trabalhava normal né, de carteira assinada, mas eu percebi que tomava muito meu tempo e eu ganhava muito pouco, e eu não tinha tempo para fazer outras coisas, como motorista né eu pelo menos tenho tempo de fazer outras coisas, de construir algo que realmente me dê um futuro né. (Entrevista realizada com Rodrigues em março de 2022).

A despeito de, é útil destacar que uma boa parcela dos motoristas chegam até as plataformas atraídos (as) pela possibilidade de fazer o seu próprio horário, o que permite um espaço para outras atividades, sejam elas de lazer, trabalho, descanso, estudo ou outras, e da liberdade de escolher quando vão trabalhar ou não. E com essas possibilidades, a não regulamentação, ou seja, a falta de amparo e seguridade social e os riscos significativos da atividade vem equitativamente. Por outro lado, têm aqueles trabalhadores que estão em uma atividade, mas estão sempre buscando condições salariais e de trabalho melhores,

Lembra porque mudou de um trabalho para o outro? É sempre a proposta salarial, eu estou trabalhando em uma aí eu estou ganhando um pouco, aí eu recebo uma proposta para ganhar mais, aí eu já migrava, opa tá pagando mais, estão pagando melhor, os benefícios também, ah, essa aqui não tem o benefício que a outra tem, aí eu vou lá para a outra independente do tempo, paga melhor têm mais benefícios que o outro eu já migro logo independente do tempo. (Entrevista realizada com Franklin em agosto de 2021).

E em alguns casos, o (a) motorista está trabalhando através das plataformas, mas está buscando o tempo inteiro se inserir no mercado de trabalho formal, na medida em

que a atividade nas plataformas digitais não oferecem benefícios ao trabalhador, e a questão salarial vai depender muito do contexto, do tempo gasto com a atividade, das condições das ruas, do tráfego, etc. Sendo também, que a qualquer momento, o motorista pode ser bloqueado pela empresa/aplicativo e estará impedido de “rodar”. É um cenário instável, têm aqueles que buscam outros meios, mas o cenário do mercado de trabalho por vezes não é muito favorável, ou contribui para essa inserção,

Atualmente eu estou trabalhando só como motorista de aplicativo, mas eu tenho outras profissões, mas eu não consegui nada ainda, eu estou procurando alguma coisa na minha área, mas de vez em quando eu faço uns bicos como eletricitista, é complicado, no estado do Maranhão é complicado. (Entrevista realizada com Franklin em agosto de 2021).

Isso é um traço ocasionado por um mercado de trabalho em constante mudança, e amparado por um capitalismo que também vive um processo de transição e se tornou ainda mais frágil, mesmo com todo o aparato tecnológico. Como consequência, se tem um maior nível de flexibilização das relações de trabalho e mesmo que a seguridade social e direitos sejam desejados para quem estabelece um contrato de trabalho, nem sempre as condições são vantajosas ou propícias, porque não paga um bom salário, toma muito tempo de vida do indivíduo e inviabiliza a realização de outras atividades, não possui um ambiente saudável, entre outras situações. O que acaba dando margem para modelos de negócios como o da uberização. E

O padrão fordista clássico – fundado nas negociações coletivas, no peso dos sindicatos e num sistema de proteção social teria se tornado inadequado às estratégias empresariais contemporâneas, movidas pelo intuito de intensa racionalização (da produção e do trabalho), numa situação de acirrada competição e de inusitada exposição a padrões internacionalizados de produção e consumo. “Focalização” e “desverticalização” estariam atrelados ao crescimento da “subcontratação” e da “externalização” do trabalho. Desse modo, o esforço produtivo passaria a ser o resultado da ação de firmas em redes, nas quais a grande empresa (“enxuta” e “focalizada”) estaria agora estreitamente imbricada a um número seleto de fornecedores qualificados (GUIMARÃES, 2002, p. 105).

Em vista disso, está imbricado um formato de emprego e/ou trabalho que sofre uma metamorfose significativa em “suas relações sociais de trabalho”, mobilizadas por políticas que legitimam o discurso do estado de bem – estar social (Welfare state), e operam criando novos nichos de negócios que não oferecem vagas de empregos com proteção social, além de empurrar os trabalhadores para a informalidade, e para relações de trabalho precárias e instáveis (GUIMARÃES, 2002).

3.2.2. Trajetória sócio - ocupacional de trabalhadores uberizados em São Luís/MA.

Em um cenário instável, precário e de relações de trabalho flexibilizadas, é cada vez mais difícil competir por uma ocupação que garanta o mínimo de dignidade ao trabalhador. E a profissionalização não deixa de ser um mecanismo importante no encadeamento da trajetória sócio – ocupacional. Nos dados da pesquisa, existe uma parcela dos motoristas por aplicativo que obtiveram a sua formação profissional através de cursos técnicos, outros foram adquirindo novos conhecimentos e ocupando outras funções e/ou experiências na própria empresa, e outros foram aprendendo observando familiares e amigos que já trabalhavam em alguma atividade informal.

Mas, o curso técnico e superior, ainda representa uma parte importante para ocupações mais seguras, mesmo em um mercado extremamente competitivo, garante uma inserção mais rápida, principalmente para quem ainda não possui experiência, é o caso de Sousa, que foi do curso técnico, ao aprender observando, até chegar ao ensino superior. E o investimento em sua formação parece ter sido fundamental para ocupar alguns espaços no mercado de trabalho. Em sua fala ele diz,

Eu fiz o curso técnico em segurança do trabalho no CEFET, que hoje é o IFMA, aí eu cursei dois anos na época do curso, dois anos, e aí eu aproveitei e entrei na área da Alumar após o término do curso. Aí eu concluí o curso técnico, trabalhei na área da Alumar, aí eu saí depois disso e fui trabalhar com móveis projetados e ao mesmo tempo fui fazer o curso superior, com móveis projetados eu aprendi mesmo no dia a dia, eu observava o pessoal e tudo, tinha familiares que trabalhava com isso, eu observava o pessoal, e aproveitei para fazer o curso superior de engenharia civil à noite. (Entrevista realizada com Sousa em janeiro de 2022).

A educação é crucial para migrar no mercado de trabalho, especialmente em um ambiente em constante mudança e evolução tecnológica. A aquisição de novas habilidades e conhecimentos é fundamental para se adaptar às demandas de um mercado de trabalho em constante evolução. Ao buscar educação adicional, seja por meio de cursos, certificações ou uma educação mais formal, os indivíduos podem melhorar suas perspectivas de emprego, aumentar sua capacidade de competir por empregos de maior remuneração e melhorar suas chances de progredir em suas carreiras.

Desta maneira, a educação é um investimento valioso na carreira profissional de qualquer pessoa e pode fornecer benefícios duradouros para a vida toda, incluindo a capacidade de migrar para novas oportunidades de emprego e prosperar em um mercado de trabalho em constante evolução.

Em outras duas falas, também aparece importância da formação técnica para a entrada no mercado de trabalho. O trabalhador aproveitou as oportunidades que foram surgindo para se requalificar e melhorar suas condições de trabalho,

Como se deu a tua formação profissional? Lá em São Pulo o SENAI não é como aqui, lá eles abrem oportunidade para as várias idades, e lá eu sempre estava acompanhando pela internet alguns cursos, os cursos que eles oferecia para comunidade, e eu sempre estava aproveitando e me reciclando, mesmo que não fosse da minha área eu ia fazendo, eu sempre aproveitava um curso ou outro aí, começava a fazer o curso, aí no SENAI aparecia no mural a vaga para pessoa que já estava estudando aí eu ia lá fazia um teste, aí dava certo eu começava a trabalhar, aí o professor colocava a vaga no mural e falava que estava pagando tanto, um salário bom, aí eu ia lá e perguntava para o professor se podia ir lá e fazer um teste, eles perguntavam, você sabe fazer o serviço, eu sei, aí eles você, vamos fazer um teste com você, faz isso aqui para mim, se ficava do agrado dele, beleza, você está contratado, não tinha esse negócio de espera a gente entrar em contato, não, aí eles dão muita oportunidade lá. (Entrevista realizada com Oliveira em agosto de 2021).

A formação técnica é extremamente importante para o mercado de trabalho, uma vez que muitas empresas e setores da economia exigem profissionais altamente capacitados e especializados para atender às demandas específicas de suas atividades. Os cursos técnicos, tecnológicos e profissionalizantes oferecem uma formação mais rápida e prática do que a graduação, o que possibilita aos alunos entrarem no mercado de trabalho em menos tempo.

O segundo além de conseguir entrar no mercado de trabalho a partir da formação técnica, conseguiu também migrar de função na empresa e aprender uma nova profissão.

Após o término do ensino médio eu só consegui fazer a formação mesmo só de técnico de informática, na época era um curso bem avançado, mas não era tecnólogo não, mas era um curso avançado, que já incluía até a parte de manutenção de computadores, era técnico, não era curso de reconhecimento não, de certificação superior. Aí eu entrei na empresa para ser office boy só com o curso técnico de informática e na de auxiliar administrativo também, eu aprendi a profissão lá na empresa. (Entrevista realizada com Rocha em agosto de 2021).

Portanto, é salutar, uma formação técnica ou superior para melhor competir no mercado de trabalho atual, uma vez que as novas tecnologias exigem um update contínuo. Embora a uberização em si, não exija uma formação técnica ou superior, apenas que a pessoa tenha um celular com internet, saiba mexer e acompanhar o GPS, saiba dirigir e tenha carteira de habilitação permanente. O que não deixa de exigir o mínimo de conhecimento tecnológico.

A formação e qualificação profissional também pode proporcionar uma melhora nas condições de vida dos trabalhadores ao longo do tempo, ou seja, favorece uma

mobilidade social. No Brasil, de acordo com Pastore (2001), as alteridades estão muito presentes quando se fala em mobilidade social, porque por um lado, ela ocorre com certa frequência, mas, ao mesmo tempo, não é capaz de alterar o cenário de desigualdade ainda muito presente no país. Contudo, com as mudanças que vem ocorrendo no mercado de trabalho, principalmente depois dos anos 50 e 70, o que se observa é que essas mudanças “impulsionaram uma grande quantidade de indivíduos a atingir uma situação social mais alta do que a de seus pais”, principalmente porque nos dias atuais possuem muito mais acesso a tecnologias, e possuem mais possibilidades de formação técnica profissional (PASTORE, 2001, p. 3).

Analisando a trajetória dos motoristas por aplicativo, o que se observa é algum tipo de mudança na situação dos (as) trabalhadores (as) entrevistados (as), embora os relatos apontem as dificuldades em sanar as contas e guardar algum dinheiro, ou do aumento das despesas por causa do aumento da família, os motoristas percebem uma melhora na sua condição socioeconômica.

E essas mudanças estão atreladas na percepção dos (as) trabalhadores (as) a conquista da casa própria, do veículo, ferramenta fundamental para o trabalho nas plataformas, e com a capacidade de realizar coisas que antes não eram possíveis, como, por exemplo, fazer uma viagem em família. Ao perguntar aos entrevistados se houve mudanças nas suas condições de trabalho na última década? As respostas foram,

Olha, melhorou, mas continua não sendo suficiente até porque na época que eu comecei eu não tinha família, agora eu tenho, então, apesar do aumento não é suficiente, vamos pensar assim, o custo de vida, a forma como eu gastava também, agora eu pago veículo, eu também assino algumas coisas, atualmente eu me escrevi num curso de desenvolvimento de sistemas, que eu tenho que pagar todo mês, então isso eleva meu custo, mas eu consigo virar todo mês direitinho, entendeu, e eu posso dizer assim que melhorou a situação assim no geral, eu não tinha nada disso, entendeu, eu vim ter meu primeiro patrimônio assim, um veículo né, uma moto, depois de dois anos trabalhando já, e eu não tinha essa perspectiva de ter carro, casa, eu não tinha não, mas hoje graças a Deus eu tenho, da minha teimosia de ter minhas coisas. (Entrevista realizada com Rocha em agosto de 2021).

Olhando o passado e vislumbrando o presente, as conquistas alcançadas além de serem frutos da luta diária para melhorar as condições de vida, representam uma transição econômica, não é uma mudança de classe, mas para as pessoas elas são cruciais e representam um avanço no tempo.

Eu mudei, eu mudei, acho que tem, depois que meus filhos nasceram, depois de cinco anos pra trás, há cinco anos atrás, porque aí a gente comprou casa, há um ano e meio eu comprei um carro, assim, a gente mudou algumas coisas,

mas continua aperreados, muitas contas, só que a gente poderia dizer que hoje a gente têm bens né, acho que talvez a gente possa, a gente tem carro, não anda mais de ônibus, talvez isso se enquadre de algum modo, eu acho que sim, a gente tem uma casa, tem carro, antes a gente morava de aluguel, então de certa forma a gente deu um salto, melhorou sim. (Entrevista realizada com Araújo em agosto de 2021).

Mesmo medindo a condição socioeconômica a partir do consumo de bens, e não aparecendo outros fatores nas falas, como progressão no nível de escolaridade, é importante destacar que todos (as) percebem, ainda que pequena, uma transformação na sua condição de vida. Embora existam concepções que consideram que a melhora na condição socioeconômica enfrenta momentos de oscilação ou rotatividade no mercado de trabalho, o que tem uma influência expressiva na melhora ou piora da qualidade de vida dos trabalhadores. É o que demonstra Castro entrevistado em novembro de 2021,

Olha, eu vejo mais como se fosse, com dizer, um sistema de ondas, entendeu, houve períodos muito bons financeiramente, períodos muito ruins financeiramente, questão de desemprego, porque teve outras atividades antes dessa que eu te falei anteriormente, e sempre acontecia de em média quatro anos eu ser desligado dos empregos, ter redução, a empresa fechou em muitos desses casos e quando eu saía era muito ruim, entendeu, e outros períodos muito bons, por exemplo, eu estou atualmente no aplicativo, estou atualmente quatro anos, mais um círculo de quatro anos, e eu estou justamente no período de baixa, mas já passei outros períodos muito bom no aplicativo, uns ganhos razoáveis e a despesa muito baixo, hoje os ganhos estão muito baixos e as despesas muito altas, eu estou no período de baixa, eu estou passando uma certa dificuldade por causa dos custos do aplicativo, mesmo trabalhando o dia inteiro, então foram períodos de ondas, teve períodos que eu estava muito bom financeiramente e períodos que eu estava muito ruim financeiramente, e teve algumas situações que eu estava desempregado entendeu.

A melhora na qualidade de vida não é apresentada como consequência da uberização, nem por aqueles que possuem a atividade como única fonte de renda no momento. É consequência de outros contextos de trabalho e também de outros cenários econômicos.

Melhorou, melhorou bastante né, eu não tinha carro, eu não tinha casa, hoje graças a Deus eu tenho meu apartamento, tenho meu carrinho sabe, minha vida mudou bastante. Não foi ocasionada pela UBER, mas pela outra atividade com venda de calçados, dos outros trabalhos que fiz sabe, a UBER é só para complementar, ah eu preciso pagar uma conta, aí eu vou lá pego cem, aí faço só isso mesmo, não dá para viver, na verdade, é só para complementar a renda. (Entrevista realizada com Diniz em agosto de 2021).

Há os que percebem a melhora considerando os conhecimentos adquiridos, a conquista de uma família como base de apoio, ter condições de correr atrás dos objetivos, ou seja, ter saúde para trabalhar, mesmo em meio a intempéries da vida e as dificuldades de conseguir uma ocupação no mercado de trabalho que garanta uma vida com mais dignidade. Segundo Oliveira em entrevista realizada no mês de agosto de 2021,

Assim, graças a Deus, melhora, melhora, eu trabalhei muito, como eu posso dizer que a gente não ganha um dinheiro para enriquecer, mas dá para viver bem, a maior parte das empresas hoje a remuneração é muito abaixo, é devagar a pessoa conseguir um bom dinheiro porque hoje em dia tudo ficou muito caro, a dificuldade em você adquirir um poder aquisitivo monetário é muito difícil ainda, mas do que eu tinha para o que eu tenho hoje, eu acho que eu me considero estável, tanto em questão de conhecimento como de trabalho, a minha maior riqueza é minha saúde e minha família, mas dinheiro não consegui muito, não é fácil se montar no mercado hoje porque ele é muito disputado.

Na tessitura do mercado de trabalho moderno, a uberização se tornou uma realidade bastante expressiva, mas é uma atividade apenas para ser um apoio a mais na renda, um extra, e não para ser uma atividade exclusiva e permanente. Apesar de que a empresa/aplicativo incentiva os motoristas a permanecerem mais tempo na atividade, seja através das promoções, que não deixam de ser metas a cumprir e acabam fazendo com que o motorista rode com mais frequência e por muito mais tempo. Isto posto, no domínio da análise, a seguir alguns fatores sobre as condições de trabalho dos (as) motoristas em São Luís/Maranhão.

3.3. A área compartilhada da uberização: as condições de trabalho dos (as) motoristas por aplicativo.

O tempo é um fator elementar para quem roda nas plataformas de mobilidade, ponto esse já destacado em discussões anteriores. É ele que determina em boa parte os ganhos dos (as) motoristas por aplicativo. Quanto mais tempo o (a) trabalhador (a) dedicar a atividade, mais corridas vai conseguir realizar, o quanto mais corridas, mais ganhos.

A média de trabalho dos (as) motoristas é de oito horas diárias para aqueles que são autônomos ou tem o aplicativo como única fonte de renda, apenas dois motoristas em média trabalham doze horas ou mais por dia, de domingo a domingo. Os que possuem outras atividades trabalham em média de quatro a seis horas durante a semana, e nos finais de semana, trabalha uma média de oito horas por dia. Em entrevista realizada com Rocha em 14 de agosto de 2021, ao perguntar, qual o tempo de trabalho diário/semanal? Ele respondeu,

Diário é quatro horas, quando tem um feriadão, aí eu tiro para fazer corrida pela manhã e à tarde, e às vezes até dá oito horas, quatro pela manhã e quatro à tarde, às vezes quatro pela manhã e duas horas à tarde, mas sempre a meta é quatro horas, é o suficiente para fazer um valor para pagar algumas coisas e guardar o restante.

Em uma outra fala, o motorista diz que tenta manter oito horas de trabalho por dia para se equiparar a média diária de uma boa parte das demais profissões, no intuito também de exercer algum tipo de controle sobre a atividade e não trabalhar de forma excessiva e se tornar prisioneiro das plataformas. Castro, em entrevista realizada em novembro de 2021 afirmou, *“eu tento fazer uma média de oito horas, entendeu, eu tento manter até para não me tornar um refém do aplicativo, eu tento manter uma média de oito horas que seria uma jornada de trabalho normal”*.

A percepção do motorista quanto a importância de ter um controle para não se tornar refém é pertinente, sendo que rodar mais, significa ganhar mais, e o motorista em questão tinha até o período da entrevista a atividade por aplicativo como sua única fonte de renda e pagava pensão para duas filhas. Mas tinha consciência da necessidade de não ultrapassar para não ser submetido ao processo de exploração das empresas/aplicativos.

Observando a trajetória desse motorista é possível entender o nível de clareza com relação a sua situação enquanto prestador de serviços na plataforma, ele na época tinha acabado de se formar em Turismo e Hotelaria, em uma universidade pública, e tem histórico de participação em movimentos sociais, grêmios estudantis e sindicatos, no âmbito em que a análise está sendo tecida, provavelmente esse passado de participação em movimentos tenha contribuído para um maior nível de consciência quanto a sua situação enquanto trabalhador que por ventura, pode ser explorado.

Em outros casos, os (as) motoristas (as) que trabalham em outras atividades além do aplicativo, organizam seus horários de acordo com a disponibilidade de tempo que possuem, em momentos livres, considerando como estratégia, os períodos de promoções do aplicativo, os períodos que têm um maior movimento de pessoas, que mesmo rodando uma quantidade menor de horas, é possível tirar algum rendimento.

Assim, como eu comecei a trabalhar eu deixei de rodar durante a semana né, no caso, de segunda a quinta, só que a plataforma começou a colocar umas promoções né, e aí quando a plataforma coloca essas promoções, eu rodo no horário das promoções né, e geralmente eles estão colocando promoções à noite, de nove às dez, de nove para dez horas da noite, então, às vezes eles colocam de seis a sete da noite, que é o horário que eu tou saindo do trabalho né, então eu aproveito esses horários para ter uma renda a mais, então eu aproveito esses horários para ter uma renda a mais, o fim de semana é o principal dia né, e agora como reabriu o comércio, o fim de semana é o principal dia pra gente rodar né, mas especificamente à noite, porque é fim de semana o pessoal vai pra festa, volta da festa né, vai para os bares e aí as corridas vai, você têm mais corridas e com valores maiores, esses dias né, e no horário da noite, então eu tou rodando mais nesse horário da noite, principalmente nos fins de semana, geralmente na sexta eu rodo até dez horas,

dez e meia, das seis até dez e meia, no sábado começo cinco às vezes seis, aí vou até uma hora da manhã, às vezes duas, depende do dia, às vezes meia noite, geralmente é mais ou menos isso, às vezes até meia noite, e aí no domingo a mesma coisa, começo cinco seis horas, depois que o sol deu uma esfriada, e também vou até doze uma hora da manhã. (Entrevista realizada com Santos em agosto de 2021).

É pertinente fazer um adendo a partir da fala acima, apesar do quantitativo de dias e horas dedicados a plataforma serem aparentemente menores, o trabalhador precisa se dividir entre duas atividades, em alguns casos emendando com a atividade principal e usando o período que seria de descanso remunerado para adquirir uma renda extra, o que faz com que esse trabalhador extrapole o quantitativo de oito horas, podendo chegar até quinze horas de trabalho.

Nesse caso, ele se torna refém da necessidade, porque têm família, precisa pagar o carro, têm filhos para amparar, entre outras necessidades. E considerando que provavelmente a renda principal não seja suficiente, ele acaba dedicando mais tempo de sua vida ao trabalho. Diante disso, ele não consegue ter um controle sobre seu tempo de trabalho, mas é levado pela necessidade.

Enquanto uns buscam manter certo controle sobre seu tempo de trabalho, outros são levados pela necessidade, e têm aqueles que não conseguem mensurar o tempo que ficam disponíveis a plataforma. E “o tempo é uma dimensão essencial da relação do homem com o mundo, o que torna sua discussão relevante tanto do ponto de vista social como sociológico” [...] (CARDOSO, 2009, p. 27). Assim, como a plataforma deixa o trabalhador livre para fazer o seu horário, essa ideia de total liberdade, pode ser, na verdade, uma grande armadilha para o trabalhador. Em entrevista realizada com Serra em março de 2022, quando se perguntou seu tempo diário de trabalho,

Eu trabalho uma média, assim, como eu te falei, justamente por eu trabalhar a hora que eu quero, eu não consigo ter uma média padrão, porque, por exemplo, às vezes eu trabalho doze horas num dia, às vezes eu trabalho quatorze horas, às vezes eu não trabalho, às vezes passo dois dias sem trabalhar, mas às vezes eu passo quinze horas direto trabalhando, com sono, com fome, então, mas assim, se eu fosse te dar uma média, eu acho que eu ficaria nas oito ou nove horas por dia, só que é muito relativo, porque às vezes eu passo dois dias sem trabalhar, essa semana, quarta e quinta eu não trabalhei, ontem eu já saí para trabalhar meio dia e voltei onze horas da noite, entendeu? Então assim não tem uma hora fechada.

Um contraste interessante de percepções sobre o tempo de trabalho, que mostram que na atividade não existe um padrão sobre a forma como o (a) motorista se ver na atividade. No relato acima, mesmo o motorista tendo “liberdade” para fazer o seu horário,

ele trabalha quando está com sono, quando poderia parar por algumas horas e descansar, trabalha com fome, quando tem a liberdade de parar e se alimentar, mesmo que seja por uma hora, o que torna a ideia de liberdade paradoxal, isso porque o próprio trabalhador acaba se tornando prisioneiro da atividade. E, “no que se refere ao tempo de trabalho, muitas mudanças ocorreram. [...] ao mesmo tempo, em que a duração do trabalho foi sendo reduzida em função de pressão dos trabalhadores, ela foi, por pressão do capital, sendo flexibilizada e intensificada” (CARDOSO, 2009, p. 47).

Junto com o tempo de trabalho, existe também os riscos do trabalho, e na uberização eles são uma realidade frequente.

3.3.1. Entre trabalhar e correr riscos.

O (a) motorista por aplicativo está sujeito (a) a muitas situações, que vão do assédio ao risco de perder a própria vida trabalhando. Como as plataformas não têm um controle tão rígido com relação aos (as) passageiros (as), qualquer pessoa pode baixar o aplicativo e se cadastrar para usar os serviços. Desta maneira, uma pessoa pode chamar um motorista na intenção de cometer um assalto. Fora isso, existem os riscos de acidentes de trânsito, que além dos assaltos, também são comuns de acontecer.

Olha o risco hoje, o maior risco é acidente, acidente de trânsito, se envolver em acidente, nos últimos anos já sofri dois acidentes, já me bateram, me bateram duas vezes no meu veículo no último ano e o mais sério é a questão de assaltos entendeu, hoje a insegurança é muito grande, basicamente todo dia a gente escuta ou no jornal, ou nos grupos privados de aplicativo que alguém foi assaltado, ontem mesmo, dia onze, ouvi uma ocorrência que um motorista de aplicativo foi assaltado, colocaram o cara na mala e eles saíram para fazer assaltos, entendeu, saiu no jornal e tudo, entendeu, então o maior risco mesmo é assalto, fora os acidentes de trânsito. (Entrevista realizada com Macedo em novembro de 2021).

Por este motivo, uma parcela significativa dos motoristas não se sentem seguros com relação à atividade. A insegurança dos motoristas por aplicativo é uma preocupação crescente, principalmente em áreas urbanas. Existem vários fatores que contribuem para essa insegurança, incluindo a exposição a riscos como assaltos, sequestros, acidentes de trânsito e até mesmo agressões por parte de passageiros. Os motoristas por aplicativo muitas vezes trabalham em horários noturnos ou em áreas perigosas, o que aumenta o risco de incidentes. Além disso, os motoristas podem ser alvos de crimes como roubo de veículos e assaltos à mão armada.

As empresas de aplicativos têm implementado medidas paliativas para garantir a segurança dos motoristas, como a verificação de antecedentes dos passageiros e a disponibilização de ferramentas de segurança, como botões de emergência. No entanto, muitos motoristas ainda se sentem vulneráveis e pedem por mais proteção e medidas efetivas para garantir sua segurança, porque as que se encontram disponíveis não são suficientes.

O gráfico abaixo ilustra como os motoristas se sentem em relação à falta de segurança da atividade.

Tabela 12: Percepção dos (as) motoristas de aplicativo com relação a segurança na atividade.

Se sente seguro trabalhando como motorista de aplicativo.	%
Sim	10,5
Não	89,5

Fonte: Dados da pesquisa (2021).

Para driblar os perigos os (as) motoristas encontram na experiência as estratégias e mecanismos para continuarem trabalhando e, ao mesmo tempo, protegerem suas vidas. Entre as estratégias estão, pegar corridas somente no cartão, evitar rodar ou pegar corridas para bairros considerados de riscos, ou que representam um perigo maior, avaliar a forma como o passageiro se comunica na plataforma, avaliando as mensagens e a linguagem utilizada, evitar corridas com muitos passageiros, analisar o local de embarque antes de parar o carro, olhar a nota do (a) passageiro (a), entre outras estratégias.

O presidente da Associação dos Motoristas por Aplicativos do Estado do Maranhão (AMAPMA), Carlos Augusto Aires, em entrevista, pontuou algumas medidas que a Associação vem tomando para tentar amenizar o máximo possível os riscos e garantir mais segurança aos (as) motoristas por aplicativo, como, por exemplo, a criação de um aplicativo que aciona imediatamente a polícia em uma situação de possível risco, além de apontar algumas medidas que os motoristas mais experientes já tomam para garantir algum nível de segurança.

E como a atividade não é regulamentada, as plataformas assumem uma postura muito isenta em algumas situações específicas. No máximo, quando o (a) motorista passa

muito tempo parado (a), a plataforma envia uma mensagem para saber se está tudo bem, se aconteceu alguma coisa, mas se o motorista estiver sendo ameaçado, dificilmente vai conseguir responder, e mesmo que consiga responder, não será rapidamente socorrido. Daí a necessidade dos (as) motoristas buscar medidas mais concretas para minimizar os riscos. Segundo o presidente da AMAPMA, falta também um maior envolvimento e retorno das instituições de segurança para que o aplicativo, que é uma medida de segurança, saia do papel e se torne uma realidade. Ele elenca alguns pontos em sua fala,

Essa questão da segurança está dentro dessa questão que eu te falei, dos três pontos, que as operadoras não dão atenção para o motorista, a segurança ela é crítica, ela crítica mesmo, a gente tem aí diversos assaltos a motoristas de aplicativos dentro da capital São Luís, praticamente todos os dias, quase diário, isso já se tornou rotina, nós fizemos um requerimento a polícia militar, a Secretaria de Segurança Pública do Estado, eu fui lá a gente conversou, ainda era o anterior secretário de segurança pública, porque eu acho que não é mais ele, polícia militar e polícia civil, delegado geral da polícia civil, e lá foi até uma conversa boa, que eles iam desenvolver um aplicativo de monitoramento e rastreamento [...], eles estão desenvolvendo, eu tenho até aqui no meu celular ainda, está em fase de conclusão ainda, só que também, faz tempo né, veio a pandemia interrompeu né, a gente voltou lá, e a gente precisa de mais interesse do poder público, eu não sei se é uma questão de tempo, as pessoas que trabalham lá no TI, eles inclusive fizeram aquele aplicativo Salve Maria para mulheres né, que estão sobre proteção de medida protetiva né, que elas acionam, a polícia vai, basicamente parecido com aquele, só que o nosso tá finalizando, mas necessita, vamos dizer assim, de um empurrãozinho do poder público para finalizar, eu vou até lá, eu vou tá indo lá semana que vem, porque é uma das maneiras, por exemplo, se você me chamar e for assalto.

A vivência diária da atividade, acaba sendo um mecanismo importante para a garantia do mínimo.

Aí conta a experiência do motorista de destreza e atenção também, se você fizer uma chamada, eu vou conseguir identificar quem é você dentro da segurança, não 100%, mas 80, 90%, eu não sei onde você mora né, mas por exemplo, de repente você mora num local, você saindo desse local para outro local, a gente olhando tua nota, tua foto, e a gente consegue ter uma noção, alguns trabalham, por exemplo, só no cartão de crédito, o assaltado do cartão de crédito é bem menor, então muitos trabalham só no cartão de crédito, numa operadora deixam livre, a partir das dez horas na outra deixa só o cartão de crédito, porque é a segurança né, às vezes, é muito difícil, mas você consegue pegar um passageiro repetido né, que você já sabe, e têm alguns fatores assim, que pela percepção você vai sabendo quem é, tipo, se chamar duas horas da manhã, estou na área da Ponta da Areia, se chamar duas horas da manhã, tem um restaurante que eles fazem muito aqui, Ferreiro Grill, se chamar às doze ou duas horas da madrugada nesse local, aí você olha o bairro, para onde é o bairro, ah é um bairro X, você vai até lá pensando, ah é um garçom que está saindo de lá, aquele contexto mental, que ele estava arrumando tudo, ficou por último, geralmente eles vão de aplicativo, e tem outros fatores, têm umas pessoas lá da BR de madrugada, tem alguém saindo da cervejaria, ou da Coca Cola, então a gente consegue ver alguns pontos que já são rotineiros.

Outra estratégia utilizada pelos motoristas, segundo o presidente da EMAPMA, é atentar para pontos de embarque e desembarque, considerando também acontecimentos

anteriores que demarcam fatores de risco, como alguém que parece seguir um roteiro de viagem incomum, muito aleatório, principalmente em áreas consideradas de risco. O que não quer dizer que o passageiro seja alguém propenso a cometer um crime, mas o roteiro costuma apresentar um mínimo de lógica, como sair de uma residência e ir até um shopping, o que também não quer dizer que os assaltos não vão ocorrer nestes casos. Contudo,

Tem também aquele que consegue identificar aquele de periculosidade, uma pessoa numa parada de ônibus, numa parada de ônibus colocando para um posto de gasolina, aí você começa a filtrar isso aí, não é 100% que seja um assalto, mas também não é que não seja, mas você começa a ter mais atenção, entendeu, aí entra umas questões que infelizmente, que a gente fala que tem que ter um pouco de preconceito mesmo, tem que ter o preconceito, mas não um preconceito pejorativo, mas um preconceito digamos naquela questão de você mesmo antecipar seu conceito sobre sua percepção daquela pessoa né, não preconceito como eu digo, pejorativo, maldoso, mas tipo assim, você tem cinco segundos, você tem cinco segundos para identificar quem é a pessoa, você sabe que é ele, aí tem uns indicadores infelizmente negativos que a gente usa, que já é o estigma da sociedade de pessoas que comentem crime né, alguns tem uns trajes, uns colocam como traje, é cabelo, estilo, modo de falar, muitos motoristas que quando alguém manda uma mensagem para ele, tipo assim, boa noite mano, boa noite mano, tem motorista que diz que não pega quando a pessoa diz boa noite mano, questão da linguagem que não é muito usual, pela saudação, você já entende quem é a pessoa, porque uma pessoa, por exemplo, infelizmente, não é geral, mas as vezes levo isso comigo, se a pessoa é mal instruída, ela não teve bom estudo, caiu no mundo do crime, não é regra geral, mas a maioria tem um vocabulário deficitário, de conhecimento, concordância verbal, aí o cara tipo, manda uma mensagem, ah, vem aqui pegar nós, a gente tá aqui numa parada, não é uma parada, é uma parada que é gíria, entendeu, se tem um contexto textual inseguro, eu já não vou, geralmente eu analiso isso, mas têm muitas pessoas que se comunicam com a gente pela linguagem, boa noite, tudo bem? Estou em tal local, ela cria um contexto, olha, estou em tal local indo para tal local, tudo bem, estou aguardando, cria um contexto que tem uma diferenciação daquele que não teria essa mesma reação, entendeu, então a gente pega esse fator, e têm muitos outros fatores. (Entrevista realizada com Carlos Augusto Aires, presidente da AMAPMA)

É possível perceber na fala do presidente da AMAPMA, que certos aspectos simbólicos são utilizados como referências, símbolos que são também estereótipos construídos em torno dos fatores de reconhecimento dos indivíduos propensos a cometerem algum tipo de crime. Ou seja, “a tipificação do sujeito da ação violenta”, e “a persistência desses aspectos cognitivos produz discursos, nas políticas públicas e nas subjetivas inquietações, sentimento de insegurança, adjudicações sobre o caráter dos sujeitos, estranhamento em relação aos agressores [...]” (SOUZA, 2008, p. 16). Como,

Por exemplo, ver uma pessoa de longe, a gente observa a reação dele, como é que ele reage, se ele responde, se ele atende o celular, como é que ele atende o celular, como ele fala, o tom de voz também, muitos motoristas falam, olha a gente observa muito o tom de voz, se a pessoa tá mais normal ou se ela tá mais tensa, entendeu, se ele vai praticar um crime é normal ele está tenso, entendeu,

tipo assim, têm milhares de coisas, dezenas quando eu dou entrevista que eu dou em televisão, eu digo que eu nem gosto de falar qual, para não relatar nossas maneiras de prevenção né, mas algumas coisas são bem notórias mesmo, aí tipo assim, a gente sempre deixa que a gente não é preconceituoso, tipo ah, eu vi alguém negro de tatuagem indo para um bairro perigoso, para uma periferia tal, não isso que a gente tem, não é esse preconceito que a gente tem, não é isso, a gente ver o contexto todo, tem muitas pessoas assim, que teve gente que falou, eu não pegaria, eu peguei um cara todo tatuado entendeu, num bairro X levando para outro, em outras situações tem gente que não pegaria, mas por que você apanhou? Porque a corrida dele estava no cartão de crédito, ele estava saindo de casa e perto dele tinha câmeras de segurança, ou seja, qualquer coisa tem uma identificação e era tranquilo, de boa, então às vezes a gente não leva só aquela questão visual, entendeu, ou também só do vocabulário, não é um fator que faz a gente levar um passageiro ou não, tem todo um contexto, a gente não junta só uma peça, a gente pega algumas peças, a gente pega as peças junta todas e analisa, tem muita gente que analisa errado. (Entrevista realizada com Carlos Augusto Aires, presidente da AMAPMA)

Essas tipificações, embora sejam uma estratégia para evitar possíveis assaltos, latrocínios ou sequestros, não impedem deles acontecerem, e como demarca o próprio presidente da EMAPMA, nem sempre são suficientes para uma boa análise do passageiro. Por isso, é extremamente importante tomar cuidado com os estereótipos, pois eles podem levar a preconceitos e discriminação, além de serem uma forma de generalizar e simplificar a complexidade das pessoas e grupos sociais. Os estereótipos podem reforçar desigualdades, limitar oportunidades e afetar negativamente a autoestima e a identidade de quem é alvo dessas generalizações.

Da mesma maneira podem ocorrer equívocos, e um indivíduo acima de qualquer suspeita, fora de todos os estereótipos, pode ser o agente do crime. Principalmente se o (a) motorista por aplicativo não tiver como eles dizem, as “manhas” dos que já estão há mais tempo na atividade. E paradoxalmente, aqueles que se encontram há mais tempo na atividade podem relaxar as estratégias criadas entre a categoria. Ou, podem estar presos demais nos estereótipos já construídos, e por este motivo deixar passar despercebido uma situação que apresenta um risco ao (a) motorista.

Voltando sobre o assalto, por que tem muito assalto? Muitos motoristas novatos, tem dois fatores que assim, geralmente quem é assaltado, ou é o motorista bem novato, ou é o motorista muito experiente, por quê? Porque o novato ele não sabe os macetes e vai cegamente, e o mais antigo, que nunca foi assaltado, ele é o cara mais propício a ser assaltado, porque ele cai na falsa segurança, ah eu já dirijo a quatro anos, nunca fui assaltado, então já sei de tudo, entendeu, e aí quando ele chega numa situação ele pode relaxar em algum momento, isso é um fator negativo entendeu, porque ela acha que é experiente, ah eu nunca fui assaltado nenhuma vez, tivemos motorista altamente experiente, que dava conselho de segurança que foi assaltado, aí o pessoal, poxa tu foi assaltado, como? Ou seja, fatores adversos que não estava previsto né, pode ser alguém bem vestido, já teve motorista que foi assaltado, cara eu jamais imaginei, o cara estava bem vestido, roupa boa e assaltou, então não é um padrão né, tem gente que vem de uma forma humilde, mal vestido, é, é, sei

lá, eu já peguei gente vindo de apartamento que o cara estava pintando, aí vem sujo aí está indo para casa, é um trabalhador né, então a gente não tem como criar um conceito definido né, a gente vai assim na intuição, e tem um outro fator, o sentido né, que é aquele sexto sentido que a mulher tem e homem não tem, bate o olho na situação, às vezes tem muitos motoristas que me dizem isso, eu uso isso, não vou nessa corrida, não vou, o cara sente, aconteceu comigo, não eu vou, e sabe o que acontece quando a gente vai e dar tudo errado, a última agora, domingo eu tive um caso de transportar um meliante aí, não queria ir, acabei indo e me deu problema no final [...]. (Entrevista realizada com Carlos Augusto Aires, presidente da AMAPMA)

A ausência de regulamentação e o formato de negócio das empresas/aplicativos legitimam sua neutralidade. O resguardo e o amparo que as empresas não prestam ao trabalhador é nivelado pelas próprias estratégias dos (as) motoristas para vencer os contratempos da atividade. Contudo, mesmo buscando artifícios para vencer os perigos da atividade, a forma como as coisas ocorrem nas plataformas podem até atrapalhar as estratégias dos (as) motoristas. É o que aparece na fala de um dos entrevistados,

A gente percebe, o aplicativo ele falha muito em levar a gente para muitas ruas que às vezes nem saída tem, é, em termos de localização mesmo, eles às vezes nos fazem atravessar um bairro perigosíssimo, não nos coloca em linha reta e acaba nos colocando para atravessar um bairro perigoso, recentemente eu fui pegar um cliente que estava na Médici, e ele (o aplicativo) me faz passar por dentro da Salina do João Paulo, é uma rua que é considerada muito perigosa, pois é, e ele (o aplicativo) me fez passar por lá, se eu não soubesse como chegar na avenida eu tinha parado em outro lugar, mas eu tinha essa opção, e às vezes o aplicativo não te dar muita opção e para não ser penalizado eu acabo tendo que obedecer, e às vezes poderia nos enviar para bairros menos perigosos, e referente ao mesmo assunto ele (o aplicativo) nos dar pouco opção para avaliar as corridas por causa do tempo, mesmo que eu aceite a corrida, há poucas informações para eu avaliar se aquela corrida é seguro, e se o caminho que eu vou fazer e se eu conheço o local, lá têm poucas informações que eu preciso, e ele (aplicativo) marca o ponto, por exemplo, dá o bairro, Coroado, mas às vezes você vai para o Bom Jesus que onde a pessoa está esperando, e às vezes você olha lá e está escrito Coroado, e no carro não dá para fazer essa análise, às vezes a gente é obrigado a aceitar, porque o aplicativo dá pouco tempo para aceitar a corrida, aí não dá para analisar, às vezes a gente está disputando a corrida conosco mesmo e a gente quer fazer um pouco rápido, mas se a gente fosse fazer da maneira correta, que é parar o carro, ainda tem isso, você não pode parar o carro em qualquer lugar, para poder ver se aquela corrida é viável, mas se você demorar, eles passam aquela corrida para outro, e às vezes ele é mais rápido, enquanto a gente tá parado, isso tudo é muito negativo, essa disputa por corrida atrapalha nesse ponto, de analisar a corrida, e você tem que fazer de maneira mais rápida, então ele dá pouco tempo para a gente analisar a corrida e isso atrapalha a gente, a gente às vezes acaba aceitando a corrida para não ser penalizado pelo aplicativo, e é ruim aceitar a corrida e depois cancelar, porque eles (o aplicativo) penalizam a gente, se a gente cancelar a corrida sem motivo a gente é penalizado mesmo que não seja justo, é pouco tempo, se a gente tivesse tempo para parar o carro, e às vezes e jogam a corrida em cima da que você está fazendo, é bom, porque você faz outro atendimento, mas acontece a mesma coisa, você não consegue analisar a corrida, então a gente sabe que não é muito seguro. (Entrevista realizada com Rocha em 14 de agosto de 2021).

No Brasil a estimativa é de que “a fatura bilionária resultante de ferimentos, doenças e mortes causadas pelo trabalho é traduzida no pagamento de benefícios previdenciários precoces, nos atendimentos do SUS, nos gastos com reabilitação e nas ações judiciais”. Essa conta pode alcançar valores expressivos, chegando a ultrapassar “100 bilhões por ano”, atingindo ambos os setores do mercado de trabalho, tanto o formal, como o informal (TRT, 2011)⁶⁶. E,

Pelo menos 46% dos acidentes, incluídos as doenças ocupacionais e os ocorridos no trajeto de ida e volta para casa, resultam em afastamento do trabalho por mais de 15 dias, incapacidade permanente e morte. A maior parte dessa fatura bilionária não é bancada pelos empregadores, e, sim, por toda a sociedade, traduzida no pagamento de benefícios previdenciários precoces, nos atendimentos do Sistema Único de Saúde (SUS) que inclui ainda a maior ocupação de leitos, nos gastos com reabilitação profissional e nas ações judiciais (TRT, 2011).

Nessa conta entram os (as) motoristas por aplicativo que também estão sujeitos a sofrerem acidentes durante o desenvolvimento do trabalho, desenvolverem doenças por movimento repetitivo, ou problemas na coluna por passarem muitas horas na mesma posição. E já existem diversos processos na justiça contra as plataformas, inclusive exigindo o pagamento de indenizações as famílias por causa da morte do motorista durante o trabalho na plataforma.

Segundo Carlos Augusto Aires presidente da AMAPMA, embora exista uma espécie de seguro para cada corrida realizada, as empresas/aplicativos se recusam a pagar as indenizações em caso de morte do (a) motorista. Além de não garantir segurança aos (as) motoristas, ainda se recusam a dar o mínimo de apoio as famílias.

E para as mulheres que trabalham nas plataformas a questão da insegurança é um fator gerador de medo contínuo na atividade. Como exposto anteriormente, o número de mulheres trabalhando nas plataformas é menor em comparação ao quantitativo de homens, e um dos motivos está no receio e no medo que as mulheres sentem em relação à atividade, uma vez que o apoio das empresas/aplicativos em situações de perigo é insatisfatório, não proporciona um amparo necessário em situações de perigo, e a falta de regulamentação reforça ainda mais a situação de descaso.

⁶⁶ Disponível em: <https://trt-12.jusbrasil.com.br/noticias/2915551/pais-gasta-r-100-bi-com-acidentes-de-trabalho>.

É comum ver situações em que motoristas são colocados (as) nas malas do carro e vivem horas de pânico, com os sequestros relâmpagos, que pode inclusive acabar na morte do (a) motorista. Arelados a esses medos que são legítimos, porque acontecem com muita frequência, existe também o assédio sexual, que homens e mulheres enfrentam e o medo do estupro. Em sua fala, Coelho, entrevistada em março de 2022, que atualmente trabalha como manicure e motorista por aplicativo, expressa a ineficiência dos mecanismos em caso de um possível assalto ou tentativa de estupro, assédio ou homicídio, e da necessidade de um apoio melhor das plataformas nessas situações.

Eu queria que pudesse ter mais segurança entendeu, as plataformas dá mais apoio aos motoristas de aplicativo, legalizar a classe, que não é legalizada, dá mais segurança pra gente ter mais vontade de trabalhar, eles poderiam ter no aplicativo uma forma da gente entrar em contato direto com a polícia de forma mais rápida, da gente não ficar muito tempo esperando, a gente só tem o 190, o 190 é burocracia entendeu, demora muito, ter um aplicativo que a gente pudesse chamar mais rápido a polícia.

Quanto custa a vida nessa busca pela sobrevivência? Certamente a vida não tem um preço, mas muitos trabalhadores acabam perdendo suas vidas em busca de um salário. Uma troca desleal entre trabalhadores e empresas, lados opostos dos lucros e dos riscos. Desta forma, na discussão sobre as condições de trabalho, a remuneração é um elemento crucial, visto que os riscos corridos é no intuito de garantir uma renda. A seguir, alguns pontos sobre o processo de remuneração nas plataformas digitais de mobilidade.

3.3.2. O trabalhador merece seu salário.

O processo de remuneração nas plataformas UBER e POP/99 se dão de forma distinta, no que diz respeito ao tempo em que o valor da corrida feita em cartão é disponibilizado para o (a) motorista, e em relação à taxa cobrada pelas plataformas em cima do valor que o motorista ganha em cada corrida feita. Mas ambas, quando a corrida é em cartão, tiram logo a porcentagem que será destinada à empresa, e quando a corrida é no dinheiro, geram posteriormente um boleto a ser pago pelo (a) motorista, ou fazem o desconto na próxima corrida, se esta for realizada no cartão.

O nosso pagamento né, então, o dinheiro é nosso, só que fica uma dívida com o aplicativo, aí a partir do momento que aparecer uma corrida em cartão, o aplicativo tira o débito que a gente tem com eles e o resto é nosso. Aí quando vem corrida de cartão, o saldo devedor, aí a plataforma já tira o deles. Se não tiver nenhuma corrida de cartão no dia, a gente fica com a dívida para o dia seguinte, aí se estar lá, por exemplo, menos dez, aí seu faça a corrida de vinte

no cartão, aí dez é meu e dez eles descontam logo pelo aplicativo. (Entrevista realizada com Gonçalves em julho de 2021)⁶⁷.

Na UBER, segundo informação dos (as) próprios motoristas, já existe um cartão que é vinculado a uma conta, onde os (as) motoristas podem transferir na mesma hora para seus respectivos PIX, e/ou sua conta bancária pessoal após a finalização da corrida. E com o cartão é possível fazer compras pagar no débito e no crédito. A seguir uma imagem do cartão que a plataforma disponibiliza aos (as) motoristas.

Imagem 10: Cartão disponibilizado pela plataforma UBER aos (as) motoristas por aplicativo.



Fonte: (SOUSA, 2021)

Contudo, isto é uma iniciativa recente e nem todos (as) os (as) motoristas possuem, principalmente quem começou a trabalhar recentemente para o aplicativo, uma vez que o iniciante, de acordo com Freitas um dos motoristas entrevistados, precisa realizar uma média de 100 corridas para ter acesso a UBER/Conta e receber o cartão.

⁶⁷ As plataformas de mobilidade, como Uber, Lyft e outras, geralmente pagam seus motoristas por meio de um sistema de pagamento integrado em seu aplicativo. Quando um passageiro solicita uma viagem através do aplicativo, o motorista aceita a corrida e inicia a viagem. Ao finalizar a corrida, o aplicativo calcula automaticamente o valor da viagem com base na distância percorrida e no tempo de viagem. Normalmente, os motoristas podem solicitar o pagamento em intervalos regulares ou sob demanda, diretamente por meio do aplicativo. As plataformas geralmente têm prazos de pagamento definidos e podem permitir que os motoristas escolham entre várias opções de pagamento, como transferência bancária ou depósito em conta.

Então aqueles (as) que não detém o cartão disponibilizado pela plataforma, precisam aguardar alguns dias para receber os valores das corridas feitas em cartão de crédito pelos (as) passageiros (as), nesses casos, a plataforma tem um dia específico para fazer o pagamento, na UBER ocorre nas segundas - feiras e na POP/99 ocorre nas quartas - feiras, isso para corridas no cartão, quando o (a) passageiro (a) paga em dinheiro o (a) motorista recebe na hora e depois repassa o valor da porcentagem as plataformas. Em entrevista realizada com Castro em novembro de 2021, ele pontuou que,

Funciona de duas maneiras, tem o pagamento em dinheiro do passageiro, o passageiro ele pode pagar em dinheiro ou pagar através do cartão de crédito, só que o cartão de crédito ele paga diretamente para o aplicativo, ou seja, ele paga no cartão de crédito para o aplicativo e uma vez na semana, geralmente a UBER na segunda, a 99 POP é na quarta, um é na segunda e na quarta, eles depositam os valores da semana, por exemplo, na UBER, você roda de terça a domingo, na segunda a UBER deposita em tua conta do que foi feito em cartão de crédito, o que a gente recebe em dinheiro, é a gente recebe do passageiro em dinheiro, e a comissão da UBER e da 99 (POP), ela abate a comissão delas no pagamento semanal.

Na POP/99 também existe um cartão disponibilizado pela plataforma, mas de acordo com as informações obtidas, não é um cartão que permite a transferência imediata dos valores ganhos naquele dia, o que leva o (a) motorista a esperar mais tempo para receber as suas devidas remunerações. O que para alguns pode representar um contratempo, tendo em vista a necessidade de abastecer o carro, atender uma necessidade emergencial, ou, porque o (a) trabalhador (a) quer receber logo seus rendimentos.

Em uma fala do Nascimento, entrevistado em setembro de 2021, ele diz que deixou de trabalhar em um dos aplicativos devido à demora no pagamento,

Na UBER você recebe na mesma hora, na hora que eu finalizo a corrida tá lá na minha conta, é direto no banco, na minha conta. na POP é um cartão, é um cartão, você faz a corrida no cartão aí eles enviam para o cartão, só que não é débito, é crédito, é crédito, você faz a corrida, o dinheiro cai lá, mas você não pode usar como débito, só crédito, nesse caso você faz uma transferência bancária e leva de três a quatro dias para cair, aí eu larguei por esse motivo de rodar a POP/99, e as corridas na POP/99 é mais corrida em dinheiro, têm menos corridas em cartão, e o cartão, na UBER têm bastante corridas em cartão, então é melhor pra mim, eu saí da POP/99 porque na UBER eu recebo na hora, no aplicativo da UBER no banco, quando eu finalizo a corrida meu dinheiro já tá lá para transferir, para usar no débito.

Como não existe um contrato que determina que o pagamento será feito, por exemplo, no quinto dia útil de cada mês, ou de forma quinzenal, como ocorre em algumas empresas, o (a) motorista após cada serviço prestado, quer ter sua renda garantida. Abaixo uma imagem de como aparece os valores para os (as) motoristas na plataforma UBER,

que serão transferidos na data determinada, em casos em que o (a) motorista não possui o cartão.

Imagem 11: Rendimentos dos (as) motoristas por aplicativo na plataforma.



Fonte: (SOUSA, 2021).

No termo de uso dos passageiros (algumas orientações que aparecem no aplicativo aos passageiros em relação aos pagamentos), a plataforma UBER indica que o pagamento cobrado deve ser feito, logo após a finalização da corrida. O usuário é responsável por todas as taxas e impostos referente ao deslocamento. E a revisão de valores pode ser feita, mas serão ponderados os fatores que podem acabar aumentando o valor da corrida.

Na verdade, quem paga o (a) motorista é o (a) passageiro (a), a plataforma só lucra em cima, não tem despesa com nada no que se refere aquele serviço prestado. No quadro abaixo, o termo de uso da plataforma, no que diz respeito a preços e pagamentos.

Quadro 11: Termo de uso da plataforma com relação aos preços e pagamentos das corridas.

O preço pago por você é final e não reembolsável, a menos que diversamente determinado pela Uber.
Você tem o direito de solicitar uma redução no Preço ao Parceiro Independente por serviços ou bens recebidos desse Parceiro Independente no momento em que receber esses serviços ou bens.
A Uber responderá de acordo com qualquer solicitação de Parceiro Independente para modificar o Preço de um serviço ou bem em particular.
Na máxima extensão permitida pela lei aplicável, a Uber reserva o direito de limitar os Preços cobrados em espécie.
Uma vez limitado o valor a ser pago em espécie, você deverá disponibilizar um método alternativo de pagamento.

Nas hipóteses em que o pagamento em espécie for um método de pagamento aceito, você poderá escolher receber eventuais valores devidos pelo Parceiro Independente a título de troco na forma de créditos Uber Cash, que poderão ser utilizados para pagamento em novas solicitações de Serviços.
O preço total é devido e deve ser pago imediatamente após a prestação do serviço ou entrega do bem pelo Parceiro Independente e o pagamento será facilitado pela Uber mediante o método de pagamento indicado na sua Conta, após o que a Uber enviará um recibo por e-mail.
Se for verificado que o método de pagamento indicado na Conta expirou, é inválido ou não pode ser cobrado, você concorda que a Uber poderá, na qualidade de agente limitado de cobrança do Parceiro Independente, usar um método secundário de cobrança na Conta, se houver.
Na relação entre você e a Uber, a Uber reserva-se o direito de estabelecer, remover e/ou revisar o Preço relativo a todos os serviços ou bens obtidos por meio do uso dos Serviços a qualquer momento, a critério exclusivo da Uber.
Ademais, você reconhece e concorda que o Preço aplicável em certas áreas geográficas poderá (i) incluir cobranças, tarifas, taxas, impostos e/ou contribuições governamentais devidas em seu nome, inclusive, tarifas de pedágios ou cobranças de aeroportos, conforme a rota tomada pelo Parceiro Independente, o local de origem e/ou destino da viagem ou, e legislação aplicável e, (ii) aumentar substancialmente quando a oferta de serviços por parte dos Parceiros Independentes for menor do que a demanda por referidos serviços.
O pagamento de taxas, impostos e/ou contribuições governamentais, serão de sua responsabilidade e você reembolsará o Parceiro Independente e/ou a Uber por todas tarifas, taxas, impostos e/ou contribuições governamentais pagas em seu nome.
A Uber envidará esforços razoáveis para informá-lo dos Preços que poderão se aplicar, sendo certo que você será responsável pelo pagamento dos Preços lançados em sua Conta independentemente de estar ciente desses Preços ou de seus valores.
A Uber poderá, a qualquer momento, fornecer a certos(as) usuários(as) ofertas e descontos promocionais que poderão resultar em valores diferentes cobrados por Serviços iguais ou similares a outros obtidos por meio do uso dos Serviços, e você concorda que essas ofertas e descontos promocionais, a menos que também oferecidos a você, não terão influência sobre os Preços aplicados.
Você poderá optar por cancelar sua solicitação de serviços ou bens de um Parceiro Independente a qualquer momento antes da chegada desse Parceiro Independente, caso em que poderá incidir uma taxa de cancelamento.

Fonte: (UBER, 2021/ última alteração)

Em outra imagem aparece os rendimentos de acordo com o número de corridas realizadas, lembrando que esses valores dependem de cada corrida feita, se são corridas mais curtas, os valores são menores, se são corridas mais longas, os valores são maiores,

mas é uma média dos ganhos somados a valores das promoções que as plataformas fazem e que também são circunstanciais.

Imagem 12: Detalhamento do pagamento dos motoristas na plataforma



Fonte: (CASTRO, 2021)

Na imagem é possível verificar o quantitativo de viagens feitas, a quantidade de horas que o (a) motorista dirigiu para conseguir fazer as essas viagens, os valores das promoções, o quantitativo de pontos e o total dos ganhos. Os rendimentos dos motoristas por aplicativos podem variar significativamente dependendo de vários fatores, como o país ou região em que trabalham, o tipo de veículo que possuem, a quantidade de horas que trabalham e a demanda dos passageiros. Em geral, os motoristas por aplicativos ganham dinheiro através de uma comissão sobre as corridas que realizam, com uma parte desse valor sendo retido pela empresa de aplicativos. Alguns aplicativos também oferecem bônus e incentivos financeiros para os motoristas que atingem determinadas metas, como realizar um certo número de corridas em um período de tempo específico.

E em outra imagem aparece o valor da corrida pago pelo (a) passageiro (a), e a porcentagem que a plataforma tirou em cima desse valor.

Imagem 13: Demonstrativo dos valores pagos e descontados.

The image shows a mobile app interface titled "Informações da viagem". It is divided into two main sections: "Pagamentos de usuários" and "A Uber recebe".

Pagamentos de usuários	
Preço do usuário	R\$ 10,99
Total	R\$ 10,99
Inclui custos fixos, taxas pagas pelo usuário, valores pagos a terceiros e custos reembolsáveis, como pedágios pagos pelo usuário.	
A Uber recebe	
Taxa de serviço	R\$ 3,65
Parcela Fixa	R\$ 0,75
Total	R\$ 4,40
Observação: valores negativos representam valores repassados pela Uber	

At the bottom, there is a button labeled "Mais informações" and a mobile navigation bar with icons for home, back, and search.

Fonte: (CASTRO, 2021)

As promoções são meios de incentivar os (a) motoristas a realizarem mais corridas, e, de alguma maneira, acabam funcionando como uma forma de meta, ainda que a pessoa não seja obrigada a segui-la, ela acaba sendo tentada, principalmente quando os ganhos estão muito baixos.

As metas, característica do capitalismo moderno, tornou-se um mecanismo eficiente, disfarçado de incentivo, e usado pelas empresas para levar os (as) trabalhadores (as) a produzirem mais, o que não deixa de ser um processo de controle e dominação. E, “nos modos mais clássicos, o controle se dava sobre os corpos e sobre a potência física produtiva. Com a evolução dos processos, verifica-se o controle pelos elementos do psiquismo humano, como o desejo, as pulsões e as idealizações” (DIAS; SIQUEIRA; MORAIS; GOMES, 2019, p. 194).

As plataformas também usam esses subterfúgios. Nas imagens a seguir, uma reprodução de como aparecem as promoções, e o mais interessante é que elas se apresentam como missões a serem cumpridas e não como metas, até porque, estabelece-

las abertamente poderia dar margem a ideia de que as empresas/aplicativos usam os mesmos mecanismos das empresas formais.

Imagem 14: Reprodução das promoções destinadas aos (as) motoristas de aplicativo.



Fonte: (SOUSA, 2021).

Na lógica do capitalismo e na complexa realidade social do mercado de trabalho atual, as metas podem ser estratégias de exploração da mão de obra. Interesses e ideologias de mercados dominantes levam a criação de mecanismos que possibilitem usufruir da força de trabalho humano, mesmo em meio a uma inserção de alta tecnologia, as políticas organizacionais adotadas pelas empresas beneficiam muito mais os empresários que os trabalhadores além de representar uma relação de poder com forças desiguais (GOMES, 2017).

No capitalismo, as empresas geralmente definem metas para aumentar seus lucros, expandir seus negócios e superar a concorrência. Essas metas podem ser alcançadas por meio de estratégias de marketing, redução de custos, inovação tecnológica e outras medidas que aumentem a eficiência e a produtividade. No entanto, algumas críticas ao capitalismo argumentam que o foco excessivo no lucro pode levar a metas que não levam em consideração o bem-estar do trabalhador.

A segunda imagem apresenta como os (as) motoristas escolhem qual “missão”, ou meta, ou promoção vão cumprir na semana para ganhar um valor a mais nos aplicativos.

Imagem 15: Segunda reprodução das promoções destinadas aos (as) motoristas de aplicativo quando antes da escolha do (a) motorista.



Fonte: (SOUSA, 2021).

Como exposto anteriormente, os (as) motoristas não são obrigados (as) a cumprirem as metas que subjacentes aparecem como “missões” (as missões são atividades extras que os motoristas podem realizar para receber uma remuneração adicional),⁶⁸ até porque a atividade não é formalizada para que se exija que se cumpra de metas, mas os subterfúgios da mente diante da necessidade de sobrevivência, leva as pessoas a aderirem com mais facilidade a essas imposições. Existem diversas estratégias que as empresas podem utilizar para motivar os indivíduos a cumprir metas. Desse modo, incentivos financeiros, como bônus, promoções, podem ser utilizados como motivação para que os (as) motoristas cumpram suas metas.

Uma parcela dos (as) motoristas por aplicativo aderem às missões, afinal é um dinheiro a mais que será acrescido as corridas feitas, mesmo que o custo disso, seja mais

⁶⁸ Ao completar essas missões, os motoristas podem ganhar bônus, incentivos e recompensas financeiras adicionais, que podem aumentar significativamente sua renda total. Além disso, as missões podem ajudar os motoristas a se destacarem na plataforma, o que pode levar a mais solicitações de corridas e, conseqüentemente, a mais oportunidades de ganhos.

tempo dedicado ao trabalho. No gráfico a seguir o período que as metas, ou missões costumam acontecer.

Tabela 13: Período das metas nas plataformas

Meta dos motoristas	%
Diária	64,7
Semanal	23,5
Mensal	5,9
Anual	5,9

Fonte: Dados da pesquisa, 2021/2022.

Por consequência, as relações de submissões e controles tornam-se subjacentes nas relações de trabalho, mesmo que o teor dessa relação seja informal.

3.3.3. Do controle a subordinação.

Os dados da pesquisa demonstram que uma parte dos (as) motoristas percebem formas de submissão e/ou controle sobre o trabalho realizado, enquanto outros, não conseguem perceber essa relação por causa da forma como o trabalho acontece. Decerto, sentiriam se a relação de trabalho fosse formalizada, com horários determinados e ganhos determinados.

Quando se perguntou aos (as) motoristas, quais são as relações de subordinação? Ou se percebem algum tipo de controle sobre o trabalho, um deles respondeu,

Na verdade, é porque é assim, têm duas plataformas, a UBER ela parou muito de tentar controlar nossa forma de correr, depois que muitas pessoas entraram com ação na justiça, e eles cobravam, eles tinham taxa de aceitação, sem essa taxa de aceitação você seria bloqueado na plataforma né, e aí como muitas pessoas ingressaram com uma lei trabalhista, e quando eles impõem uma regra como essa, eles estão exigindo que você aceite as corridas, estão criando ali uma relação de trabalho, então devido a isso a UBER retirou, ela tem a taxa de aceitação, mas mesmo que a pessoa esteja com a taxa de aceitação baixa isso não impede você de continuar na plataforma, já a 99/POP, ela é diferente, ela continua nessa sistemática de você ter a taxa de aceitação para continuar na plataforma né, eles também controlam a questão do cancelamento, se você não cancelar, se você cancelar muitas corridas eles bloqueiam você por uns determinados minutos, essa questão da aceitação né, se você é, se você recusar as corridas, também às vezes eles bloqueiam você, então de certa forma, eles tentam controlar você né, ali né, às vezes você está numa área muito ruim, aí se você não for, se você não aceitar, tua taxa de aceitação na plataforma né, ela diminui, já aconteceu comigo de ser, por exemplo, eu estar numa área,

passando por uma área perigosa né, foi aqui no Parque Jair, não sei se tu conhece, Parque Jair, eu estava passando e teve uma corrida no Parque Jair, que é considerado uma área ruim, e aí eu não aceitei, ou melhor, eu já tinha aceitado, eu tava numa corrida na verdade quando eu aceitei, aí eu não consegui ver onde era o embarque né, aí quando eu terminei a corrida e vi que era no Parque Jair, eu cancelei, na hora que eu cancelei eles me bloquearam por alguns minutos, a plataforma me bloqueou por alguns minutos por eu ter cancelado, então isso é ruim porque impacta na minha segurança, no caso da, no caso da POP eles dão o prazo de cinco minutos, se eu chegar até você eu tenho que chegar e esperar cinco minutos, no caso, até você aparecer eu posso cancelar depois desses minutos sem receber nenhum tipo de responsabilização, e aí é cobrado de você uma taxa de cinco e cinquenta para efetuar o pagamento do motorista né, só que cinco minutos é muito né, cinco minutos é muito, no caso da POP né, no caso da UBER, se eu não me engano é três minutos, é menos né, e aí ainda que eu cancele, que eu cancele, chegar lá e não encontrar você e cancelar, eu não vou sofrer penalidade nenhuma, porque eu cheguei lá você não tava, eu tenho a opção de cancelar, então de certo modo a UBER continue sendo melhor em alguns pontos, e a POP oferece uma segurança maior em algumas coisas. (Entrevista realizada com Santos em agosto de 2021).

Nessa primeira fala, o controle aparece na taxa de cancelamento, os (as) motoristas possuem um limite para cancelarem viagens, e em uma das plataformas o (a) motorista acaba sendo bloqueado (a).

A percepção do motorista sobre o controle da plataforma acerca do seu trabalho, é expressiva, porque se a atividade é informal e os (as) motoristas são autônomos (as), eles/elas evidentemente poderiam escolher qual viagem desejam fazer ou não. E, por meio dos aplicativos e dos termos de serviço, as empresas de mobilidade estabelecem as condições para a atuação dos motoristas, que incluem regras de conduta, padrões de qualidade e segurança, além de exigir que os motoristas atendam a certos requisitos. Além disso, as empresas podem impor sanções aos motoristas que não cumprirem as regras estabelecidas, como a suspensão ou exclusão da plataforma.

Portanto, embora os motoristas por aplicativo trabalhem como autônomos, as plataformas digitais exercem um certo grau de controle sobre suas atividades. Desse modo, “o chefe de si mesmo” vive o antagonismo nas empresas aplicativos. “Com a taxa de aceitação [...] as empresas/aplicativos conseguem ter um controle do quanto o (a) motorista está disponível para o trabalho e o quanto pode contar com ele para atender as demandas” (VIDA DE MOTORISTA, 2020).⁶⁹ Mesmo assim, nos termos gerais de uso da plataforma aparece a seguinte mensagem,

⁶⁹ Disponível em: <https://vidademotorista.com.br/taxa-de-aceitacao-uber/>

{...} UBER não é fornecedora de bens, não presta serviços de transporte ou logística, nem funciona como transportadora, e que todos esses serviços de transporte ou logística são prestados por parceiros independentes que não são empregados (as) e nem representantes da Uber, nem de qualquer de suas afiliadas (UBER, 2021).

O antagonismo do chefe de si mesmo nas plataformas digitais de mobilidade revelam à tensão existente entre os motoristas que utilizam essas plataformas e as empresas que as operam. Muitos motoristas se sentem subordinados e explorados pelas empresas, enquanto as empresas afirmam que são meras intermediárias entre os motoristas e os passageiros e que não têm nenhuma obrigação com os motoristas além do que está estabelecido nos contratos.

Os motoristas muitas vezes reclamam que as empresas de mobilidade, impõem condições de trabalho abusivas e arbitrárias, como a exigência de trabalhar longas horas ou aceitar viagens com baixa remuneração, deixando-os em situação de vulnerabilidade.

As empresas de mobilidade argumentam que não são empregadoras diretas dos motoristas e, portanto, não têm a obrigação legal de oferecer benefícios trabalhistas. Elas também afirmam que oferecem uma oportunidade de trabalho flexível e rentável para muitas pessoas, incluindo aqueles que não têm outras opções de trabalho ou que desejam complementar sua renda.

Em muitos países, incluindo o Brasil, essa disputa legal está em andamento e tem sido objeto de grande controvérsia e discussão pública. Alguns tribunais já decidiram que os motoristas são empregados e, portanto, têm direito a benefícios trabalhistas, enquanto outros tribunais consideram que os motoristas são trabalhadores independentes e, portanto, não têm direito a esses benefícios. A situação continua a evoluir e a mudar à medida que novos casos são julgados e novas leis e regulamentos são criados.

Além disso, a UBER impõe restrições para o uso da plataforma, e limita o acesso aos serviços prestados, isso configura um controle sobre a atividade para além das missões que são aqui analisadas como metas. Em uma das partes do termo a empresa/aplicativo coloca que, usuários e motoristas por aplicativo estão,

Sujeito ao cumprimento destes Termos, a Uber outorga a você uma licença limitada, não exclusiva, não passível de sublicença, revogável e não transferível para: (i) acesso e uso dos Aplicativos em seu dispositivo pessoal, exclusivamente para o seu uso dos Serviços; e (ii) acesso e uso de qualquer conteúdo, informação e material correlato que possa ser disponibilizado por meio dos Serviços, em cada caso, para seu uso pessoal, nunca comercial.

Quaisquer direitos não expressamente outorgados por estes termos são reservados à Uber e suas afiliadas licenciadoras (UBER, 2021).

A seguir, uma imagem que simbolicamente exemplifica as formas de coerção que os (as) motorista por aplicativo são submetidos pelas plataformas, afim de aceitarem as corridas mesmo não sendo essa a vontade deles/delas.

Imagem 16: Aviso de bloqueio quando a taxa de aceitação está muito baixa.



Fonte: (CASTRO, 2021).

Na segunda fala, a percepção do controle, ou seja, de relações de poder, aparece quando as plataformas selecionam qual corrida vai direcionar ao (a) motorista, até em momentos de dinâmica,⁷⁰ e isso também é incomum para um trabalho informal, e para o exercício da liberdade de escolha dos (as) motoristas, já que as corridas são diretamente direcionadas pelas plataformas.

Eles tentam, eles fazem o seguinte, as vezes a gente está num ponto que tem muita dinâmica, tanto uma quanto outra (UBER e POP/99), você está num ponto que tem muita dinâmica, às vezes está dois ponto três, dois pontos cinco, então uma corrida de dois quilômetros vai dar uns quinze reais, mas a plataforma ela não solta corrida assim, às vezes você fica parado, quinze, dez minutos e não aparece uma corrida boa, não aparece, e quando aparece, é um pouco mais longe, aí eles não te mando para onde não tem dinâmica, aí você fica circulando por onde tem dinâmica, mas eles não solta a dinâmica para o motorista. Eu, aí eu fico aprendendo os macetes com a rapaziada mais antiga,

⁷⁰Dinâmica é o momento em que os preços das corridas estão mais altos, isso ocorre em momentos em que há uma demanda muito grande de chamadas, ou seja, várias pessoas solicitando o serviço ao mesmo tempo. Em datas comemorativas (natal, ano novo, carnaval), em dias de show e de muita movimentação de pessoas é comum ocorrerem as dinâmicas, mas elas podem ocorrer em outros momentos de acordo com cada empresa/aplicativo.

aí eles começam a colocar corridas longe, longe, longe, aí eu vou recusando, rejeitando, rejeitando, aí já coloca as melhores corridas, eles têm os macetes deles a gente têm os nossos, mas eles não favorecem para o motorista ganhar um dinheirinho melhor, o motorista tem que ser esperto também, porque a plataforma não deixa a gente ficar, principalmente quando tem promoção, aí está tendo uma promoção, a promoção é você fazer trinta corridas, se você bate a você ganha cem ou cento e cinquenta a mais, o que eles fazem, começa a te dar corrida longe, longe, aí se você não consegue fazer, você não bate a meta. (Entrevista realizada com Oliveira em agosto de 2021).

No final da fala, o motorista se refere as missões, ou promoções enquanto meta, embora a pergunta tenha sido sobre formas de subordinação e controle. Muda-se os nomes, mas as formas como as coisas ocorrem são muito parecidas. Os “macetes” que os (as) motoristas por aplicativo utilizam para vencer os controles da plataforma, podem ser aqui analisados como uma forma de resistência. Encontrar aparatos para contornar a subjugação aos processos de dominação é uma forma de resistir. Ainda que em alguns casos o (a) trabalhador (a) não consiga esquivar-se do controle. É o que aparece na fala de um terceiro entrevistado,

Sim, às vezes eu tenho a impressão, não posso afirmar, que ela (**plataforma**) tende a levar para os lugares mais distantes do centro, se você pegar uma corrida mais para longe do Centro, no caso aqui de São Luís, para o lado do Maiobão, Cohatrac, já era, você só vai fazer corrida para Raposa, Maiobão, Ribamar, você não consegue sair de lá fácil de jeito nenhum, você vai ter que desligar, desconectar o aplicativo, e vim batendo (**voltando sem passageiro**) até chegar próximo do Centro e ativar novamente. E tem um detalhe que é bom explicar, que eles dá a opção de você escolher, é, tipo, o destino, entendeu, olha, estou aqui no Maiobão, mas eu quero aceitar corridas só para o centro (bairros mais centrais), eles te dá essa opção, mas continua te mandando corridas para o Maiobão de novo, isso que eu não entendo, como é que ele (**aplicativo**) faz isso, se eles (**empresa/aplicativo**) te dá essa opção, mas você acha que eles vão te colocar sempre na próxima corrida para o destino, mas não, sempre te manda para longe do destino, isso é um erro que a gente reporta, mas eles não mudam, falam que é por questão do horário, só uma vez que eles fizeram de me colocar para o destino, para um lugar bem próximo do Centro, mas nas outras vezes não, eles (**aplicativo**) sempre chama para o lugar mais longe, complicado. (Entrevista realizada com Rocha em 14 de agosto de 2021).

Ao determinar as corridas, mesmo quando o (a) motorista escolhe uma outra opção de destino, as empresas/aplicativos invalidam a ideia de que ele ou ela são livres para escolher suas condições de trabalho. Na verdade, o (a) trabalhador exerce sua autonomia ao se cadastrar na plataforma e no momento que precisa prover seus instrumentos de trabalho, mas nas relações, os aplicativos condicionam e controlam a atividade. Isso pode influenciar não só na segurança do (a) motorista, mas também no nível de satisfação do trabalho realizado.

Entretanto, o que mantém ainda algumas pessoas vinculadas como prestadoras de serviços as plataformas são as poucas vantagens que a atividade oferece.

3.3.4. As vantagens por trás da permanência.

Entre as vantagens que mais aparecem nas falas são, o horário flexível, o que permite uma associação com outras atividades, dado que o (a) motorista faz seu próprio horário diário ou semanal, sejam eles de trabalho, estudo ou até mesmo lazer. Não ter um supervisor ou chefe o tempo todo fiscalizando a atividade desenvolvida, ainda que a plataforma tenha suas formas de controlar a atividade. Também é apresentado como uma vantagem, conhecer novas pessoas, ganhar um extra com pagamentos mais rápido.

Em entrevista realizada com Gonçalves em julho de 2021, ele aponta o horário flexível como uma vantagem, porém faz uma ressalva quanto ao fato de não ter o amparo legal que uma atividade formal possui, fora os demais fatores que aparecem na fala e que já foram pontuados anteriormente.

A vantagem é que eu faço meu horário e faço meu salário, a desvantagem é que eu não estou amparado pela CLT né, aí quando tiver alguma bronca, é tudo por minha conta, então eu não estou protegido pela CLT, não têm as vantagens, décimo, FGTS, férias e a manutenção do carro é toda por minha conta, gasolina também. Fora os riscos também, eu já fui assaltado né, não foi passageiro, foi quando eu parei eu fui assaltado.

Em momentos de instabilidade econômica, a plataforma também aparece como uma vantagem, principalmente para quem já se encontra no trabalho informal. É o caso de Sousa entrevistado em janeiro de 2022, que vê vantagem na possibilidade de estabelecer seu próprio horário, mas também na possibilidade de se agarrar a algum meio de sobrevivência,

Assim, a vantagem é o seguinte, por exemplo, como a gente entrou numa fase muito difícil da pandemia, a questão socioeconômica diminuiu muito, e tive que procurar outros meios, até porque a demanda ficou pouca dos móveis projetados, diminuiu muito a clientela, aí eu tive que procurar outro meio de sobrevivência. A vantagem é que eu estabeleço meu horário, e aproveito e ganho dinheiro nesse horário vago.

Outras percepções sobre as vantagens vêm acompanhadas também de uma crítica as empresas/aplicativos, das dificuldades enfrentadas, mesmo que a atividade possibilite estabelecer novas redes de sociabilidade.

Qual a vantagem em trabalhar como motorista de aplicativo? Pra mim, eu vou começar pelas desvantagens, as desvantagens são em relação assim, as pessoas que não conhece o veículo que está prestando serviço, ela não pensa que aquilo ali é o nosso meio de ganhar o dinheiro, muitos sujam o carro, às vezes trata mal, pensa, eu tou pagando mesmo, mas o lado bom é que a gente conhece muita gente, uma parcela dos passageiros a gente tem uma amizade, conversa, aí pra mim o lado positivo é esse, a gente constrói uma amizade, aí o passageiro descobre que sou pintor, aí me chama para pintar a casa dele, ah

eu estou precisando instalar um alguma coisa, aí eu vou na casa do cliente, aí enquanto têm uns que me prejudicam, têm outros que me ajudam, no meio da corrida na conversa eu falo, ah eu trabalho com isso aqui também, aí a pessoa fala, não quer fazer um serviço comigo, então tem dois bom e um ruim, é da natureza do ser humano ser compreensível e incompreensível, na maior parte as pessoas são incompreensíveis, às vezes coloca uma carga que o carro não suporta, as vezes não compreende, aí o motorista já vai num lugar perigoso para ajudar ele, aí moço, não dá para levar esse peso, é muito relativo demais, mas não só tem coisa ruim, tem coisa boa no trabalho como motorista de aplicativo. E eu sou meio a meio, tem hora que eu estou na UBER, tem hora que eu estou na 99 (POP), e em relação a ganho é questionável demais pô, além das taxas, numa corrida de dez reais uma taxa de três e trinta, mas eles não levam em conta a manutenção do carro tudo ali, e aí a gente tem que ser esperto, nessa profissão o cara para ganhar dinheiro tem que ser esperto, às vezes tem uma corrida que tem mais de uma pessoa, aí eu tento negociar por fora para não cancelar a corrida, porque tem hora que a gente tem que saber negociar, porque às vezes só pelo aplicativo não dá muita coisa não, eles não busca um meio de ajudar o motorista, porque se sofre um acidente a gente não tem um seguro não tem nada né, e tem lugar perigoso, nunca aconteceu nada comigo não, mas eu já vi muito lugar perigoso, de chegar assim, ponto de drogas e eu pedi, rapaziada com licença aí meus jovens, vou passar aí rapidinho, sou ubre, aí eu já vou fazendo amizade com esse tipo de pessoa também, para evitar esse negócio de assalto, aí caso alguém me aborde ou me assalte, aí eles me conhecem já falam, não esse cara aí não, esse cara é gente boa, eu costumo me dar bem com todo tipo de gente, por isso que eu ainda tenho uma vantagem, aí eu consigo sobressair em dificuldades que outras pessoas não conseguiria, entraria em pânico.

Essa rede de sociabilidade pode se tornar um instrumento importante na luta pela sobrevivência, na medida que permite ao trabalhador divulgar entre um maior número de pessoas suas outras habilidades. E “essas subestruturas relacionais confirmam, por sua vez, a existência dos processos fundamentais da vida social que se apoiam nas trocas [...] conseqüentemente, o funcionamento desses processos sociais”, ou seja, das redes de sociabilidade que são construídas no processo “pode ser considerado uma vantagem coletiva, um comportamento do capital social coletivo” (LAZEGA; HIGGINS, 2014, P. 110).

Há um ganho dos dois lados, do motorista que faz novas amizades e divulga seu trabalho como pintor, e do (a) passageiro que encontra na corrida um prestador de serviços para uma outra demanda. E a vantagem também vem acompanhada da ideia de que o (a) motorista é seu próprio empregador, ainda que eles/elas não ditem todas as regras do trabalho que é realizado na plataforma, Coelho, entrevistada em março de 2022, respondeu, “a vantagem é que você faz seu horário, a vantagem é essa, você faz o horário, você não tem patrão, você é seu patrão, você faz as suas regras, você faz seu horário.”

A percepção de que não há regras e nem patrão, é dicotômica, até porque as regras existem, e são diariamente aplicadas ao trabalho dos (as) motoristas por aplicativo. A

figura do patrão pode ser problematizada, porque ele não existe incorporado na figura de uma pessoa que diariamente se apresenta no espaço físico da empresa. Mas, se simbolicamente a figura do patrão for de alguém que estar ali para vigiar o trabalho, o algoritmo assume esse papel. Essa perspectiva da liberdade, do não patrão, da falta de regras, é analisada dentro de uma perspectiva da liminaridade.

Em uma entrevista realizadas por Amorim e Moda (2020), eles reforçam a análise, “eu prefiro trabalhar desse jeito que eu estou trabalhando, ninguém manda em mim. Não gosto de gente mandando em mim não, esse negócio de chefe. [...] Eu não trabalho para a Uber, eu trabalho para mim”. O (a) motorista não deixa de trabalhar para plataforma, visto que lhe presta um serviço. Contudo, para a plataforma por aplicativo de transporte, o motorista por aplicativo é um parceiro ou colaborador que utiliza a plataforma para oferecer serviços de transporte aos usuários. Não são funcionários, são parceiros que recebem da empresa/aplicativo o acesso à tecnologia, o sistema de pagamentos, a marca e a reputação da plataforma para ajudá-lo a encontrar e atender aos usuários. Por isso aparece como uma vantagem nas falas.

No gráfico a seguir, as vantagens apontadas pelos (as) motoristas por aplicativo para permanecerem vinculados (as) a plataforma.

Tabela 14: Principais vantagens do trabalho como motorista por aplicativo apontadas pelos motoristas entrevistados.

Vantagens apontadas pelos motoristas entrevistados.	%
Tempo para se dedicar a outras atividades.	26,3
Liberdade no trabalho	68,4
Mais rentável que o trabalho formal assalariado em que o trabalhador recebe um salário mínimo.	5,3

Fonte: Dados da pesquisa, 2021/2022.

As vantagens apontadas pelos (as) motoristas por aplicativo, como, mais tempo para se dedicar a outras atividades, e liberdade no trabalho, acabam se tornando um atrativo em detrimento de uma atividade formal, cujos contratos, em sua grande maioria estabelecem uma rotina diária com horários de entrada, parada e saída pré-estabelecidos. Do mesmo modo, liberdade no trabalho, que fogem as lógicas de controle da supervisão

tradicional, embora o controle seja uma realidade também nas plataformas. Isso demonstra que,

Nesse processo de construção social de um tempo de trabalho muito mais flexível, o discurso do capital buscou identificá-lo com a possibilidade de maior liberdade para o trabalhador. Entretanto, vemos que, de uma forma geral, o tipo de flexibilização que vem sendo implementada tem sido orientada, unicamente, pela demanda da produção e não pelas necessidades dos trabalhadores (CARDOSO, 2013, p. 355).

Nesse íterim das vantagens e desvantagens do trabalho como motorista por aplicativo é relevante entender como essas pessoas chegaram até a plataforma, se existe uma satisfação com o trabalho realizado na plataforma, por quanto tempo ainda pretendem trabalhar como motorista por aplicativo, se pensa em aprender outra profissão além das realizadas atualmente, se outros familiares trabalham também nas plataformas e se chegou a deixar algum emprego para se dedicar exclusivamente ao trabalho como motorista de aplicativo.

3.3.5. O caminho de chegada a plataforma.

A chegada a plataforma é ocasionada por uma série de fatores, entre eles necessidade de sobrevivência.

Como você se tornou motorista de aplicativo? Basicamente por necessidade, foi quando eu saí do cinema, meu último emprego formal foi o cinema, saí, já estava mais ou menos seis meses, já estava acabando meu seguro desemprego e eu não conseguia nada, foi quando, foi o período que o aplicativo estava chegando no Maranhão, já tinha uns dois anos no Rio e São Paulo, nas grandes capitais e estava alguns meses no Maranhão, estava chegando na verdade, eu estava desempregado, acabando o seguro desemprego e eu não tinha nenhuma perspectiva de emprego, acabei pegando o último recurso que eu tinha, eu tinha um recurso guardado, adquiri um carro e comecei a trabalhar pra poder me manter, foi por necessidade. (Entrevista realizada com Castro em novembro de 2021).

Em uma sincronia com a fala acima, um outro motorista também relata ter entrado na plataforma pela necessidade de trabalhar diante da falta de outra opção.

Eu vim para São Luís do Rio de Janeiro, porque eu já ia mudar de cidade, aí quando eu cheguei aqui coloquei currículo de um lado para o outro, não arrumei emprego, aí a gente estava com uma economia eu e minha esposa, aí eu e minha esposa, ah vamos comprar um carro, aí a gente usa ele né, e ela falou, e você trabalha, aí quando você arrumar um emprego de carteira assinada né, aí você sai desse trabalho de motorista de aplicativo que é perigoso, e fica trabalhando de carteira assinada, ou seja, não foi algo proposital, que eu mudei para virar motorista de aplicativo, foi necessidade mesmo, eu não tinha outra opção e eu me vi impensado para ser motorista de aplicativo.

Em um cenário de desemprego e poucas perspectivas, se segurar naquilo que é possível para sobreviver acaba se tornando a única alternativa para algumas pessoas, e as empresas/aplicativos acabaram se tornando alternativa para muita gente, que talvez estariam em uma situação ainda mais complicada se não tivessem trabalhando como motoristas por aplicativos.

Uns são levados pelo desemprego e pelo medo de não conseguir arcar com os custos de vida, outros são levados a ir porque mesmo estando em um emprego formal, enfrentam condições de trabalho precárias, isso acaba empurrando o (a) trabalhador (a) para outras alternativas de sobrevivências. É o caso de Alves, motorista por aplicativo, entrevistado em janeiro de 2022.

eu trabalhava lá no São Francisco antes, aí meu patrão era mais enrolado que outra coisa, me pagava em três vezes o salário, e eu ganhava mil e quatrocentos reais, era enrolado para me pagar, aí eu digo não, ah isso não, é uma enrolação, vou sair disso aí, cortavam minha energia, minha esposa ligava, cortaram a energia, e eu ia correr para resolver isso, uma enrolada, ele não me pagou as férias do ano passado, só para você ver, ficou de me pagar e não me pagou, aí eu saí, vou ficar só no UBER mesmo, dá pra mim organizar o pagamento da minha conta. Eu trabalhei com ele três anos porque foi o tempo para eu resgatar meu FGTS que estava retido, por isso trabalhei três anos com ele.

A construção de um capitalismo flexível deu margem a situações mais evidentes de precarização do trabalho. Assim é mais fácil exercer sobre os indivíduos maiores níveis de dominação, o que ocorre é uma imposição do capital que usa tanto a “força, como o consentimento das pessoas” para condensar ainda mais seus ganhos. Com isso, “a força se materializa principalmente na imposição de condições de trabalho e de emprego que são precárias frente à permanente ameaça de desemprego estrutural criado pelo capitalismo. Afinal, ter qualquer emprego é melhor que não ter nenhum” (DRUCK, 2011, p. 43).

O enfrentamento do processo de dominação que beneficia o empresário e sujeita os indivíduos a contextos instáveis e sem garantias, se tornou crucial no modo de produção capitalista, visto que, no transcurso da história, mesmo com a inserção de tecnologias altamente modernas a exploração da mão de obra não deixou de ser central.

O acesso à plataforma também ocorre no círculo de amigos ou pela indicação de algum parente. **Como você se tornou motorista por aplicativo?** *Foi através de amigos, de amigos que estavam trabalhando na plataforma, trabalhando bacana, aí me disseram que dava para tirar uma grana, mas isso foi no começo, quando a gasolina era mais*

barata, agora tá meio complicado, mas assim foi através de amigos mesmo. (Entrevista realizada com Sousa em janeiro de 2022). A segunda fala reforça que a rede de sociabilidade pode ser uma forma de divulgação do trabalho realizado através das empresas/aplicativos.

Eu passei um tempo morando no interior né, a trabalho, e aí quando eu voltei eu sabia que tinha, eu sabia que tinha, eu já tinha uns amigos que trabalhavam e aí eu tive interesse, só que aí eu fiquei muito tempo só estudando a possibilidade de trabalhar como motorista de aplicativo, aí pensei em alugar carro, mas é muito caro o preço do aluguel, aí surgiu a oportunidade de trabalhar nesse do meu cunhado, porque ele passa o dia no serviço, ele não dirige bem, então aí eu comecei a rodar, ele falou comigo. (Entrevista realizada com Melo em outubro de 2021).

As interações do cotidiano, ou as redes sociais se tornam um canal favorável para as empresas/aplicativos, com ela um número maior de pessoas têm acesso às informações sobre os serviços oferecidos pelas plataformas e do mesmo modo consegue atrair um número maior de prestadores de serviços. No relato de Rodrigues entrevistado em março de 2022, ele elenca como foi motivado pelo amigo a se cadastrar no aplicativo mesmo já exercendo outra atividade remunerada,

Na verdade, eu não lembro muito bem como que isso começou, mas, assim, lembrei, lembrei, é, eu comecei a rodar de aplicativo, foi através da indicação de um amigo, que eu trabalhava em uma empresa como motorista, fazendo entrega de brinquedos infantis, e aí eu e ele éramos motorista, do mesmo carro, às vezes eu fazia entrega, às vezes ele fazia entrega, aí ele parou de trabalhar, ficou só eu, parou de fazer entrega, aí eu fui buscar entender porque ele tinha parado, ele me disse não rapaz porque eu comecei a rodar de UBER e tal, e eu tou achando melhor, aí ele me contou como era o trabalho dele, como era os ganhos dele, aí eu achei interessante, me cadastrei também, aí comecei, entendeu, eu fui meio que influenciado lá por ele.

Apesar de aparecer um caso ou outro em que o (a) motorista chegou a deixar algum emprego para se dedicar exclusivamente ao trabalho como motorista por aplicativo, a maior parte chegou a plataforma porque estava desempregado (a), ou, porque tinha a necessidade de complementação da renda adquirida em outra atividade.

Em relação a outros familiares estarem na atividade, apenas 20% possui algum parente próximo vinculado as plataformas.

E no que diz respeito a satisfação em trabalhar nas plataformas, os (as) motoristas dizem não estarem muito satisfeitos (as), por causa da falta de regulamentação, da insegurança e da falta de apoio em algumas situações, principalmente as que envolvem algum tipo de acidente. O gráfico abaixo mostra o nível de satisfação dos (as) motoristas.

Tabela 15: Nível de satisfação com o trabalho como motorista por aplicativo.

Nível de satisfação com o trabalho	%
Muito satisfeito	0
Satisfeito	31,6
Pouco satisfeito	57,9
Insatisfeito	10,5

Fonte: Dados da pesquisa (2021).

Junto a satisfação vem as perspectivas de quanto tempo ainda pretendem permanecer na atividade. Alguns possuem uma previsão, outros (as) não sabem mensurar ainda por quanto tempo vão permanecer, mas possuem algum grau de clareza de que não podem contar só com a plataforma, e a permanência vem atrelada as inseguranças da não regulamentação da atividade.

Por quanto tempo ainda pretende trabalhar como motorista de aplicativo? Não é bom ficar muito tempo, mas é sempre você ter uma opção, no caso do aplicativo, por exemplo, como eu tava antes, eu ia pro serviço oito horas, saía seis, aí quando eu saía seis da tarde, eu ia rodar com o aplicativo, tirar um extra pra completar a renda, e aí é bom, mas você botar, é, aplicativo como emprego, aí não, não dá, não dá, você não vai fazer isso pro resto da vida, ninguém quer, é só como uma renda extra, e uma opção pra quem não tem, pra quem tá desempregado, porque eles não te dão décimo terceiro, eles não te dão umas férias, apesar de você, ah você faz seu próprio horário, mas deixa passar um mês sem rodar pra ver, só ganha quem roda. Então, você empregado, você tem a opção do décimo terceiro, opção dumas férias, e outros benefícios né, também, a POP/99 não vai te dar isso nunca, eles não dão nada, nada, nada.

O cenário atual do mercado de trabalho permite o surgimento de novas formas de contratação, novos meios de trabalho, mudando e reestruturando o tecido das relações laborais. Contudo, o trabalhador tradicional ainda busca formas mais seguras de trabalho, amparadas pela formalidade. Por isso a fala acima reforça que a uberização é só um meio de alcançar um extra, como um “bico” para complementar os ganhos, e não um emprego permanente, apesar de que o capitalismo atual leva a nichos de negócios com formas de contratações precárias e sem nenhuma seguridade social.

Por isso, alguns motoristas relatam que vão continuar trabalhando através das plataformas digitais. O gráfico a seguir mostra uma média de tempo que os (as) motoristas pretendem permanecer na plataforma.

Tabela 16: Média de tempo em que os (as) motoristas planejam trabalhar para os aplicativos.

Pretensão de permanência na plataforma	%
Menos de seis meses	21,1
De seis a doze meses	15,8
De doze a vinte e quatro meses	15,8
Mais de vinte e quatro meses	47,4

Fonte: Dados da pesquisa (2021).

A permanência na plataforma para uma parte dos (as) motoristas podem estar relacionada com as dívidas adquiridas, principalmente com a compra do carro. Quando foi perguntado aos (as) motoristas, se fizeram alguma dívida nos últimos tempos para trabalhar como motorista por aplicativo? Um deles respondeu, “*sim, sim, a do carro foi uma delas, a princípio foi só para pagar o carro*”. (Entrevista realizada com Sousa em janeiro de 2022).

Muitos adquirem veículos acreditando ser possível pagar com a atividade realizada na plataforma, sendo que, alugar um carro para trabalhar, acaba se tornando inviável por causa dos valores altos dos aluguéis, ainda assim tem os que recorrem a este recurso. Em entrevista um dos motoristas reforça o quanto é complicado ter que arcar com as despesas da atividade e ainda pagar aluguel de carro.

O carro que você utiliza é próprio? Ainda é do banco (risadas), mas é nosso, não é alugado, aluguel sai muito caro, não sei como o pessoal aguenta pagar aluguel de carro, ainda mais com tudo caro, esses são guerreiros, esses são guerreiros porque conseguem tirar um dinheirinho e ainda consegue pagar aluguel, pra esses eu dou parabéns. (Entrevista realizada com Franklin em agosto de 2021).

O cuidado e o controle com dívidas altas são importantes, existem muitas oscilações econômicas que leva a riscos como endividamento. E em uma atividade como a uberização que não oferece apoios necessários aos trabalhadores o risco é ainda maior. Todavia, a moderação é para alguns, uma forma de autocontrole para fugir das dívidas futuras.

Uma situação observada no caso de Rocha, entrevistado em agosto de 2021, “*não, eu rodo com outra finalidade, eu faço dívidas poucas, que com uma diária eu consigo pagar, nada alto*”. Do mesmo modo, Oliveira, em entrevista realizada em agosto 2021 afirmou ter muito cuidado com o endividamento “*não, não, eu sou bem prevenido em relação à dívida, eu não me argolo.*”⁷¹

Destarte, é imprescindível encontrar alternativas de subsistência em um cenário de instabilidade, onde há um endividamento populacional crescente. “Em 2020, observou-se um aumento de 2,8 pontos percentuais no número médio de famílias com dívidas de cartão de crédito, cheque especial, cheque pré-datado, crédito consignado, crédito pessoal, carnês, financiamento de carro” (CNC, 2020). Na tabela abaixo os índices de crescimento dos endividamentos da população brasileira nos últimos anos, alcançando um pico significativo no ano de 2020.

Esse aumento de 2,8 pontos percentuais no número médio de famílias com dívidas de cartão de crédito, cheque especial, cheque pré-datado, crédito consignado, crédito pessoal, carnês, financiamento de carro em 2020 pode ter sido causado por diversos fatores (CNC, 2020). Uma das principais razões pode ter sido a crise econômica causada pela pandemia da COVID-19, que levou a uma redução na atividade econômica e ao aumento do desemprego, o que pode ter impactado negativamente a renda das famílias e levado a um aumento das dívidas. A seguir, a tabela representa o nível de endividamento da população brasileira nos últimos tempos.

⁷¹ Os indicadores de inadimplência da pesquisa também apresentaram aumento na média de 2020. Em relação ao ano anterior, o percentual médio de famílias com contas ou dívidas em atraso aumentou 1,5 ponto percentual, para 25,5% do total. Após iniciar 2020 em patamar inferior ao observado no fim de 2019, também ao longo do ano houve sucessivas altas do indicador. Em agosto, o percentual de famílias com contas ou dívidas em atraso alcançou 26,7%, a proporção máxima histórica, passando a cair, a partir de então, e atingindo 25,2% em dezembro. O percentual médio de famílias que declararam não ter condições de pagar suas contas ou dívidas em atraso e, portanto, permaneceriam inadimplentes cresceu 1,4 ponto percentual, ante o ano anterior, totalizando 11%. Acompanhando o indicador de percentual com dívidas em atraso, a parcela dos sem condições de pagar apresentou altas durante o ano também até agosto, atingiu a máxima histórica no oitavo mês de 2020, alcançando 12,1%, e adotou trajetória de queda a partir de então, encerrando o ano em 11,2% (CNC, 2020, p. 2 – 3).

Tabela 17: Níveis de endividamento da população brasileira de 2015 a 2020.

PEIC (Percentual do total – Média anual)	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Famílias endividadadas	61,1%	60,2%	60,8%	60,3%	63,9%	66,5%
Famílias com conta em atraso	20,9%	24,2%	25,4%	24,0%	24,0%	25,5%
Famílias sem condições de pagar as dívidas em atraso.	7,7%	9,2%	10,2%	9,7%	9,6%	11,0%
PEIC – Var. em n.p.						
Famílias endividadadas	- 0,81	-0,95	0,62	-0,52	3,35	2,83
Famílias com conta em atraso	1,49	3,24	1,22	-1,36	-0,08	1,49
Famílias sem condições de pagar as dívidas em atraso.	1,38	1,49	1,06	- 0,52	-0,09	1,42

Fonte: PEIC/CNC, 2020.

Houve uma redução também no número de corridas, o que atingiu diretamente os (as) motoristas por aplicativo, então, quem comprou carro contando com os ganhos adquiridos na plataforma enfrentou algumas dificuldades para arcar com as despesas. A atividade que ocorre através das empresas/aplicativo, assim como uma boa parte das demais atividades já consolidadas, sofrem em momentos de crise econômica, em períodos de recessão, porque as pessoas passam a usar menos os serviços impactando diretamente nos lucros dos trabalhadores, como ocorreu em 2020 e 2021. Mas a grande diferença está justamente no amparo que o (a) trabalhador (a) pode ter nesses momentos, como o seguro desemprego, FGTS e as indenizações, que só são garantidas em contratações formalizadas. As empresas/aplicativos não oferecem nenhuma dessas prerrogativas.

Diante disso, aprender outra profissão ou continuar estudando, parece ser um mecanismo pertinente em um mercado altamente competitivo.

3.3.6. Um plano alternativo para as intempéries do mercado de trabalho.

Uma segunda alternativa pode ser fundamental para superar o desemprego. Ao indagar sobre a possibilidade dos (as) motoristas aprenderem uma outra profissão, um número significativo de motoristas respondem que têm intenções de aprender outra profissão. Uma outra parte tem pretensão de montar seus próprios negócios, e, em média, 10% afirmam não terem pretensão de aprender outra profissão.

Diante da pergunta, você pensa em aprender outra profissão? Um deles respondeu, “*penso, penso. Qual seria? Olha, assim, que eu gostaria de aprender, assim, um operador de máquinas de grande porte, retroescavadeira, coisa assim, eu acho bacana, eu teria vontade de aprender. Mas com o objetivo de trabalhar nessa área? Não, não, eu só queria aprender mesmo*” (Entrevista realizada com Rodrigues em março de 2022).

Nessa primeira fala, o motorista expressa o desejo de aprender a profissão, mas sem demonstrar uma pretensão de ter a atividade como uma profissão futura ou permanente, parece estar apenas no campo da curiosidade. Em outra, já se percebe o desejo de atuar futuramente na área, “*eu pensei na parte da docência, entendeu, até porque eu tenho uma facilidade de comunicação, eu tava pensando em me especializar nessa área de educação, educação infantil, na parte de docência praticamente*” (Entrevista realizada com Castro em novembro de 2021).

Da mesma maneira, têm as pessoas que apostam em outra forma de atividade como meio de garantir a reprodução econômica de vida e também exercer uma atividade que permita uma melhor qualidade de vida.

Eu pretendo migrar dessa profissão para uma profissão mais calma, mexer com piscicultura, isso eu já venho com projeto lá de São Paulo, aí eu me aprofundi aprendi as técnicas, aprendi o como fazer, tive todos os preparos para chegar aqui e fazer, mas eu ainda não consegui o ordenamento para mim financiar o que vou precisar, mas se Deus quiser, futuramente, com fé em Deus eu acredito que vou conseguir isso tudo aí, e aí eu vou começar a trabalhar só com isso, e isso é retorno garantido, porque todo mundo tem que se alimentar e se alimentar de forma saudável né, alimentação favorece muito uma vida, uma qualidade de vida melhor, e o peixe é uma alimentação bastante saudável. (Entrevista realizada com Franklin em agosto de 2021).

A busca por novas perspectivas de vida faz parte da própria dinâmica do indivíduo, as pessoas estão em uma busca contínua para não estar a margem do tecido social, embora as desigualdades de oportunidades, as dificuldades do mercado de trabalho, entre outros fatores, empurre as pessoas para o limiar, por isso elas permanecem em contextos mais precarizados. Contudo, alguns conseguem manter a convicção de dias melhores, e da possibilidade de encontrar um lugar que garanta mais dignidade a vida.

Desse modo, é notória a relevância de um olhar investigativo sobre as trajetórias dos (as) motoristas por aplicativo, assim como entender como o trabalho ocorre, principalmente a partir da lente de quem vive diariamente a realidade da atividade. Apesar disso, o passageiro também é um indivíduo que faz parte dessa história, afinal, ocorre

uma troca de experiência, e o usuário é uma peça fundamental nesses novos modelos de negócios.

CAPÍTULO 04: A TESE NA TESE: o lugar da liminaridade na condição de trabalho dos motoristas por aplicativo e a atuação política para vencer as contrariedades da atividade.

Neste capítulo serão abordadas as percepções sobre a questão da liminaridade presente no contexto de trabalho dos (as) motoristas por aplicativo. Considerando a narrativa dos (a) motoristas.

Em conjunto, se tece uma análise sobre percepção dos (as) motoristas por aplicativo do cenário político e econômico do país, bem como suas percepções sobre as entidades sindicais, e/ou associações e movimentos coletivos que possam servir de trampolim para conquistas de novos direitos, ou até pode ser um caminho para algum tipo de regulamentação da atividade.

Por que a ideia do limiar para definir a situação de trabalho dos (as) motoristas por aplicativo? O primeiro ponto está na não clareza da definição da atividade, questão já levantada em outro momento da discussão. Mas, se poderia dizer que a uberização do transporte de passageiro é uma atividade autônoma, informal. Porém, existe uma incompatibilidade nessa definição, um trabalho autônomo, que não consegue manter a independência ou a liberdade do(a) motorista integralmente.

Definir o horário que vai trabalhar, os dias que vai trabalhar, não ter um supervisor e um chefe determinando e controlando a tarefa, pode não ser suficiente para garantir a autonomia do (a) motorista.

Enquanto os (as) motoristas não puderem definir o valor do seu “dispêndio” de força física e mental, é difícil falar em autonomia. Não podem definir quais trajetos fazer, embora exista a possibilidade de direcionar, mas com ressalvas. E não tem um controle total com relação a sua permanência na empresa/aplicativo, de tal maneira que poderá ser banido (a) da plataforma quando esta achar que ocorreu alguma violação das regras estabelecidas, mesmo existindo as possibilidades de equívocos. O que reforça ainda mais a ideia, não são os (a) motoristas que criam as regras do trabalho, além disso, têm o trabalho prestado sendo avaliado constantemente.

Assim, a fronteira que é estabelecida entre a definição de autonomia e as formas de controle da atividade são pontos centrais na discussão sobre a tese da liminaridade do trabalho de motoristas por aplicativo.

4.1. A fronteira entre as interpretações sobre a uberização do transporte de passageiros, o lugar da liminaridade.

Liminaridade e uberização, embora sejam conceitos distintos, podem, de forma muito pertinente, estar relacionados em alguns aspectos. Liminaridade é um conceito desenvolvido para descrever um estado de transição em que os indivíduos experimentam uma suspensão das normas sociais e culturais. É um período em que a identidade dos indivíduos é fluida e incerta, permitindo a possibilidade de transformação e mudança. Dialogando com a uberização, as incertezas em torno da identidade do motorista por aplicativo é algo notório.

Não há uma definição fechada sobre o que são. O próprio motorista, uma hora se ver como funcionário de si mesmo, em outros momentos como um prestador de serviço para a plataforma, tem momentos que percebe a plataforma/empresa como sua funcionária e não o contrário. Têm motoristas que usam a plataforma como fonte de renda principal, ou como única fonte de renda, e outros, apenas enxergam o trabalho como subterfúgio. É nessa margem fronteira que a liminaridade se constitui, porque os indivíduos se encontram em uma posição de “entre lugar”, que são “quaisquer posições assinaláveis no jogo diferencial da estrutura” (SARTIN, 2011, p. 141). Ou seja, se estabelecem relações em que o indivíduo ocupa posições que são “binárias”.

Embora a liminaridade e a uberização sejam conceitos diferentes, elas podem estar relacionadas no sentido de que a uberização pode ser vista como uma forma de liminaridade social e econômica para os trabalhadores envolvidos. Ao trabalhar como prestadores de serviços em plataformas digitais, esses trabalhadores muitas vezes experimentam uma incerteza em relação a sua identidade e status profissional, já que suas funções são frequentemente precárias e não possuem as garantias e proteções sociais tradicionais. Em outras palavras, a uberização pode ser vista como uma forma de liminaridade econômica para os trabalhadores que se encontram em situações de transição em relação ao emprego tradicional.

A uberização acompanha as transformações do capitalismo e a metamorfose da indústria. E as “sociedades industrializadas produzem o que poderíamos chamar de um descentramento e fragmentação da atividade de recriação de universos simbólicos”. Por essa razão, criam-se “esferas do trabalho que ganham autonomia” (DAWSEY, 2005, p. 167). Uma vez que, o multifacetado mercado de trabalho capitalista passa por um

encadeamento contínuo de divisão. E a liminaridade também é um processo de fragmentação, de divisão dos fatores simbólicos.

A liminaridade também cria espaços de autonomia, e um dos fatores elementares no desenvolvimento da uberização é o discurso acionado pelas empresas, de que o trabalhador é um autônomo na atividade. Dessa forma, deve se responsabilizar com a garantia de todos os meios necessários para o trabalho. Esse discurso tira a responsabilidade da empresa e coloca sobre o trabalhador, ou seja, a empresa determina as condições do trabalho, mas descentraliza as responsabilidades que poderia ter com esse indivíduo. A uberização ocupa um entre – lugar, porque, ao mesmo tempo, transita pela informalidade com traços de controle da formalidade.

Outro fator fundamental é pensar como a liminaridade, segundo (ANDRADE, 2020, p. 2) ocupa espaços que transitam na “fronteira entre a vida coletiva e individual.”⁷² Isso também ocorre com a uberização dos transportes de passageiro, os (as) motoristas por aplicativos estão nas duas esferas, é uma atividade bastante individualizada, uma vez que os motoristas exercem de forma bastante individualizada o trabalho. Mas, ao mesmo tempo, adentra o universo das relações coletivas, porque agregam demandas que dizem respeito não apenas a um indivíduo, como, por exemplo, a violência que é um fator de risco a categoria em sua totalidade, e que geram mobilizações coletivas em busca de segurança.

Além da fronteira estabelecida entre o individual e o coletivo, “genericamente, as organizações liminares, têm dificuldade em afirmar uma identidade social clara e estabilizá-la” [...] (ANDRADE, 2020, p. 8). Na uberização as identidades são diversas e, ao mesmo tempo, instáveis, definir de forma inteligível não é uma tarefa fácil. E o aplicativo é a forma mais direta de contato dos (as) motoristas com a empresa, que se personaliza na plataforma para não assumir uma responsabilidade direta com os

⁷² A condição liminar está associada, por um lado, a situações-limite, a fronteiras, lugares em que as identidades individuais ou coletivas da nossa época já não são estritamente definidas por papéis e estatutos sociais, por instituições como a família, a igreja, a escola ou o trabalho, mas são ambíguas, instáveis ou mesmo efêmeras, em transição para novas identidades. Victor Turner oferece, aliás, outros equivalentes de liminaridade, como sejam o intersticial, o marginal, o profano, a anti-estrutura ou o que está “entre uma coisa e outra”. Ora, estas situações liminares, em que o que é está a caminho de se tornar algo diferente, implicam perturbação ou atentam mesmo contra as estruturas sociais, são potencialmente perigosas e sempre foram objeto de rituais que protegiam aqueles que nelas estavam envolvidos, ao contrário do que hoje sucede quando enfrentamos, sem iniciação, o inorgânico da vida social (ANDRADE, 2020, p. 3).

trabalhadores. No entre – lugar os trabalhadores estão vinculados a ela, mas, ao mesmo tempo, estão por sua própria conta.

Pois, a uberização é a tendência de substituir os trabalhadores com contrato de trabalho por trabalhadores independentes. Principalmente com o advento das novas tecnologias que permitem que as pessoas façam trabalhos de forma remota. Esta mudança tem gerado consequências como a precariedade e a exclusão social dos trabalhadores. A precariedade, nesse caso, é o resultado de processos de exploração, onde as empresas oferecem salários baixos, jornadas de trabalho desregulamentadas e pouca proteção social. A liminaridade também coloca o indivíduo na margem.

Nessa discussão, a liminaridade, como uma condição social que emerge da fronteira entre as identidades coletivas e particular, torna-se central. A liminaridade, como um território onde o particular e o coletivo se encontram e se confrontam, permite a emergência de um espaço de individualidade que, de outra forma, não teria existência. É nesse território que os sujeitos podem desenvolver modos de vida e práticas mais particulares, inseridos em uma cultura, mas também com influências particulares. É nesse território que a individualidade se desenvolve, juntamente com a possibilidade de autonomia e de autodeterminação, permitindo ao sujeito escapar de uma identidade coletiva homogeneizada (DAMATTA, 2000). A individualidade está muito imbricada a uberização. Como trabalhadores independentes, os (as) motoristas por aplicativo compartilham as possibilidades da “autonomia e da autodeterminação” no processo de trabalho.

Nessa discussão, segundo DaMatta (2000), a liminaridade, como uma condição social que emerge da fronteira entre as identidades coletiva e particular, torna-se central. A liminaridade, como um território onde o particular e o nacional se encontram e se confrontam, permite a emergência de um espaço de individualidade que, de outra forma, não teria existência. É nesse território que os sujeitos podem desenvolver modos de vida e práticas mais particulares, inseridos em uma cultura nacional, mas também com influências particulares. É nesse território que a individualidade se desenvolve, juntamente com a possibilidade de autonomia e de autodeterminação, permitindo ao sujeito escapar de uma identidade homogeneizada.

É um momento de passagem entre duas fases da vida, onde as regras e as estruturas que regem a vida são temporariamente abandonadas, criando espaço para a renovação e

a renascença. Nesses momentos, as pessoas são libertas da estrutura das convenções sociais, o que permite que elas experimentem uma sensação de liberdade e flexibilidade na tomada de decisões. E, “liminaridade refere-se a um tempo ou lugar na fronteira das estruturas ordinárias da vida individual, ou coletiva, um tempo e um espaço social de transformação entre duas fases - uma de separação e outra de reincorporação” (ANDRADE, 2007, p. 2).

O trabalho plataformizado cria espaços de liberdade e de “flexibilidade nas tomadas de decisões”, mas disfarça os controles. O motorista não é totalmente livre para conduzir as etapas do trabalho, mas sua condição enquanto trabalhador autônomo, transparece isso. As características comuns entre diferentes organizações liminares incluem o aumento da volatilidade, incerteza, complexidade e ambiguidade (ANDRADE, 2007).

É um estado em que os indivíduos ou grupos se encontram em uma zona limítrofe entre a ordem e o caos, entre a normalidade e a anomia e entre a conformidade. A liminaridade, portanto, é entendida como um estado de fluxo, de passagem e de transformação, no qual os indivíduos experimentam a incerteza, a ambiguidade e a liberdade. É um estado de limite, marcado pela insegurança e pelo desconhecido, mas também caracterizado pela criatividade, pelo imprevisto e pela possibilidade de renovação (MEIRA, 2012). A ambiguidade, a criatividade, são fatores perceptíveis no trabalho de plataforma.

Além disso, as organizações liminares podem sofrer ainda outras pressões externas, como as mudanças tecnológicas e a intensificação da concorrência, o que pode conduzir a um processo de desorganização e desintegração da organização. Em geral, as organizações liminares: (i) enfrentam a dificuldade de se estabelecer e manter uma identidade social clara; (ii) não têm acesso a uma fonte contínua de legitimidade; (iii) são susceptíveis à contestação, tanto no mercado como na comunidade e nos meios de comunicação; (iv) não conseguem institucionalizar suas atividades o suficiente para se tornar permanentes; (v) devido à sua instabilidade, elas têm que enfrentar mais desafios para sobreviver às mudanças de tempo (ANDRADE, 2007, p. 8 – 9).

Pessoas liminares são aquelas na situação de não possuírem lugar na sociedade, por isso incorporam a ambiguidade estrutural expondo a dificuldade de lidar com seres sociais em situação de transição, entre estados. Esses sujeitos são encontrados nos espaços

de passagem, frequentemente em processos de deslocamento geográfico, social, cultural, político e/ou econômico. São indivíduos que abrem mão de sua identidade, característica e status para se adaptarem a uma identidade temporária e provisória, ou seja, em constante movimento (TURNER, 1969).

Portanto, diante das instabilidades da uberização, na eventualidade de que a plataforma é um lugar efêmero, a qualquer momento o (a) motorista pode ser bloqueado (a), pode sofrer algum acidente que vai inviabilizar o trabalho. Em um contexto podem existir muitas demandas por corridas, em outras elas podem decair. É um lugar da incerteza, não existem garantias e nem seguridades sociais. Destarte, é pertinente analisar a percepção dos (as) motoristas por aplicativo sobre o cenário político e econômico do país, e as suas expectativas para o futuro.

4.2. Percepções, perspectivas e posicionamentos sobre a situação do país: o que esperar do futuro?

O cenário de pandemia desestabilizou a economia mundial, e os primeiros sinais de retomada começaram a aparecer no final de 2021 e início de 2022, e correspondeu ao crescimento de 1% do Produto Interno Bruto (PIB). Isso possibilitou uma melhora em alguns setores da economia, como do “comércio varejista,” o setor de serviços e a indústria. Sendo “1,2% na indústria, 0,6% no comércio e 0,3% nos serviços” (CAVALCANTI *et al.*, 2022, p. 01). Para os motoristas por aplicativo, essa retomada de alguns setores, principalmente do comércio, foi fundamental, muitos já estava desistindo da atividade devido à queda que ocorreu no uso dos serviços, ocasionado pela diminuição da circulação de pessoas. E,

A análise desagregada dos dados do IPCA indica que, mesmo diante de uma desaceleração na margem, os preços administrados ainda apresentam uma variação acumulada em doze meses expressiva (12,1%), repercutindo, sobretudo, os reajustes da gasolina (28,7%), do gás de botijão (29,4%) e dos medicamentos (13,4%). Em contrapartida, a trajetória dos demais bens e serviços livres é de contínua aceleração. No caso dos alimentos, a alta de 16,4%, nos últimos doze meses resulta da combinação entre os efeitos danosos do clima sobre as lavouras temporárias, no primeiro trimestre, e o impacto da guerra sobre os preços dos grãos e do petróleo, pressionando os custos de produção e frete de diversas cadeias produtivas, como dos derivados de trigo, do leite e das proteínas animais (CAVALCANTI *et al.*, 2022, p. 07).

Mas, o panorama de retomada da economia veio logo em seguida, acompanhada de uma nova oscilação gerada pela guerra entre a Ucrânia e a Rússia. Causando assim, um aumento nos preços de algumas commodities como (trigo, milho, petróleo, gás e

fertilizantes)⁷³ (CAVALCANTI *et al.*, 2022, p. 02). Gerando desse modo, um impacto na economia mundial, que foi acompanhado de um aumento nos preços de alguns outros produtos, principalmente de alimentos e combustíveis.

Esses aumentos afetaram as classes populares e trabalhadora de maneira mais contundente. No gráfico a seguir uma representação da alteração dos preços das commodities reforçados pela guerra entre a Ucrânia e a Rússia.

Tabela 18: Variação dos preços das commodities causado pela guerra entre Ucrânia e Rússia.

Commodity	Taxa de variação no preço entre 23/2 e 28/3/2022.	Taxa de variação no preço entre 28/3 a 24/6/2022
Petróleo Brent	16,2	0,6
Gás natural – Europa	15,2	-30,9
Trigo	20,7	-12,6
Milho	9,5	0,2
Fertilizantes	42,5	-31,7
Níquel	32,0	-31,7
Alumínio	9,3	-32,2
Cobalto	9,1	-é 7,7
Soja	-0,6	-3,2
Minério de ferro (China).	26,3	-7,4

Fonte: Grupo de Conjuntura da Dimac (CAVALCANTI *et al.*, 2022).

Com as subidas dos preços, uma parte da população tem enfrentado grandes dificuldades para manter o básico e sustentar suas famílias. No caso dos (as) motoristas por aplicativo, os preços dos combustíveis afetam diretamente o trabalho realizado. Uma vez que, nesse tipo de atividade são os (as) trabalhadores (as) que arcam com os custos do trabalho. Então, é necessário conseguir produzir rendimentos que cubram os gastos e garantam um ganho no final, impactando na qualidade de vida dessas pessoas, porque vão

⁷³ Ao longo dos últimos três meses, a inflação brasileira continuou surpreendendo negativamente, de modo que, no acumulado em doze meses, até maio, a taxa de variação de preços medida pelo IPCA chega a 11,7% (gráfico 11). Assim como vem ocorrendo com as principais economias mundiais, esta alta da inflação reflete não apenas os efeitos da guerra entre Rússia e Ucrânia sobre os preços internacionais do petróleo e dos grãos, mas também a persistência do descasamento entre a oferta e a demanda de insumos industriais e a retomada do setor de serviços (CAVALCANTI, 2022, p. 07).

precisar trabalhar mais para equilibrar os ganhos, e ainda é possível que os dividendos não cubram suas principais necessidades.

A análise sobre como os últimos acontecimentos têm afetado diretamente a vida e o trabalho dos (as) motoristas por aplicativo se constrói considerando a narrativa dos (as) próprios (as) trabalhadores (as). Desse modo, o que segue é uma análise da percepção dos (as) motoristas por aplicativo sobre a situação econômica do Brasil e as perspectivas para o futuro.

4.2.1. Percepção sobre a situação econômica do país e os impactos no trabalho dos (as) motoristas por aplicativo.

“Contextos de crise econômica, em contraponto, afetam os investimentos públicos sociais, contingenciando os gastos com seguridade social ao atendimento de públicos específicos, [...] é neste momento que trabalhadores, em geral, perdem seus empregos” (ARAÚJO et al., 2020, p. 3 – 4). Desse modo, a discussão sobre como os (as) motoristas enxergam a situação econômica do Brasil é importante, em virtude de que o mercado de trabalho depende da forma como a política econômica do país está sendo conduzida, ainda mais considerando que a pesquisa foi realizada em um período de pandemia mundial.

Na primeira narrativa aparece a percepção de que o atraso na vacinação da população foi um dos fatores que contribuiu para tornar a situação país ainda mais difícil, e dificultou a retomada da economia, o que também gerou um agravamento no trabalho dos motoristas por aplicativo, já que o país demorou para retomar algumas atividades, como eventos, shows, e outras atividades que movimentam a economia e garantem uma maior circulação de pessoas.

As coisas tão ruins pra todos né, então se tiver ruim pra um, e o cliente precisa do dinheiro para se locomover, pra pagar as corridas então, se a economia não tiver boa, com certeza todos sofrem com isso. Assim, principalmente em relação a demora da vacina, era pra todos estarem vacinados com antecedência, aí houve essa demora da vacina e isso aí aumentou muito o tempo de, tempo parado da gente, tempo do geramento do dinheiro, da economia né, a economia parou no período da pandemia, que a gente depende muito disso que a gente leva muitos funcionários para a empresa. (Entrevista realizada com Sousa em janeiro de 2022).

A fala acima é significativa, uma vez que o motorista faz uma leitura da situação econômica do país considerando que faltou uma atitude mais enérgica e responsável do governo federal com relação à pandemia da Covid – 19. Isso afetou diretamente vários setores da economia que enfrentaram sérios problemas para retomarem suas atividades.

Os encontros das narrativas demonstram uma apreensão das vinculações que as questões políticas exercem sobre a economia. Na fala de Melo, entrevistado em outubro de 2021, a percepção de um contexto onde o desemprego foi atenuado e a pandemia ajudou a reforçar ainda mais o contexto de desigualdade social.

Muito desemprego, a política influenciou muito, muito mesmo, a situação, antes todo mundo tinha direito a emprego, hoje em dia está uma coisa muito difícil, muito difícil mesmo, vejo aí, a gente tira por aqui por São Luís, principalmente depois da pandemia né, o que a gente ver de pessoas nos sinais pedindo dinheiro, às vezes são pessoas que são usuários de drogas, mas dar pra ver que tem muito pai de família né, que chega aquele desespero né, aquele desespero de, de ir pro sinal pedir dinheiro.

Desta forma, o panorama que é reforçado é de um poder executivo que não consegue manter um plano de gestão que viabilize um contexto capaz de equilibrar as contas públicas e melhorar o cenário de instabilidade econômica. E do outro lado, o Brasil enfrenta um contexto de assimetrias políticas. Embora as discussões teóricas e pesquisas em torno do processo de polarização no Brasil ainda sejam escassas, o debate tem crescido bastante nos últimos tempos.

“A situação é semelhante na Europa e em outros países da América Latina, onde a polarização do público é tomada como um pressuposto no debate político sem que as evidências empíricas tenham sido devidamente estabelecidas” (ORTELLADO; RIBEIRO; ZEINE, 2022, p. 62). Matos entrevistado em junho de 2021, dá um destaque as essas assimetrias, mesmo que a categoria incorporada em sua fala não seja a da polarização.

A situação está péssima, entendeu, nossa situação hoje está péssima, nossos gestores são péssimos, precisa melhorar, assim a gente espera que melhore, mas a gente tem que levar em consideração que teve essa pandemia né, mas o país está patinando aí, está todo desorganizado, uma liderança puxa para o lado, outra liderança puxa para o outro, nosso presidente é meio transtornado, acaba atrapalhando o andamento da coisa. E economicamente o país tem muito a melhorar, e a gente depende da economia, motorista de aplicativo, depende da economia em si né, o comércio, se estiver ruim para gente, está ruim para todo mundo.

Um desarranjo espiral da economia, que nas narrativas está desordenada devido a um sistema político que não possui dirigentes alinhados com os interesses do coletivo. Essa postura em desequilíbrio torna a situação da população ainda mais árdua. Em uma fala é possível perceber algumas contradições no discurso, posto que aparece uma crítica ao presidente Jair Messias Bolsonaro que é de extrema – direita e, ao mesmo tempo, ao governador Flávio Dino que é do PSB, partido de centro-esquerda.

Duas posições políticas divergentes, sendo que a extrema – direita é um lugar no espectro político que se concentra na proteção dos direitos privilegiados de grupos de elite, enquanto a esquerda centra-se na igualdade e nos direitos dos mais vulneráveis, além de que a extrema - direita tem uma agenda mais autoritária para promover e defender princípios da cultura tradicional. Contudo, a fala do motorista revela uma insatisfação com os dois lados, colocando inclusive a postura do presidente e do governador em um mesmo barco. As responsabilidades nesse caso não foram separadas, mas incorporadas.

Moça, a questão é o seguinte né, a situação política é muito difícil né, esse presidente aí né, esse presidente, governador aqui do Maranhão, ele acaba com a gente, tá difícil, sem pena, na verdade, sem perspectiva, não sabemos o dia de amanhã. Não sabemos o dia de amanhã, não sabe se vamos amanhecer e o dia vai tá melhor, ou se colocar outra pessoa na presidência, não sei, difícil, tá muito difícil. Tá muito difícil de comprar as coisas, entendeu, a situação no supermercado é complicada. (Entrevista realizada com Diniz em agosto de 2021).

Nessa última fala a preocupação com o amanhã, que é legítima, porque diante de um quadro de oscilações na economia, de desemprego, de altas dos preços, de inflação, é complicado saber se será possível continuar mantendo as condições de reprodução da vida. A incerteza do amanhã também é arbitrária. O sentimento de frustração é o principal motivo para a radicalização, pois esses grupos sentem que seus interesses e objetivos não estão sendo ouvidos ou atendidos pelas autoridades locais e governamentais.

Além disso, muitos desses grupos podem se sentir marginalizados e excluídos de processos e serviços políticos e sociais. Outras teses sugerem que a propaganda política e a manipulação midiática também podem desempenhar um papel importante na captura desses grupos, já que as mensagens que eles recebem podem ser altamente influenciadas por esses veículos de mídia.

Assim, eu acho que a situação que a gente vive hoje está um caos, porque é um problema atrás do outro, esses políticos aí não estão resolvendo nada, as coisas estão piorando, estão acontecendo essas guerras aí que tudo influencia na nossa economia e provavelmente estas coisas que estão acontecendo aumenta mais ainda o preço da gasolina, e se o preço da gasolina aumenta todas as coisas também vão aumentar porque tudo vem de fora, tudo vem de caminhão, então se o preço da gasolina aumenta as coisas também aumenta, eu acho então né, e o país né, vai entrar numa crise maior ainda da economia né, e aí muita gente vai ficar infelizmente, vai passar por grandes necessidades por conta disso, porque os preços das coisas tão muito caro, vai aumentar mais ainda, e as pessoas não tem dinheiro para conseguir sobreviver, e hoje em dia as pessoas não conseguem mais nem viver, estão só lutando para sobreviver, e a cada dia que passa, infelizmente a tendência é só piorar, entendeu, então por isso que eu acho que as pessoas tem que encontrar uma forma de aumentar sua renda, por isso justamente que eu trabalho de UBER e trabalho como vendedor também por fora, porque para tentar aumentar a renda, porque as coisas elas não vão baixar, o preço das coisas não vão baixar, então o que as pessoas

devem fazer é buscar ter mais dinheiro, então a tendência das coisas é só piorar. (Entrevista realizada com Rodrigues em março de 2022).

A classe trabalhadora é empurrada a buscar sempre novos meios de manutenção da vida. Contudo, o processo de sobrevivência da população não depende exclusivamente de uma postura individual. Existem muitos fatores que dificultam o transcurso em que esses meios de sobrevivência são garantidos.

E o cenário econômico instável e em crise é um desses fatores, além da ausência de políticas públicas que favoreçam a criação de vagas de trabalho capazes de asseverar condições dignas de subsistência. A fala de Rodrigues corrobora com a análise, e sustenta a ideia de que uma prática comum da classe trabalhadora, a dos famosos “bicos”, ajudam em momentos de recessões econômicas. As circunstâncias são ainda mais atenuadas por posturas políticas que causam um retrocesso dos direitos já conquistados.

A reforma trabalhista no Brasil foi uma medida que desencadeou uma regressão nesses direitos, ajudou a atenuar ainda mais a flexibilização das relações de trabalho e criou para classe trabalhadora um cenário de incertezas, de poucas possibilidades de negociação. Isso dá margens a contratos de trabalho que oferecem muito pouco, ou quase nada e que se mantêm de forma muito transitória. Desse modo, “a reforma trabalhista, além de não representar um estímulo a geração de empregos, contribuiu para ampliar a precarização do trabalho pela substituição de vínculos formais por trabalho por conta própria e emprego sem registro” (BALTAR; LEONE; TEIXEIRA, 2021, p. 112).

A narrativa de um dos motoristas entrevistados substancia como certas medidas não favorecem os trabalhadores, mas beneficiam empresários, como ocorreu com a reforma. E a manutenção dos direitos também dependem de uma postura de luta contínua e de um envolvimento da população nessas lutas, a dispersão coopera para construção de espaços suscetíveis a precarização e a retirada de direitos.

Olha uma visão infelizmente muito pessimista, entendeu, eu vejo a condição, tipo assim, infelizmente o pessoal gosta de dizer que não gosta de se envolver na política, mas infelizmente a política rege toda uma sociedade, tanto na política como na economia, na qualidade de vida, na qualidade social, então se a política estiver vamos dizer deturpada, se ela estiver mal gerida, mal administrada por assim dizer, vai gerar reflexo em todos os outros setores da economia, e é o que eu vejo ultimamente, então a economia sei lá, porque é, como eu posso dizer, ela tendeu para uma classe econômica, uma classe empresarial, classe elitista, é no qual tenta favorecer essa classe, desmerecendo todas as outras classes, dando vantagem para empresário, muitas vantagens, em contrapartida tirando direitos e benefícios da classe trabalhadora, ou seja, o cenário econômico para o trabalhador estava muito ruim, perdeu poder de compra, perdeu poder de negociação com empresário, ou seja, hoje o trabalho

virou meio, em todos os sentidos, tanto formal como informal, quase que um trabalho escravo, basicamente para sobreviver, basicamente para sobreviver, pra alimentação, não é exclusividade só do trabalho informal como dos aplicativos, mesmo o trabalho formal como ultimamente queriam até tirar o ticket alimentação do trabalhador, querendo acabar com PIS PASEP, querendo acabar com vários, alguns artifícios do trabalhador, entendeu. (Entrevista realizada com Castro em novembro de 2021).

As falas se casam quanto ao fato de que a política de Estado é fundamental para uma economia equilibrada. Que possibilite salários mais justos, que favoreça a população, que recupere o poder de compras das pessoas, que contribua para criação de novos postos de trabalho, que propicie a geração de renda para uma parcela significativa da população que precisa fazer um malabarismo para garantir o sustento.

Em entrevista realizada com Coelho, ela afirma que, *“tá ruim para todos os lados, a política tá uma porcaria, a economia tá péssima, a gente está mesmo é se arrastando, está tudo muito caro, tudo muito caro, você ver, o litro de leite tá quase dez reais, tudo muito caro”*. (Entrevista realizada com Coelho em). A política de preços, e a inflação que atravessa a situação do país tem prejudicado expressivamente a população brasileira.

Eu fico meio em cima do muro porque uma coisa que eu percebi, política eu não sei como classificar esse tipo de coisa, porque eu acompanho mais pela internet, aí eu fico olhando, não tem serviço, uma pessoa que é paga pra tá ali e não faz nada, aí fica difícil, o desespero faz com que o ser humano tome decisões precipitadas, mas o povo não sabe votar, por isso o país passa por uma crise daí, tudo que é emprestado precisa ter uma garantia, se você compra um carro, uma casa, tu tem que ter uma garantia, ninguém sabe abaixar o salário de um político, mas de um trabalhador sabe, aí uma água é caro, uma luz é caro, tudo é caro, aí a pessoa trabalha não tem um auxílio, não tem nada, não tem moradia, não tem nada, mas precisa viver, e o salário de uma pessoa formada hoje mudou muito, eu não tenho faculdade, mas eu faço um serviço, vamos dizer, eu vou fazer um banheiro para uma pessoa, nesse banheiro o gasto vai girar em torno de três mil, a pessoa vai comprar tudo que é material parcelado, o custo que a pessoa vai ter, e as coisas não favorecem, aí você tem uma quantidade exorbitante de políticos que não fazem nada, a gente bota o político lá e ele não faz nada, depois de eleitos não estão nem aí, porque a política aqui no Brasil inteiro dá desgosto de ver como a população se sujeita moça a receber, a gastar o que não tem para poder se manter, enquanto em outros países os custos são menores e acabam descontando aqui, é mais barato uma pessoa comprar uma garrafa importada com água do que comprar aqui dentro barato, isso é um absurdo, pagar uma garrafa com água mineral no valor de dois reais, e lá é cinquenta e cinco reais lá fora, e o litro da gasolina a cinco e sessenta, a Petrobrás está passando por um e sessenta e sete, com os impostos fica muito caro, a gente pagando preço de fora. (Entrevista realizada com Oliveira em agosto de 2021).

A via de construção de um pensamento sobre o cenário econômico e político se dar, como pontuado anteriormente, numa dupla relação, não dissociado. E na fala do motorista por aplicativo, um não comprometimento dos dirigentes políticos reflete diretamente no poder de compra da população, na questão salarial da população que

precisa fazer um malabarismo para sobreviver. Do outro lado, reflete uma postura de conformação das pessoas diante de um cenário econômico desfavorável, com políticas de preços internacionais, principalmente em relação ao petróleo, que acompanha o preço internacional da commodity. A ação coletiva pode ser uma via para uma mudança de paradigmas.

Dentro da discussão sobre os movimentos coletivos e o papel deles para os movimentos dos trabalhadores por aplicativo, é necessário também entender como movimentos de extrema - direita conseguem capturar alguns motoristas. Não existe nenhum aplicativo de motorista oficialmente designado como estando associado a extrema - direita. No entanto, existem algumas empresas de motorista por aplicativo acusadas de terem ligações com grupos de extrema - direita. Por exemplo, a Uber tem sido acusada de dar acesso a motoristas que pertencem a grupos de extrema - direita.

4.3 O discurso da extrema - direita e a capacidade de arregimentação ideológica entre os motoristas por aplicativo.

Embora não exista um consenso sobre como classificar a ideologia de um motorista por aplicativo, na medida em que os motoristas podem ter ideologias variadas e são geralmente muito individualizados e possuem pouca coesão, dificultando a classificação. No entanto, existem alguns motoristas que têm sido associados à extrema - direita, como aqueles que são críticos dos governos de esquerda, do comunismo, ou que defendem posições conservadoras na economia. Portanto, mesmo que não se possa afirmar que todos os motoristas por aplicativo são da extrema - direita, há aqueles que se identificam com essa ideologia.

Machado (2022), traz a hipótese de que “parte da economia digital popular tem operado como uma máquina não apenas de desmobilizar, mas também de recrutar novos membros à extrema – direita”. Essa captação se reflete nas falas e práticas dos motoristas por aplicativo, que acabam por legitimar o discurso do empreendedorismo, do alcance da liberdade financeira, do empresário de si mesmo adotado pelas empresas/plataformas. Isso acaba disfarçando o cenário de fragilização das relações de trabalho. Nesse contexto, os motoristas podem acabar não tendo a consciência de que podem melhorar suas condições de trabalho e, não enxergam a necessidade de se unir com outros trabalhadores para alcançar essa finalidade.

A consciência de classe é fundamental para o desenvolvimento de movimentos de trabalhadores que possam impulsionar a luta por melhores condições de trabalho e de vida, bem como a proteção de seus direitos. E, “é possível que a própria estrutura das plataformas, seu formato altamente individualizado e focado no mérito esteja exacerbando tendências políticas hiperliberais” (MACHADO, 2022).

Esses trabalhadores, em alguns casos, olham as plataformas como forma de mobilidade, ou como uma saída de uma posição de assalariado para de “empreendedor”. Isso pode criar no imaginário uma aproximação com a classe média, e pesquisas mostram que as pessoas da classe média são mais propensas a votar em líderes autoritários, mais do que aqueles de classes trabalhadoras e abastardas. Segundo Machado (2022), “esse trabalhador precarizado, aspirante a camada média, se alinha com o autoritário”. Há uma tendência, embora ainda pouca analisada, e com poucos dados empíricos, de que existe uma ligação entre o aumento do uso das redes sociais e o aumento dos adeptos a ideologias de extrema – direita.

A extrema – direita aproveita as plataformas digitais para ampliar sua presença na internet. As redes sociais oferecem à extrema - direita a capacidade de disseminar rapidamente seus conteúdos e alcançar uma audiência maior. Além disso, as ferramentas de análise de dados ajudam a extrema-direita a se concentrar em grupos específicos de usuários, direcionando conteúdos de forma eficiente e obtendo mais engajamento. Algumas lideranças da extrema - direita também usam as plataformas digitais para recrutar novos membros para suas atividades. Como resultado, as plataformas digitais têm sido usadas como um importante meio para a extrema - direita aumentar sua presença e influência.

Do mesmo modo, a extrema - direita também pode usar as plataformas digitais para obter financiamento, pois alguns sites de crowdfunding permitem que os usuários arrecadem fundos para projetos políticos. No entanto, muitas plataformas têm políticas restritivas contra a arrecadação de fundos para a extrema - direita. Contudo, isso não inibe a sua presença de forma evidente.

Analisando alguns comentários no grupo do Telegram, Instagram e Facebook, acompanhados durante o período da pesquisa, foi possível captar algumas falas que enalteciam o governo do presidente Bolsonaro e teciam críticas firmes ao PT (Partido dos Trabalhadores), evidenciando que a volta do partido traria o caos ao país, a suposta volta

do comunismo que acabaria com as pautas conservadoras tão evidenciadas pela extrema-direita. Contudo, sempre que apareciam falas que rebatiam as fakes News, evidenciavam as limitações do governo Bolsonaro, apontavam a ausência de experiência política, o estilo de liderança controverso, e a falta de diálogo com as instituições, além de uma postura agressiva com alto nível de polarização e radicalização política, gerava-se um conflito.

Diante desse panorama, é oportuno fazer uma análise sobre a ação coletiva a partir da formação da Associação dos Motoristas Por Aplicativos do Estado do Maranhão/AMAPMA. E entender quais são as principais demandas da categoria e as iniciativas que estão sendo tomadas.

4.3.1 Uma perspectiva sobre a representação da ação coletiva a partir do ponto de vista do surgimento de uma associação para os (as) motoristas por aplicativo.

As demandas sobre o trabalho realizado pelos (as) motoristas por aplicativo giram em torno, em sua grande maioria, da segurança e dos preços das tarifas cobradas pelo aplicativo, e dos preços das corridas que são considerados baixos. Apesar da individualização do trabalho, uma vez que os motoristas ficam restritos ao seu carro, eles criam grupos de WhatsApp, associações, cooperativas para possibilitar algum tipo de coesão, isso é fundamental quando a categoria quer organizar algum tipo de mobilização coletiva, e para criarem entre si, laços de solidariedade.

Mas em muitos casos, a luta dos/as motoristas por aplicativos são deslegitimadas pelo público, principalmente nas redes sociais, porque as pessoas consideram que uma categoria autônoma não pode fazer manifestações, ou paralisações, dado que possuem a possibilidade de criarem as regras do trabalho, de escolher horário e dia as serem trabalhados, e podem até determinar os ganhos, por isso os motoristas por aplicativo são ridicularizados em suas lutas, até mesmo entre a própria categoria que passa a não aderir às mobilizações.

O problema é que embora a categoria goze de certa autonomia no trabalho realizado nas plataformas, eles/elas não ditam todas as regras do jogo, a empresa/aplicativo que funciona como intermediária, dita uma boa parte delas, inclusive tem uma incidência nos ganhos dos/as motoristas.

E isso dar margem as reivindicações que são legítimas. São empresas terceirizando os serviços desses trabalhadores, elas ganham sobre o trabalho prestado e administram tudo na plataforma, da mesma maneira estabelecem regras. Abaixo, duas imagens das manifestações organizadas no início de 2022 por causa das tarifas abusivas das plataformas, mesmo com o aumento da gasolina.

Imagem 17: Chamada para paralização dos motoristas por aplicativo.



Fonte: Grupo dos/as motoristas por aplicativo, 2022.

Imagem 18: Mobilização contra o processo de exploração das plataformas



Fonte: Grupo dos motoristas por aplicativo, 2022.

Essas chamadas circularam nos grupos dos motoristas por aplicativo, convocando toda a categoria a aderir ao movimento. Por isso a importância das redes sociais no processo, assim como das associações.

4.3.2 A constituição da Associação dos Motoristas Por Aplicativos do Estado do Maranhão/AMAPMA.

A associação, que é um mecanismo importante na luta dos motoristas por aplicativo no município de São Luís/MA, foi fundada em 18 de fevereiro de 2018. O atual presidente, Carlos Augusto Aires, entrou no processo de constituição da associação. Mas ele não se considera um dos fundadores.

Você foi um dos fundadores? Não, não, eu entrei no processo, mas assim, eu não fui um dos primeiros, primeiros, mas assim eu posso me considerar um dos fundadores porque não estava consolidado sabe, quando eu entrei já tinha umas pessoas e me convidaram, na verdade eu fiz parte ali da fundação, foi depois que a gente se reuniu para fazer a documentação e tudo. (Entrevista realizada com Carlos Augusto Aires, presidente da AMAPMA).

Contudo, na configuração inicial de formação da associação, os fundadores são, Marcos Moreira, presidente na época da formação, Jackson Sebastião, funcionário do INSS, e outras 15 pessoas que contribuíram, mas seus nomes não foram informados pelo atual presidente, na época alguns tinham outras atividades além da de motorista por aplicativo e outros estavam só na plataforma, e o critério de participação era ter vinculação com a plataforma e estarem atuando também como motorista.

Todos eram motoristas por aplicativo? Todos, era um requisito, a gente tomava cuidado com isso né, porque sempre tinha umas acusações de, tipo assim, ficavam com desconfiança de ser alguém querendo aproveitar, como é costumeiramente acontecer né, ter algum proveito em alguma situação, a gente tomou cuidado para isso, que todos fossem ativos né, desse grupo que começou tinham pessoas que exerciam outras atividades, como no aplicativo não existe um exclusividade e da essa opção da pessoa ter essa rotatividade, dá a possibilidade da pessoa ficar no seu emprego e complementar sua renda, eu me lembro que tinha um lá do INSS, um outro era agente de saúde, o outro era professor e tinha aqueles que eram fixo (só trabalhavam como motorista de aplicativo), mas a maioria era fixo mesmo, exclusivo entendeu, só motorista de aplicativo. (Entrevista realizada com Carlos Augusto Aires, presidente da AMAPMA).

Considerando a iniciativa de formar a associação, é necessário entender se as pessoas que participaram tinham alguma experiência anterior com atuação em entidades sindicais. No conjunto, nem todos tinham, mas contaram com a experiência de um dos membros, o que contribuiu de forma significativa para montar a estrutura da associação.

Quando se perguntou sobre experiências anteriores de atuação com organização sindical?

O presidente da AMAPMA respondeu,

Oh, havia um rapaz lá, havia um que era bem entendido, parece que já tinha participado de vários movimentos, ele compôs até o estatuto, ele entendia bem, os outros mesmos não sabiam como é que funcionava, não sabia muito, mas teve um que deu norte, deu uma dica do estatuto, basicamente tinha uns dois que sabiam alguma coisa entendeu, ele já tinha exercício em outro meio sabe. (Entrevista realizada com Carlos Augusto Aires, presidente da AMAPMA).

Os movimentos coletivos também são espaços de formação, permitem a construção de um saber. Isso porque “uma das premissas básicas a respeito dos movimentos sociais é: são fontes de inovação e matrizes geradoras de saberes. Entretanto, não se trata de um processo isolado, mas de caráter político-social” (COHN, 2011, p. 333). E as demandas de constituição da AMAPMA contaram com o saber incorporado de um dos seus membros, que acabou também exercendo o papel de formador.

Hoje a associação é formada por um presidente, um vice-presidente, uma pessoa que fica responsável pelo marketing e três secretários, têm um motorista que é advogado e ajuda na parte jurídica, mas não é contratado pela associação, é apenas indicado quando existe alguma demanda tanto individual como coletiva, ou quando a associação precisa de orientação jurídica.

Até o momento da entrevista, as reuniões estavam sendo feitas de forma remota por chamadas de vídeos pelo WhatsApp, ou por conversas nas redes sociais. Além de funcionar como uma medida de segurança em tempos ainda de pandemia, a ferramenta agilizava o processo, porque evitava deslocamentos, uma vez que a pessoa poderia acessar de onde estava. E o tempo, principalmente para quem tem a plataforma como única fonte de renda, tem um impacto nos ganhos dos/as motoristas por aplicativo. A fala do presidente da EMAPMA pontua a otimização do tempo como um dos motivos para realização das reuniões remotas,

Então a gente conversa mais é pelo WhatsApp, faz reunião virtual né, é o que a gente tem feito, porque assim, a tarefa da profissão como motorista de aplicativo, ela nos priva muito de atuar mais intensamente, porque há um custo, toda vez que a gente vai, por exemplo, que eu tenho que tenho que dá entrevista para uma emissora, para um secretária de segurança reivindicar alguma coisa, ou qualquer outra secretaria, eu tenho que parar minha atividade e além de alguns custos que tem que ter, é muito, tipo assim, eu vou ter que parar uma manhã para fazer esse tipo de coisa, já é uma manhã de tempo perdido, nosso faturamento é diário sabe, qualquer hora que a gente perde é um impacto muito grande, por exemplo, não tem mensalidade ainda, a gente suspendeu as mensalidades, não tem, como por exemplo, não como pagar combustível, ah tem que ter combustível para ir em tal local, a gente não combustível, a gente

não tem essa opção, sai do bolso de cada um, a impressora, por exemplo, foi doada por um motorista, notebook eu uso o meu mesmo, e outras coisas a gente tira do próprio bolso, a gente tá com arrecadação ainda, então a gente tem essa dificuldade. (Entrevista realizada com Carlos Augusto Aires, presidente da AMAPMA).

Na fala do presidente também é possível perceber as dificuldades para manter a associação, na medida em que a associação demanda alguns custos, tanto em relação ao espaço físico onde a associação funciona, como os equipamentos necessários para algumas demandas da associação. Atualmente a associação depende de doações.

Possui um pouco mais de cem filiados, mas segundo o presidente da EMAPMA, as mensalidades foram suspensas no período da pandemia. A EMAPMA tem atuado para captar mais associados, com a utilização de um cadastro online, cujo link é compartilhado nos grupos de WhatsApp dos/as motoristas. É uma iniciativa no sentido de atrair mais gente, organizar melhor a categoria e buscar medidas para sanar os problemas eminentes. Contudo, como a categoria por si só não é tão coesa, isso acaba atrapalhando o processo, além do fato de que alguns/as motoristas não conseguem perceber vantagens na associação. E,

Pela quantidade de motorista era para gente ter bem mais, tipo assim, não quer dizer que todos os motoristas vão se afiliar, por exemplo, vão se associar, porque nem todos querem, não vejam vantagens, e têm outros que veem vantagens, então tem uma diversidade de pensamento, tem gente que não quer, porque não quer contribuir financeiramente, outro não quer porque ele acha que não é necessário, por isso a gente não consegue abranger 100%, mas tem uma boa parte que se conscientiza, que vê a necessidade, mas agora as dificuldades que tem, eu vejo nos grupos que eles clamam por essa necessidade, começaram a se despertar, porque a dificuldade está tão grande, que viu que se não tiver algo organizado não tem sucesso né. (Entrevista realizada com Carlos Augusto Aires, presidente da AMAPMA).

As demandas e dificuldades enfrentadas pela categoria, segundo o presidente da EMAPMA, têm funcionado como um mecanismo de conscientização, ou até favorece uma criação de uma consciência coletiva nos/as motoristas por aplicativo, enquanto as dificuldades podem ser melhor superadas se for em conjunto, uma vez que o coletivo tem muito mais força para causar uma mudança de cenário.

Mas outros fatores atravessam as dificuldades de captar associados, de acordo com o presidente da EMAPMA, existe uma visão negativa sobre a atuação dos sindicatos, reforçada inclusive pela reforma trabalhista, que empurrou os sindicatos para um lugar mais marginal no processo. Um resgate da história de luta dos movimentos sindicais, talvez ajudaria a criar no imaginário social, outra visão capaz de resgatar o protagonismo

dos sindicatos e sua importância na luta pelos direitos do (a) trabalhador (a). A visão de descrédito sobre as entidades sindicais também é transferida para as associações, segundo o presidente da EMAPMA. Com isso, impera a desconfiança, os estigmas e o afastamento da classe.

A força coletiva poderia ser um ponto de apoio para o trabalhador, o que permitiria o nascimento de novas lideranças e o fortalecimento da classe, assim como seria um meio para novas conquistas, capazes de alterar a dinâmica de dominação e submissão enfrentadas pelos (as) motoristas por aplicativo.

Mas a visão sobre os sindicatos hoje no Brasil está esfacelada, o sindicato e/ou associações não conseguem manter a classe unida e não obtém formas consistentes de articulação que permitam o envolvimento dos trabalhadores, ou que os motivem para a ação coletiva, a mudança encontra entraves, que inviabilizam o processo de transição. Em entrevista, o presidente da AMAPMA,

Você acha que o fato de a atividade não ser formalizada ajuda também a criar resistências dos motoristas em relação a associação? O primeiro fator que eu observei a estigma negativa de associações que se confundem com sindicato, e a gente ver na história, o sindicato ele é, digamos assim, ele foi usado de maneira indevida, alguns sindicatos, não todos, alguns funcionavam, principalmente quando tiraram a contribuição obrigatória o pessoal deu aquele vibrado de vitória porque achavam que era uma injustiça e muitos assimilam a prática do sindicato com a associação e tinha muita gente que tinha sindicato, na visão deles não via vantagem sobre a classe, e com isso quando se fala em sindicato, a associação e a cooperativa é uma coisa só, tipo assim, lá vem aquele pessoal novamente, como se fosse usar algum subterfúgio para obter uma vantagem, principalmente uma vantagem financeira né, quando você fala ô você vai ter que cobrar mensalidade, ah dinheiro, mas assim, a gente um dia vai ter que pedir né, vai ter que aumentar, vai ter que colocar em prática isso porque está no estatuto, que tem um porcentagem sobre o salário mínimo. Então eu vejo que é mais um trauma do trabalhador, têm muitos que se achou explorado durante muito tempo pelos sindicatos, e qualquer reivindicação que venha para defender qualquer classe, ela vai sofrer, vai pagar por esse período, e na visão deles não precisa exatamente, não precisa assim, na visão deles não precisaria na visão deles, acham que eles pensam isso não precisaria de algo organizado para dar suporte, mas isso aí é um erro que está se provando, mesmo porque tem se aprovado muitas leis constitucionais, por exemplo, que foi até derrubado, um monte de constitucionalidade, se não tiver alguém de olho, vai prejudicar o motorista, então muitas já se conscientizaram, muitos mudaram de opinião, mas têm sempre aqueles que são irredutíveis e não conseguem entender a necessidade, entendeu. (Entrevista realizada com Carlos Augusto Aires presidente da Associação dos Motoristas por Aplicativos do Estado do Maranhão - AMAPMA).

A ligação que os motoristas fazem entre o sindicato e a associação apresenta uma conotação negativa na fala do presidente da AMAPMA, uma vez que se construiu no

imaginário social um papel distorcido da função do sindicato, que o resume única e exclusivamente a taxa sindical paga uma vez ao ano.

A importância das lutas sindicais ao longo de anos e a importância da representatividade do sindicato é suprimida. Com a reforma trabalhista isso se tornou ainda mais evidente. E, é então, o que o presidente da AMAPMA busca junto aos motoristas uma desconstrução do papel da associação em detrimento da imagem negativa que foi construída no Brasil sobre os sindicatos.

Eu sempre estimulo eles, ô não precisa você ser associado, mas se tiver uma cooperativa, uma associação seria bom vocês participarem, se bem que aqui só tem a gente, como associação registrada só tem a gente mesmo, mas a dificuldade é essa entendeu, porque eu vejo, assim, outra coisa, eles querem, alguns deles, não são todos, querem benefícios e a gente tem uma dificuldade nisso, a gente quer providenciar benefícios para os motoristas, só que tem que ter recurso financeiro, e a gente não conseguia esses benefícios, por que? Porque em contrapartida umas parcerias que a gente ia fechar tinha que ter algo financeiro, por exemplo, a criação de carteira, essas carteiras de associados né, que tem um custo, a sala, energia, os custos básicos, custos fixos mensais que deveriam, por exemplo, a gente tem uma sala, então a gente precisaria cobrar né, para dar esses benefícios, eles chegam aqui, não, mas quais são os benefícios, ah não tem benefício eu não me associo, a gente diz, a gente não tem como providenciar um benefício se a gente não tiver recurso para ir buscar, e tinha que ter muitas parcerias entendeu, só que a gente fica um pouco travado por isso. (Entrevista realizada com Carlos Augusto Aires presidente da Associação dos Motoristas por Aplicativos do Estado do Maranhão - AMAPMA).

Outra questão levantada na fala do presidente da EMAPMA está relacionada a ideia de custo – benefício, uma concepção de que os/as trabalhadores/as esperam obter algum retorno com a vinculação, seja ao sindicato, seja a associação, querem ter clareza das vantagens que isso vai trazer. Embora, como já foi até pontuado, a vinculação não pode ser analisada apenas por essa via do retorno, muitos sentem a necessidade de uma participação política mais concreta. Contudo, a contrapartida da AMAPMA é importante no processo, os/as trabalhadores/as esperam que os frutos venham, mesmo aqueles/as que possuem uma atuação mais efetiva na ação coletiva. Isso quebra os estigmas de que são movimentos buscando benefícios particulares e não coletivos.

As mobilizações que ocorreram no Brasil organizadas pelos motoristas por aplicativo tinham como pauta de reivindicação, medidas mais incisivas para garantir segurança, tarifas mais justas e conseqüentemente melhores condições de trabalho na plataforma. Apesar disso, aqui em São Luís/MA o movimento não teve muita força, mas ocorreu em conjunto com as mobilizações nacionais. E, conforme o presidente da EMAPMA, as manifestações e paralisações dos motoristas de APPs não trazem

resultados satisfatórios para a categoria, e os/as motoristas ainda sofrem as represálias das plataformas quando essas iniciativas são tomadas, embora reivindicar seja um direito, ainda mais em um sistema democrático.

Assim, considerando que os (as) motoristas por aplicativos são autônomos/as, as retaliações nem deviriam ocorrer, isso só demonstra as formas de controle das empresas/aplicativos sobre o trabalho realizado. O presidente reforça que busca outras medidas para além das manifestações, a intenção é encontrar amparo na lei e fazer alianças com representantes políticos.

Assim, manifestação, vamos lá, a gente tem uma problemática X, por exemplo, a gente tem um problema, os maiores problemas são, valores das tarifas, insegurança e combustível muito alto, nos valores das tarifas, no Brasil inteiro teve quase trezentas manifestações, em vários locais, aqui inclusive teve, e o que a gente percebia, elas não davam resultados efetivos, não tinham resultados positivos, porque toda vez que se fazia uma manifestações as operadoras davam uma contrapartida piorando a situação, a gente entendeu que era uma forma de retaliação, outro, nem todos aderem, tipo, 30% ou 20% aderem e os outros continuam rodando, e isso enfraquece o movimento entendeu, então quando tem um problema a gente busca uma solução mais inteligente, no início a gente percebeu que não surtia efeito, porque hoje praticamente quase todas as associações, eu não digo todas, elas são contra manifestações, e aí quem não tá dentro não entende porque, não acha que a gente está querendo fazer algo, então a gente viu que as manifestações são ineficientes, não dá resultado, aí partimos para o que é mais eficiente, se há uma dificuldade, só tem uma área que consegue resolver isso, porque ir para rua, já teve manifestação, paralização, um determinado órgão ou prefeitura ou Estado chama algumas pessoas, vai lá, promete alguma coisa, amarra a gente com uma proposta, alguma promessa, e a gente fica de mãos atadas sem poder dar um próximo passo entendeu, e eu observei muito essas estratégias deles, e quais seriam a única maneira de conseguir trazer benefícios ou mudara alguma coisa, a gente sabe que é através de leis né, não tem o interesse individual e muito menos coletivo, a gente colocar a não ser através de lei, lá em São Paulo, o primeiro vereador Marlon Luz, ele foi eleito pelos motoristas, ele tem um canal do Youtube que ele fala isso, que ele foi eleito pelos motoristas de aplicativo, ele trabalha praticamente, não digo exclusivamente, mas direcionado para resolver esses problemas, e resolveu, lá pelo menos, para resolver os problemas, os conflitos, foi através de uma Câmara Municipal intervindo nas leis municipais né, ele é a única maneira, muitas vezes a gente tem que procurar um deputado federa, estadual, um vereador, e muitas vezes a gente não é nem atendido, e não é como a gente espera, como deveria ser, existe essas dificuldades, entendeu, então seria um meio de solucionar alguns conflitos. Mas vocês chegaram a fazer essas alianças? Eu conheço alguns vereadores, conversei, mas tudo sempre visando que eles executassem o trabalho deles como vereadores entendeu. Conhecia os parlamentares de acordo com a cadeira que eles serviam lá, sem fazer nada além do que seria necessário para a gente, entendeu, a gente procurava isso, o justo pra gente, uma lei que fosse justa, se tivesse que ter alguma coisa que fosse dentro da lei, que não fosse prejudicar os motoristas, entendeu. (Entrevista realizada com Carlos Augusto Aires, presidente da AMAPMA).

A tentativa da EMAPMA de estabelecer coalizões com dirigentes políticos talvez tenha um potencial para causar e/ou gerar uma alteração na situação dos/as motoristas,

mas é uma aposta, a concretude depende também de outros fatores. Então seria interessante descartar as mobilizações e paralisações no processo, uma vez que são formas de resistência? É uma questão que precisa ser considerada, até porque as mobilizações ocorreram em várias cidades brasileiras onde tem a atividade. As singularidades também influenciam no resultado final.

Além das iniciativas de construir alianças para fortalecer a luta dos/as motoristas por aplicativo, a associação também possui outras atividades que visam colaborar para a melhoria no trabalho, ou até mesmo para a qualificação profissional dos/as trabalhadores/as, uma vez que existem motoristas que se encontram desempregados/as e tem o aplicativo como único meio de garantir sua reprodução econômica. Quando se perguntou ao presidente da EMAPMA se a associação chegou a oferecer algum curso de qualificação, ele respondeu,

Qualificação, nós já tivemos duas qualificações na área de turismo, uma fornecida pela SENTUR Secretaria Municipal de Turismo e outra pela SETUR que é a Secretaria Estadual de Turismo né, uma foi no CEPRAMA e a outra foi na FERCOMÉRCIO ano passado, teve essas duas com informações turísticas e dentro teve uma orientação de comportamento, traje, e outras coisas gerais como atender o cliente, então a gente teve que foi muito proveitosa, foi essas duas, que eu me lembre foram essas duas, é acho que foi essas duas, do Estado e do município. (Entrevista realizada com Carlos Augusto Aires, presidente da AMAPMA).

Além dos cursos profissionalizantes oferecidos em parceria com algumas instituições, existem outros projetos para serem implementados na associação. Como iniciativas de promoção de lazer, que, ao mesmo tempo, pode funcionar como uma medida de aproximação dos (as) motoristas, isso pode favorecer uma coesão entre eles e elas, além de ajudar a vencer os estresses cotidianos do trabalho. Outro projeto tem a intenção de trabalhar a saúde mental dos/as motoristas.

Na atualidade, os fatores do estresse, a rotina, o ritmo frenético da sociedade capitalista, e os últimos acontecimentos, como o da pandemia da COVID – 19, vem afetando de forma expressiva a sociedade, o que afeta diretamente a saúde mental das pessoas. E, “segundo estimativa da Organização Mundial da Saúde (OMS), os transtornos mentais menores acometem 30% dos trabalhadores ocupados, e os transtornos mentais graves, cerca de 5 a 10%” (LUCCA, 2017, p. 148).

A gente têm outros projetos, ter um campo de esporte, por exemplo, na parte de lazer, a gente está com projeto de fazer o campeonato de futebol entre os motoristas de aplicativo entendeu, porque existem grupos né, não sei se você sabe, existem grupos de whatsapp, cada grupo tem aquela similaridade, tem

um grupo tal que tem tantas pessoas, então a gente pensou em fazer com esses grupos, fazer um campeonato com premiações, entendeu, mas a gente foi interrompido, agora tem que retomar o projeto novamente, Agora tem também, tem intenção de fazer mais treinamentos, principalmente na qualidade do atendimento, e a gente ver que está precisando, porque tem muita gente que não é, não era motorista, não era nada desse tipo, tipo, ele trabalhava em outra área e veio para essa habilidade de atender, de lidar com os problemas do trânsito que é muito estressante, é perigoso e estressante, e a pessoa tem que ter uma inteligência, tipo assim, uma percepção, não uma inteligência, tipo assim, tem que ser muito sensível para perceber as coisas, para que ele não possa tipo, para que ela não tenha um prejuízo financeiro, não tenha um prejuízo emocional, para ele não ter conflitos dentro do aplicativo, pode, por exemplo, até levar a agressão alguma coisa assim, minimizar o máximo que ele puder entendeu, então a gente sempre ver que existe umas confusões, você já deve ter visto na internet né, aonde existe descontrole de passageiro com motoristas, de motoristas com passageiros, têm aqueles impasses, aqueles conflitos, que são mínimos, mas que causam um estrago muito grande. (Entrevista realizada com Carlos Augusto Aires, presidente da AMAPMA).

O acompanhamento não só das atividades, mas a promoção de outros momentos que valorizem o trabalhador, que viabilize um cuidado com a saúde mental do motorista por aplicativo, ou outras iniciativas da associação que melhore e permita novas conquistas, também aparece na entrevista com o presidente de AMAPMA.

Então é uma das coisas que estão na pauta, tipo assim, eu estou com o projeto de fazer tipos assim sobre controle emocional, contratar um psicólogo para trabalhar com o pessoal porque é muito estressante, quando a gente ver um passageiro, ou um motorista perder um controle em uma situação, que as vezes os vídeos são, só mostra aquela parte do conflito né, mas antes daquilo existe algo que levou para desencadear aquilo, e a gente observa que são coisas mínimas, são bobagens, são bobagens assim tão mínimas que se tornam graves, como já houve né, não sei se você soube, Belém, teve um caso até com morte, uma discussão por bobagem, acho que teve uma morte por lá, foi entre passageiro e motorista, eu não me lembro qual foi o estopim lá do negócio, mas assim eu já percebi que não é nada grave, são coisas pequenas que apenas um bom relacionamento não deixaria chegar aquele ponto, por exemplo, existe muito motorista que fala assim, ninguém vai me humilhar, eu não admito ninguém me humilhar [...], o descontrole e o estresse é mais insatisfação, porque existem fatores que propiciam isso, os valores das corridas são muito baixos, a gasolina é uma valor exorbitante, que nem está sendo agora, nem preciso dizer que você deve saber, e os apoios das operadoras (aplicativos) não tem, é zero, não tem, elas fazem propagandas, elas patrocinam, como a última aí que patrocinou Big Brother com dezoito milhões de reais, mas não propicia alguma coisa para o motorista, tipo assim, um benefício, um incentivo, e o faturamento delas é astronômico. (Entrevista realizada com Carlos Augusto Aires, presidente da AMAPMA).

E considerando que existe uma exposição dos/as motoristas a fatores desencadeadores de estresse, como o trânsito, pontuado pelo presidente da AMAPMA, além dos conflitos que podem ocorrer com os demandantes do serviço, no caso os passageiros, existem situações pontuais que acabam gerando conflitos entre as duas partes o prestado/motorista e demandante/passageiro. As empresas/aplicativos enquanto intermediária, não administram os conflitos na hora que eles ocorrem, e não mobilizam

ações capazes de auxiliar os/as motoristas a cuidarem também do bem-estar mental. E as consequências desses conflitos, podem ser fatais, inclusive.

A fala do presidente da AMAPMA revela a revolta diante da omissão das plataformas com relação ao cuidado com o bem-estar dos/as motoristas, da falta de medidas capazes de melhorar as condições de trabalho, uma vez que as plataformas lucram bilhões, patrocinam Reality shows, mas não investem na qualidade de vida dos/as trabalhadores. Nem em situações de amparo as famílias em caso de morte.

Só nesses primeiros semestres, segundo semestre de 2021 se eu não me engano, a UBER anunciou um faturamento de, se eu não me engano, foi quatro bilhões, quatro bilhões, e a maior parte desse faturamento é dentro do Brasil, que a UBER no Brasil é país que a UBER tem mais faturamento no mundo, que tem mais faturamento, e mesmo assim eles não dão o suporte adequado, vários motoristas já perderam a vida entendeu, assassinados por passageiros com contas falsas, a justiça tem que pedir as contas, às vezes eles não querem pagar as indenizações, eu fiquei sabendo que uma operadora (aplicativo) não pagou as indenizações por morte no exercício da função, porque tem o seguro, cada corrida tem um seguro, e elas nunca pagaram as indenizações das famílias que os motoristas tiveram suas vidas ceifadas, então porque estou falando do assunto? Têm esses montes de fatores que são negativos, e quando um passageiro que chega dentro do veículo sobrecarregado, com uma situação bem fragilizada, aí eles dois se encontram e aí geralmente vai dar confusão, entendeu, porque vai haver um descontrole das duas partes, a gente sabe que às vezes tem motoristas que se excede, e também tem passageiro que excede, não é porque é passageiro, não é porque é motorista, e sim porque são pessoas, pessoas são dotados de emoções, algumas se controlam, outra não, então tem que ter o controle muito grande mesmo entendeu, porque existem situações absurdas, tipo alguém entrar dentro do carro molhado da praia, do chuveiro, molha o banco, aí o motorista com conta para pagar, família para sustentar, domingo pela manhã alguém molhar o banco, aquilo é um prejuízo porque ele vai ficar sem trabalhar o dia inteiro, então alguns reagem, já tive casos como esses, alguns reagem com maneira descontrolada ou têm outros, como já fiz simplesmente, eu olho para trás, ah tá molhado, fazer o que? Tem que ligar o ar quente do carro para enxugar, e aí, quer dizer, acontece tantas coisas absurdas, se for falar, tem gente que não acredita, então você vai ter que ter uma mentalidade emocional para lidar com isso entendeu, então é muito interessante, por isso que eu penso em fazer uma palestra ensinando a pessoa a não reagir imediatamente, essas situações para não ter conflitos maiores, mas o passageiro precisa contribuir, geralmente, geralmente os motoristas ele não procura esses conflitos, geralmente não procura, o que que eu digo, o que que o motorista quer, o motorista só quer uma coisa, ele só quer pegar você do ponto A, levar para o ponto B e receber a recompensa monetária dele, a recompensa financeira, esse é o único objetivo do motorista. (Entrevista realizada com Carlos Augusto Aires, presidente da AMAPMA).

O que parece ocorrer é que as empresas/aplicativos não abrem mão do controle sobre o trabalho dos/as motoristas, inclusive sobre a política de preços da plataforma, mas não se envolvem com as demandas diretas do trabalho, se isentam de qualquer responsabilidade para com o trabalhador, porque nesses momentos em específico, elas usam os subterfúgios do discurso do “parceiro autônomo”. Segundo Lucca (2017) o

trabalho, a depender da forma como ele ocorre e de suas condições, podem suscitar transtornos psíquicos. E

A falta de suporte social, como o apoio e solidariedade dos colegas de trabalho, ou o esgotamento dos recursos individuais de resistência e defesa ao sofrimento, na ausência de instrumentos de defesa coletiva, poderá desencadear o adoecimento, manifestado em quadros psicopatológicos diversos, desde os chamados transtornos de ajustamento ou reações ao estresse, transtornos pós-traumáticos e até depressões graves e incapacitantes, variando segundo as características do contexto da situação e do modo do indivíduo responder a elas (LUCCA, 2017, p. 157).

Uma rede de apoio coletivo é relevante para que o/a motorista não precise lidar sozinho com as demandas do trabalho. E ponderando que a categoria dos/as motoristas por aplicativo só compartilham as intempéries do trabalho apenas pelos grupos de WhatsApp, diferente daqueles que estão no mesmo chão da fábrica, essa rede de apoio pode ser uma ferramenta fundamental para lidar com essas dificuldades diárias do trabalho.

A associação, nesse sentido, pode ser o link de vinculação entre os/as motoristas, do mesmo modo, favorecer formas de amparo. Destarte, a associação para exercer um papel intermediário importante, também precisa estar organizada e articulada. Os encontros entre os membros da associação ocorrem apenas quando existe alguma situação que precisa de uma atitude mais enérgica, ou de uma intervenção mais incisiva da associação. Quando se perguntou se associação promove reuniões regulares, e com qual frequência? O presidente da AMAPMA respondeu,

No começo, no começo como tinha muita demanda a gente estava fazendo semanal, semanalmente, depois a gente foi resolvendo alguns problemas, a questão da lei que tinha mais demandas, aí a gente começou a colocar quinze dias, e a gente foi esticando, depois mensalmente, e agora nós adotamos a prática de fazer quando tem um assunto de relevância, então rapidamente a gente conversa no grupo de WhatsApp, quando a gente está com um assunto de relevância a gente volta as atividades, e a gente tenta conciliar os horários e fazer essa reunião, é quando surge uma demanda mesmo, entendeu, a gente estipulou, porque estava ocupando muito o tempo das pessoas, elas são muito ocupadas, uma hora parado é o que vale, a trinta, quarenta, cinquenta reais que a pessoa parada deixa de faturar, então é muito. (Entrevista realizada com Carlos Augusto Aires, presidente da AMAPMA).

Na fala do presidente é possível perceber que a dificuldade que os dirigentes da associação encontram para manter uma frequência nos encontros, está relacionado a um elemento importante para os trabalhadores de APP, o tempo.

Quanto mais corridas feitas, maior o valor que o/a motorista vai receber, e isso demanda tempo. E como a associação até o momento da entrevista não estava recolhendo

contribuições dos associados, qualquer iniciativa que demandasse custo, teria que contar com as doações dos/as próprios/as motoristas, e quem só tem a atividade como única fonte de renda, têm mais dificuldades para abdicar do tempo de trabalho.

Voltando ao conceito de liminaridade, e pontuando a atuação da AMAPMA, é elementar localizar a associação no seu lugar na ação coletiva, uma vez que não se trata de uma cooperativa, mas também não é uma entidade sindical. Acionar a liminaridade é uma forma de buscar um lugar para associação, dado que, existe uma oposição de pensamentos quando se pensa na funcionalidade de um sindicato para categoria.

De um lado, têm movimentos coletivos formados pelos motoristas por aplicativo, que se denomina enquanto entidade sindical, e do outro lado aqueles que não enxergam as possibilidades de formá-las, devido ao formato da atividade. Com o sindicato, além das estratégias locais, seria possível contar, por outro lado, com a força das centrais sindicais. Ao perguntar sobre a associação manter algum tipo de contato e/ou parceria com alguma Central Sindical? O presidente da AMAPMA respondeu,

Olha, centrais sindicais não porque, pelo que entendemos, que a gente foi orientado também, a gente não se encaixa no sistema sindical, por quê? Porque pra se tornar um sindicato tem que ter a carta sindical, aquela autoridade e tal, mas não tem como ser colocado pra gente essa carta sindical pra gente, porque a gente não se encaixa nos requisitos para adquirir uma carta sindical entendeu. Existe o sindicato dos motoristas de aplicativo, porém não vão ter carta sindical, então praticamente é nulo, porque não é uma categoria e tal, dentro desse sistema todo que é regido pela lei, o jurídico passou isso pra gente, então assim, e também eu não sei, eu não observei dentro dessa questão das centrais né, não teve nenhum interesse de lá e também os motoristas, não só eu, eu digo os percussores, observaram que talvez seria necessário fazer uma caminhada só, principalmente pelo estigma negativo dos sindicatos, eu acho que talvez os primeiros tiveram essa visão né, fazer algo diferenciado e não pegar essa mácula do passado. Em São Paulo, se eu não me engano, tem um sindicato, agora eu não me lembro muito bem, porque surgiu vários movimentos em vários locais né, uns achavam que eram sindicatos, outros achavam que eram cooperativas, outros achavam que eram associações, eu conheço vários, e sindicatos, Brasília tem sindicato, associação tem em Santa Catarina, tem uma cooperativa também, no caso eu tou falando o que tou lembrando, agora tipo assim, não é que a gente tenha alguma coisa contra sindicato, nem outra classe, é porque existe outros fatores que talvez não se adequaria, entendeu. (Entrevista realizada com Carlos Augusto Aires, presidente da AMAPMA).

E dentro desse contexto, a visão dos/as motoristas por aplicativo sobre o sindicato conjuntamente (reforça) alguns estigmas que são destacados na fala do presidente da AMAPMA.

4.3.3 Motoristas por aplicativo e a percepção sobre a representação do movimento sindical.

Com a reforma trabalhista, e as mudanças no cenário político brasileiro dos últimos anos, os sindicatos, ferramenta importante na luta da classe trabalhadora, tem perdido um espaço significativo entre suas categorias. E em nichos de negócios, que usam como forma de captação de mão de obra os aplicativos, os sindicatos são quase inexistentes, embora existam iniciativas de criações de sindicatos para a categoria dos motoristas por aplicativos, estas estão concentradas só em algumas regiões do país, e, apesar da atuação, essas entidades coletivas são bastantes tímidas no que se refere a uma boa inserção da categoria, ou ao número de trabalhadores vinculados.

A problemática em torno da pouca adesão, se dar por fatores já levantados, primeiramente a categoria é bastante individualizada, visto que os (as) motoristas por aplicativo não trabalham no mesmo espaço físico, fica cada pessoa trabalhando em seu próprio carro, isso acaba inviabilizando o contato direto entre os motoristas, apesar dos grupos de whatsapp, facebook, instagram, usados pelos (as) motoristas por aplicativo para estabelecer uma comunicação.

Um segundo fator, é que a própria categoria não vê mais uma funcionalidade do sindicato na atualidade, ou porque deixou de atender uma demanda, ou por falta de garantias para os trabalhadores. Como aparece na fala de um dos motoristas, que expressa a sua frustração na falta de um apoio jurídico mais efetivo, uma vez que o (a) trabalhador (a), quer uma contrapartida para estar filiado e contribuindo para a manutenção do sindicato,

Qual sua opinião sobre os sindicatos? Olha, a minha visão é que o sindicato defasou, defasou, ele serviu muito no momento em que eles (sindicato) começaram a surgir, fez revolução, pode se dizer assim né, mas, da minha geração pra cá eles não fizeram muita coisa não, eu conheço pessoas que são sindicalistas, eu trabalhei em empresas, que tinha dois ou três sindicatos diferentes, de funções diferentes né, de trabalhos diferentes, e o que eu mais ouvia era frustrações, entendeu, o próprio sindicato que eu era filiado, não me ofereceu suporte jurídico, no caso um advogado quando eu me desliguei da empresa que eu trabalhava na época, quem me ofereceu o suporte jurídico foi um gerente dessa primeira empresa que me indicou o advogado, foi que ele fez uma porcentagem melhor para mim e eu não saí perdendo tanto, mas o sindicato não me ofereceu suporte jurídico. Então, pela minha experiência eu vi que o sindicato de 2009 pra cá ele já não faz aquela força pelo trabalhador, pois é, de 2009 pra cá eles já não resolviam as coisas pelo trabalhador, eu acho que antes, quando eles começaram a surgir e ganhar força, eles fizeram muito pelo trabalhador, mas de 2009 pra cá ele já não teve mais atuação, então, a minha opinião é que o sindicato não é mais importante, principalmente hoje. (Entrevista realizada com Rocha em agosto de 2021).

O que ocorre no Brasil é que o trabalhador para participar dos benefícios da “negociação coletiva”, não precisa estar filiado ao sindicato. Ele é beneficiado, mesmo

não estando diretamente vinculado ao sindicato através da filiação. Fato esse, que segundo Cardoso (2013), é possível ser observado em outros países como a França, Portugal, Argentina e México.

Segundo os dados do IBGE (2001), a grande maioria das pessoas se filiam a um sindicato para usufruir de alguns serviços oferecidos por suas “entidades de classe”, como, por exemplo, serviços médicos e odontológicos, assistências jurídicas e atividades esportivas e de lazer. Por conseguinte, embora desconheça a atuação real do sindicato, percebe na atuação sindical uma forma de contribuição que de alguma maneira serve para que o sindicato venha lhe garantir algum benefício, do mesmo modo, ver nisso uma forma de representação (CARDOSO, 2013).

Para alguns motoristas por aplicativo, quando o sindicato estabelece um acordo com as empresas, o que transparece é uma posição de submissão em relação ao patronato. Esse tipo de atuação é visto com desânimo e revolta, chegando a causar certos distanciamentos e rompimentos com a frente sindical.

Qual a tua opinião em relação ao sindicato? Assim, o sindicato eu acho que ele trabalha muito em parceria com os donos de empresa, eu creio que não mantém aquela credibilidade com os funcionários em si, eu creio que tudo ali é questão de jogada política esse negócio de sindicato, sempre tem uma parceria ou outra com empresários, aí fica a desejar, porque nunca dar certo, nunca aderir 100% os desejos dos funcionários, assim eu creio que, ela tenta ajudar (a organização sindical), mas de maneira muito diferente, inclusive na minha área mesmo já aconteceu esse tipo de episódio. (Entrevista realizada com Sousa em janeiro de 2022).

O processo de flexibilização da produção tem sido um ponto importante para entender algumas dificuldades enfrentadas pelos sindicatos atualmente. Alguns debates teóricos colocam em pauta se o transcurso da reestruturação produtiva e a inserção dos novos modelos organizações que levaram a uma queda evidente da representação sindical no país.

Todavia, mesmo em meio a todo esse processo de transformações no mundo do trabalho que levou a uma suposta crise nos sindicatos, tem-se buscado mostrar como pode haver certas contradições na forma de interpretar a atuação sindical. Desta forma, é possível perceber dois pontos de vistas sendo construídos, o primeiro a partir da visão de que há um declínio inevitável dos sindicatos, segundo, que defende a perspectiva de que a representação sindical, em meio as crises causadas pelas transformações na produção, tem buscado novas formas para garantir sua atuação (RAMALHO, 2013, p.4).

Rapaz, olha os sindicatos, não sei qual o motivo, mas o sindicato é praticamente nulo, no momento atual né, claro que já teve sua importância né, sem o sindicato muita coisa não teria acontecido, mas isso no passado, agora com essa reforma trabalhista aí, matou os sindicatos, mas o sindicato já foi importante em alguma ponto na história, mas hoje não muito, hoje não, ainda mais que não é mais obrigatório o desconto lá do sindicato lá, a taxa sindical, não é mais obrigatória, isso agora tirou a força do sindicato, o sindicato deveria ser mantido, mas tem muito sindicato que é bem omisso, tem sindicato que dá bastante assistência para o trabalhador, mas têm os que não dão. (Entrevista realizada com Matos em julho de 2021).

A fala também reforça uma percepção crítica diante da reforma trabalhista e seus efeitos para a atuação sindical no Brasil. Essa consciência da importância dos sindicatos e do desmonte que ele sofreu nos últimos tempos é um elemento favorável, porque o resgate do sindicato também depende de uma atuação política dos trabalhadores.

As últimas mudanças no cenário do mercado de trabalho no país também revelam a importância de se ter representação coletiva. A reforma afetou não só a atuação sindical, mas também as relações de trabalho. Entre elas, a introdução de trabalhos atípicos, mais flexíveis e com pouca, ou nenhuma seguridade social. Quando perguntei a Diniz, um dos motoristas entrevistados, sobre a importância de ser ter um sindicato para categoria, ele respondeu,

Se tivesse um sindicato para a categoria dos motoristas de aplicativo, você acha que ajudaria de alguma forma? Você acha que seria importante?
Acho que sim, mudaria porque têm umas coisas que não bate né, tem muita coisa né, tem muita irregularidade, tem muita irregularidade, aí se tivesse o sindicato talvez ajudaria, talvez sim, talvez não, eu fico em cima do muro sabe, se ele faria alguma diferença. (Entrevista realizada com Diniz em agosto de 2021).

Embora com dúvidas sobre os reais efeitos que o sindicato teria para a categoria dos motoristas por aplicativo em São Luís/MA, ele demarca que uma entidade coletiva poderia ser um suporte necessário contra a falta de regulamentação da categoria. O senso de relevância com a atuação sindical para intermediar situações pontuais entre trabalhadores e empresas também aparece na fala dos motoristas entrevistados. A identificação de que a luta precisa ser conjunta, uma vez que a negociação com a mediação de uma entidade sindical pode angariar um resultado muito mais efetivo, revela que ainda existe uma confiança nas entidades sindicais, o que mostra que a percepção dos trabalhadores não é tão negativa. Em entrevista com Castro, ele faz alusão a isso,

Eu acho que tipo assim, o sindicato pro trabalhador acho que é o único lugar que ele consegue voz, ele sozinho ele jamais vai conseguir mudar alguma coisa, seja na empresa, seja na economia, seja na política, eu acredito que a única forma que o trabalhador tem de buscar melhoria trabalhista, foi, é através do sindicato, entendeu, sem o sindicato não vai, apesar do pessoal especular

questão de corrupção, com algumas coisas entendeu, mas para o trabalhador é o sindicato, como eu te falei, eu era muito atuante nessa questão do sindicato há quatro anos, mais ou menos há quatro anos, no início do governo Temer a primeira coisa, a primeira atividade, a primeira decisão foi acabar com o repasse para o sindicato, ele basicamente sucateou os sindicatos, de um modo geral o governo encaminhava uma certa verba para a manutenção do sindicato, no início do governo, eu lembro perfeitamente, no início do governo Temer ele acabou com essa verba sindical, o sindicato basicamente hoje vive com a contribuição dos trabalhadores, muitos sindicatos realmente acabaram e não por coincidência, desde o início do governo Temer com relação ao sindicato, a qualidade de vida do trabalhador vem diminuindo, a perda de benefícios do trabalhador, então tudo coincidiu, não é mera coincidência parece que tudo foi proposital, acabar com o sindicato para acabar com quem brigue pelo trabalhador para o patrão começar a pagar o que ele quer, faça seu bem querer, a reforma trabalhista deu essa opção, de você individualmente negociar com o patrão, praticamente você tá mandando a formiga negociar com o leão, então, tamos aí. (Entrevista realizada com Castro em novembro de 2021).

Além de demarcar a relevância das entidades coletivas para a luta dos trabalhadores, Castro ainda reforça como as mudanças no cenário político dos últimos anos acentua o descaso com os sindicatos no Brasil. De um lado, encontramos o trabalhador que diz que a atuação do sindicato se resume a cobrança da taxa sindical.

Olha, pelo o que eu já vi de sindicato eu acho que não faria muita diferença não, não porque o sindicato ele, o que o sindicato faz ele vai lá e briga por alguma coisa, ele finge que está brigando, mas o interesse do sindicato é o dinheiro dos associados, o que gera renda para ele é a pessoa que vai se associar, a gente não ver ele buscar melhoria, “ah vamos conseguir um combustível mais barato, uma forma de manutenção mais barata”, aí os caras vão brigar por isso aí, para eles conseguir, eles têm que favorecer as empresas de alguma forma, mas a gente sabe que para ele ganhar o benefício vai demorar muito, assim como toda categoria que é sindicalizada, eu vi, eu estava trabalhando de vigilante eu vi o sindicato, “ah vamos aumentar não sei não o que, vamos fazer isso”, mas aí demorava dois, três anos para alcançar o processo, enquanto isso o pessoal estava ali pagando o sindicato, pagando as taxas bonitinho, eu não acho que sindicato, o sindicato não é bom, pra mim mesmo não, às vantagens de todas as vantagens que tem no sindicato você encontra por meios particulares, se ele tem um clube, eu posso me associar a um clube e pagar por fora, ah tem um dentista, aí eu vou lá e faço um plano dentário em uma instituição que me cause interesse, assim eu vou fazendo, em vez de estar fortalecendo sindicato. (Entrevista realizada com Oliveira em agosto de 2021).

Aqui é perceptível a desconfiança relatada pelo presidente da AMAPMA, de que uma parte dos motoristas não olham a presença do sindicato com bons olhos. E os resultados alcançados, ou os benefícios garantidos, tornam-se um marcador da atuação ou não do sindicato. A demora nos resultados ou na falta de uma prerrogativa, aparece na fala de Oliveira como uma ausência de desempenho do sindicato. O resgate de uma imagem do sindicato enquanto mecanismo de ação coletiva, e da importância da atuação política dos trabalhadores na luta por seus direitos, prefigura também um caminho

significativo para a construção de boa relação entre classe trabalhadora e entidades sindicais.

Todavia, é importante demarcar que a formação de um sindicato para a categoria dos motoristas por aplicativo é algo ainda em debate e bastante complexo, dado que a categoria não é formalizada, é uma atividade bastante individualizada, inviabilizando a coesão. As empresas/aplicativos coíbem também a formação de sindicatos, além de demarcarem a não vinculação da empresa com o motorista. Por isso, a criação de uma Associação no município de São Luís pareceu ser o caminho mais factível para não deixar os trabalhadores desprotegidos totalmente.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Ao longo da tese procurei trazer para o debate algumas questões pertinentes a respeito da análise do processo de trabalho em plataformas digitais, as configurações do trabalho, as demandas dos trabalhadores, os desafios do trabalho plataformizado, e como ele ocupa um lugar liminar.

Busquei também, a partir das entrevistas realizadas, apresentar as trajetórias ocupacionais dos motoristas por aplicativos, apontando fatores em relação à escolaridade e ocupações exercidas antes do trabalho em plataformas digitais, suas dificuldades, perspectivas para o futuro, as percepções sobre o cenário político e econômico do país e o fator de influência no mercado de trabalho brasileiro. Apresentei algumas formas de mobilização e resistência da categoria e as posições sobre as entidades sindicais no país.

As pesquisas que tem como foco o mundo do trabalho, continuam sendo um desafio, e, ao mesmo tempo, uma satisfação, ainda mais em contextos de grandes mudanças. O horizonte sobre as relações de trabalho plataformizadas, intermediadas por empresas/aplicativos, quase camufladas por um aplicativo, favoreceu um olhar sobre a importância da discussão, visto que o trabalho em plataformas só cresce nessa nova fase do capitalismo.

Foi possível perceber, a partir da revisão da literatura, que existem poucos trabalhos no Brasil dedicados à análise das relações de trabalho em plataformas digitais a partir de uma perspectiva do entre/lugar, ou da liminaridade. Nesse sentido, acredito que o estudo abre um leque importante de possibilidades para a continuação da pesquisa.

A uberização é um fenômeno novo e acompanhou as últimas transformações no mercado de trabalho mundial. O que, também é uma consequência do avanço do capitalismo digital, que traz para o cenário novos nichos de negócios, como o trabalho realizado em plataformas digitais. O chão da fábrica sofreu uma metamorfose, a indústria 4.0 passa a trabalhar de forma mais efetiva com os dados coletados através de algoritmos. Em um mundo das redes, a progressão de atividades ligadas a plataformas digitais, acabam sendo uma consequência.

São mudanças que também alteram as relações de trabalho e as flexibilizam, além de torná-las inseguras, instáveis e frágeis. A uberização é a uma parcela do capitalismo digital, que leva em consideração a transformação do fator humano (físico e mental) em

lucro rápido, e com baixos ou quase nenhum custo. Além de conseguir atrair também consumidores a baixo custo. E, “na era do capitalismo financeiro, onde ocorre uma centralização total da propriedade, um controle individualizado do trabalhador através de algoritmos e uma grande desregulação do trabalho” [...] (MOTTA JÚNIOR, 2019, p. 1902), contribuem para o cenário de precarização das relações de trabalho.

A territorialização do capital é um processo relevante na análise, posto que a uberização ocupa um espaço significativo nos centros urbanos das grandes cidades, avançando para outras regiões do país. E essa ocupação acompanha uma remodelação “produtiva do capital”, que transforma ainda mais o espaço da cidade, e junto com ela as relações de trabalho e do tecido social.

No espaço das grandes metrópoles, onde uma parcela expressiva da população se concentra, além de ser um atrativo para que pessoas se desloquem em busca de melhores condições de vida, as empresas/aplicativos encontram um universo promissor. Maior necessidade de deslocamento pela cidade, onde os bairros costumam ser mais distantes, e (MOTTA JÚNIOR, 2019, p. 1907) “um contexto com massas de trabalhadores disponíveis em grandes quantidades, necessitando vender a sua força de trabalho sob quaisquer condições.”

Isso explica, conforme já exposto, como as empresas/aplicativos se concentram nos espaços urbanos e não rurais. Chegam primeiro as metrópoles, e depois se deslocam para estados menores, que possuem um volume populacional razoável. Um outro fenômeno observado foi o crescimento dos empregos atípicos, uma realidade também muito presente nos centros urbanos. O trabalho plataformizado, embora difícil de ser definido com uma categoria só, conforme elucidado ao longo da discussão, é também um EA, uma vez que o indivíduo trabalha por conta própria, uma das formas do emprego atípico.

Entender como esse processo se desenrola é complexo, até porque existem muitas nuances no trabalho por aplicativo, o que provoca um olhar sobre a atividade bastante complexo. O trabalho aqui apresentado abrangeu apenas uma pequena parcela do conjunto da atividade em plataformas digitais, até porque a abordagem, embora com o uso de fontes secundárias de informação, só abrange a região metropolitana de São Luís/MA.

Por isso, acompanhar as atividades e entrevistar o maior número possível de pessoas envolvidas nas atividades foi fundamental para o levantamento e exposição das questões centrais do texto da tese. Devo destacar também que a pesquisa não encontrou grandes entraves para ser realizada, o que não quer dizer que não tenha existido dificuldades ao longo do caminho. Principalmente porque foi em um contexto de mudança de objeto e campo empírico de estudo.

Assim, privilegiar a realização do trabalho de campo com o objetivo de aprofundar as questões levantadas em torno do objeto de pesquisa, foi fundamental para a elaboração do texto da tese. Através da observação direta foi possível juntar elementos importantes para entender melhor do processo de trabalho em empresas/aplicativos. Todas as informações que surgiam nas conversas e nas observações realizadas durante o trabalho de campo realizado durante as corridas nas plataformas como usuária do aplicativo foram tratadas como dados relevantes e posteriormente trabalhadas nos momentos de escrita.

As entrevistas concedidas pelos (as) motoristas por aplicativo foram também fundamentais para construção do trabalho investigativo, visto que eles/elas são peças centrais em todo o processo. Foi a partir de seus depoimentos que cheguei aos esclarecimentos dos primeiros questionamentos que surgiram no início da pesquisa, servindo para confrontar algumas ideias baseadas apenas na leitura dos textos, e também para entrar em um universo novo, cheio de desafios e com pouca bibliografia produzida a respeito. A entrevista concedida pelo presidente da Associação dos Motoristas por Aplicativo do Maranhão (AMAPMA) também contribuíram significativamente para o trabalho.

Constatei que a trajetória escolar e profissional dos motoristas por aplicativo tem um peso muito grande quando eles buscam se inserir no mercado de trabalho. Ao considerar, que possuir um currículo atrativo, acaba sendo um diferencial na hora de competir por uma vaga de emprego com mais vantagens, mais segurança e garantias sociais.

Compreendi também que alguns (as) motoristas por aplicativo que atualmente só trabalham na plataforma e a tem como única fonte de renda, têm perspectivas de retornar ao mercado de trabalho formal, buscam crescimento profissional, e almejam, em alguns casos, possuírem um negócio próprio. Mas, que as dificuldades existem e são muitas para

o alcance de tal objetivo, principalmente para os trabalhadores menos qualificados. Os empecilhos vão desde a dificuldade para se dedicarem a algum curso, como a falta de recursos financeiros para custear a realização desse aperfeiçoamento, mas, todos alimentam a esperança de um dia poderem realizar seus objetivos.

Fazer uma descrição ampla das singularidades do trabalho uberizado de motoristas por aplicativo, considerando as complexidades e configurações da atividade, foi uma maneira de situar o leitor no universo da pesquisa, além de situar os/as motoristas por aplicativos em seus respectivos lugares de fala e processos de trabalho.

Desse modo, a observação direta como ferramenta metodológica foi essencial, com ela foi possível mobilizar algumas noções e termos utilizados pela categoria dos motoristas por aplicativo. Outra questão é que, embora o trabalho esteja situado em uma perspectiva da sociologia econômica, ele não deixou de ter uma característica mais ampla, de natureza antropológica.

O estudo sobre trabalho em suas múltiplas formas têm uma grande relevância para o contexto social, visto que, não se pode perder de vista que o ser humano necessita do trabalho para sobreviver, e, por isso, dedica grande parte de sua vida a ele. O debate teórico levantado na tese, mostra que as transformações contemporâneas ocorridas no mundo do trabalho vêm afetando fortemente os trabalhadores. A diversidade das formas contratuais, mais precárias e temporárias, tornaram-se uma estratégia central no desenvolvimento das empresas, no caso da pesquisa em questão, empresas/ aplicativos, moldadas pelo capitalismo digital e funcionalizada pelos algoritmos.

Esses novos nichos de negócios vêm favorecendo grandes acúmulos de capitais, uma vez que as empresas/aplicativos alcançam lucros altíssimos a baixo custo, sem nenhuma responsabilidade social com os/as motoristas por aplicativo. A atipicidade do trabalho, que não se apresenta só na forma de trabalho por conta própria, mas também de outras maneiras, ajudam e reforçam o surgimento dessas atividades, assim como garantem sua legitimidade.

Assim, a liminaridade é uma categoria considerável na discussão, porque a fronteira estabelecida pela uberização parece estar inteligível, posto que a atividade não estabelece uma relação contratual de vínculo com o/a motorista, por isso ele/ela é

considerado (a) um autônomo (a), um (a) trabalhador (a) por conta própria, mas sofrem diariamente os controles impostos pelas empresas/aplicativos. Os/as motoristas não determinam os valores das corridas, ou seja, não determinam o valor do seu trabalho, como ocorre com o trabalhador autônomo em outras atividades.

Mesmo não sendo obrigados (as) a cumprir, possuem metas determinadas pelas plataformas, são avaliados (as), como ocorre em muitas empresas que possuem em seus quadros trabalhadores formais. Então os/as motoristas não possuem uma autonomia total diante do trabalho, na medida em que estão condicionados/(as) as regras das plataformas digitais.

Uma fronteira em que o trabalho é considerado por conta própria, mas apresenta elementos de controle que não se encaixam. A plataforma nesse processo, funciona supostamente apenas como uma intermediária entre o demandante e o ofertante que é o/a motorista por aplicativo. E como intermediária, a empresa por trás do aplicativo, não deveria exercer controles sobre os/as motoristas, apenas intermediar e cobrar pelo serviço prestado.

Aqui também é complexa a relação, as empresas/aplicativos terceirizam seus serviços aos/ as motoristas enquanto intermediária, mas, ao mesmo tempo, elas terceirizam o trabalho dos/as motoristas para atender a clientela, e ficam com a parte expressiva do lucro, enquanto o/a motorista tem sua força de trabalho explorada. A ideia de liminaridade, possibilitou enxergar melhor a atividade em meio a esse emaranhado de possibilidades de análise que ela sobrepõe.

Desse modo, foi plausível contar com algumas vantagens para explorar o universo do trabalho plataformizado na região metropolitana de São Luís/MA, pois, como usuária dos aplicativos de deslocamentos, pude ouvir os/as motoristas por aplicativo e começar a tecer os primeiros contatos para as entrevistas. Tanto que a proposta inicial, como já foi exposto, não pôde ser realizada pelas restrições impostas pela pandemia da COVID - 19, a mudança foi uma consequência do próprio contexto mundial, que atravessava uma crise na saúde.

Foi possível avaliar alguns fatores e perceber que existe um esforço da Associação dos Motoristas Por Aplicativo do Maranhão (AMAPMA) de buscar medidas que

contribuam para garantir uma melhor qualidade do trabalho nas plataformas digitais, principalmente em relação à segurança dos/as motoristas. Contudo, não foi possível perceber a partir das entrevistas realizadas, o mesmo esforço das empresas/plataformas para garantir uma melhor qualidade do trabalho, estas ainda parecem aproveitar da fragilidade dos indivíduos que precisam sobreviver, mas não possuem qualificação profissional, ou se possuem, não conseguem voltar para o mercado de trabalho formal.

Nesse universo de pesquisa, ainda pouco explorado, com a justificativa de que também é um nicho de negócio recente, que acompanha as mudanças na industrialização, é factível a importância de um olhar mais denso, que considere as falas dos (as) próprios (as) motoristas por aplicativo. ***É pertinente destacar que algumas questões pontuais a partir dos resultados obtidos.***

Considerando que antes da criação e vinda dos aplicativos como meio de deslocamento pela cidade, os taxistas já existiam, é importante destacar que a primeira mudança percebida foi em relação aos preços das viagens, que se tornaram mais baratas e o fato de ter o aplicativo como mecanismo para acionar o motorista. Contudo, a comodidade de solicitar através do celular, com internet, se tornou um atrativo, ainda com os preços mais baixos.

Mesmo destacando os pontos favoráveis ao usuário (a), é importante elencar que a questão da segurança foi um fator também levado consideração, uma vez que com os taxistas as corridas passavam a sensação de serem mais seguras, enquanto com os motoristas por aplicativo havia alguns receios bem evidentes, qualquer pessoa com carteira definitiva e sem antecedentes criminais pode se cadastrar a plataforma, e o motorista pode estar iniciando naquele dia em que se solicita o serviço, passando a sensação é de insegurança.

Com o passar do tempo e uso mais contínuo da plataforma, o medo foi se tornando menor, mas não deixou de existir. Os riscos existem para ambas as partes, motoristas e passageiros, mas certamente, o motorista está mais vulnerável. Inúmeras vezes, aparece nos relatos dos (as) motoristas, situações em que foram assaltados, colocados na mala, deixados em lugares afastados e desertos. Fora os casos que apareciam nos noticiários em que o motorista acabava morrendo.

Em um dos relatos, um motorista, que inclusive é agente penitenciário, relatou haver sido assaltado e colocado na mala, a preocupação maior do motorista, era que os assaltantes encontrassem a carteira profissional, já que, policiais e agentes penitenciários não costumam ser poupados nessas situações. Foram horas de pânico, segundo ele, achando que não voltaria para casa, mas no final, o carro foi abandonado com ele dentro da mala, e apareceram algumas pessoas que o resgataram.

Mesmo diante do medo sofrido, o motorista em questão, continua rodando, mas mudou as estratégias, e passou a pegar corridas apenas para alguns bairros e em determinados os horários, com passageiros que utilizam apenas cartão para pagar as corridas. Ao longo do texto, se deu destaque as essas estratégias, em razão de ser uma medida de segurança.

Essa questão dos passageiros que utilizam cartão é uma coisa que pesa bastante para alguns motoristas quando se trata de aceitar a corrida ou não, muitos já relataram que preferem passageiros que pagam corridas no cartão, porque segundo eles, quem utiliza cartão geralmente passou pela avaliação das operadoras, e, por isso, passa uma maior seriedade. Porém, é necessário fazer uma ressalva, no início, assim que as plataformas chegaram, o interesse era muito mais por passageiros que pagavam com dinheiro, porque a plataforma demorava mais tempo para depositar o valor da corrida ao (a) motorista.

Era comum a pergunta “*é no dinheiro ou cartão?*” Só que por uma questão de segurança e também porque uma das plataformas, passaram a depositar o dinheiro no mesmo dia, muitos motoristas mudaram de opinião.

Outra vantagem para a preferência de passageiros (as) usam o cartão, é porque a plataforma já tira logo a porcentagem daquela corrida, quando é no dinheiro, o motorista precisa pagar o valor através de um boleto. É menos uma preocupação, porque de um jeito ou de outro, o motorista precisa pagar a porcentagem para a plataforma se quiser continuar rodando.

A localização também é um fator preponderante que pesa quando a questão é segurança. Para os usuários isso pode representar alguns pequenos contratemplos, como dificuldades para encontrar um motorista que aceite a corrida e os cancelamentos que

acabam se tornando comuns. Como existem os estereótipos de que haveria maiores níveis de violência em alguns bairros periféricos, alguns motoristas não fazem corridas nessas localidades. A plataforma acompanha a corrida em tempo real, até informa que aquele determinado bairro é perigoso e permite o cancelamento nesses casos, mas isso não significa que o motorista estará ileso de sofrer algum tipo de violência.

Já ocorreu de um motorista pegar uma jovem na frente do shopping (local de embarque), e o local de desembarque era uma rua sem saída, quando ele parou a moça tirou várias moedas da bolsa e pediu para ele conferir, mas desconfiado, ele pediu que ela descesse, foi quando percebeu dois rapazes vindo na direção do carro, fechou as portas rapidamente e deu uma ré para sair do local. A corrida, na verdade, foi uma armadilha, o que se chama popularmente em São Luís/MA de “casinha”, onde a pessoa fica encurralada. Mas o motorista conseguiu se livrar rapidamente daquela circunstância e sair do local.

Os riscos não estão somente na violência que perpassa a cidade, da qual a população está sujeita, assim como os (as) motoristas por aplicativo. O (a) motorista tem como instrumento principal do seu trabalho, o veículo, se ele bate o carro significa prejuízo em dobro, principalmente quando a atividade como motorista por aplicativo é a única fonte de renda.

Isso porque o motorista vai ter que ficar parado alguns dias para arrumar o carro, uma vez que não pode rodar com o carro amassado ou danificado, dependendo da forma como o acidente aconteceu, o motorista ainda tem que arcar com o prejuízo do seu carro e da outra pessoa envolvida no acidente. Para quem precisa rodar mais tempo para conseguir uma renda básica para a reprodução da sua vida econômica, isso representa um dano muito grande.

Outros fatores, em torno das estratégias e medidas de segurança. Como as observações que os motoristas fazem sobre os comportamentos de alguns passageiros, como, por exemplo, a forma como se comunicam nas mensagens, a postura e a vestimenta. Claro, muito condicionados pelos estereótipos criados em torno de quem está mais propenso a cometer o crime. Essas avaliações também são feitas em relação às regras da boa convivência durante a viagem. Porque ocorre muitos casos de situações constrangedoras, como passageiro que joga o dinheiro sobre o motorista, entra no carro

molhado (a), pessoas que sujam o carro, entram com bebidas ou querem ultrapassar o limite de pessoas permitido. Situações de assédios também são muito comum para a categoria.

Além dos destrato e das humilhações, é possível reconhecer outras situações que colocam aquele trabalhador em uma situação delicada. Como discussões entre casais no carro. Isso também coloca em risco a integridade do (a) motorista, até porque, uma discussão pode tomar proporções maiores.

Circunstâncias como a recusa do uso de máscaras durante a viagem (no momento em que era uma medida de segurança importante para evitar a contaminação) também eram muito comuns.

Depois que a pandemia passou a ser parte do panorama mundial, antes de solicitar a corrida o passageiro passou a receber o aviso sobre a obrigatoriedade da máscara, e do limite de passageiros dentro do carro, que no caso passou a ser três passageiros, antes poderiam ser quatro, três no banco traseiro e um, no banco da frente. Na pandemia, a regra era que nenhum passageiro viajasse do lado do motorista, antes permitido. Outra regra era que o carro não andasse com o ar-condicionado ligado, mas com as janelas abertas. Muitos passageiros (as) não queriam ir no carro, com o ar desligado.

São contextos que o (a) motorista precisa contornar frequentemente. A empresa/aplicativo não sente de perto os conflitos diários da atividade. Embora, tanto para passageiros como para motoristas, exista a possibilidade de reportar (comunicar) as plataformas as situações que fogem as regras, ou coloca em risco tanto passageiros como motoristas. E sanções e/ou punições (bloqueios) podem ser aplicadas conforme o tipo de infração ocasionada, essas medidas são ínfimas diante dos desafios enfrentados pelos trabalhadores.

Essas questões pontuais são para evidenciar as condições e os desafios enfrentados pela categoria dos (as) motoristas por aplicativo. O que se apresentou foi apenas um fragmento da complexidade que é a uberização. Talvez o trabalho tenha deixado de abordar, de forma mais pertinente, como a uberização faz parte de uma estratégia central de desenvolvimento de grandes corporações. É uma discussão que exige um pouco mais de fôlego, porque é uma discussão importante a se fazer, quando se trata de abordar essa

nova fase do mercado de trabalho a partir do surgimento das plataformas digitais. É uma questão que vai ficar para o futuro, o contexto, os prazos, as outras atividades que precisaram ser conciliadas a pesquisa e o cansaço mental, não permitiram no momento.

REFERÊNCIAS

- ABÍLIO, L. C. (2019). Uberização: Do empreendedorismo para o autogerenciamento subordinado. **Psicoperspectivas**, 18(3). Disponível em: <http://dx.doi.org/10.5027/psicoperspectivasvol18-issue3-fulltext-1674>. Acesso em: 23 fev. 2021.
- ABÍLIO, Ludmila Costhek; ALMEIDA, Paulo Freitas; AMORIM, Henrique; CARDOSO, Ana Claudia Moreira; FONSECA, Vanessa Patriota da; KALIL, Renan Bernardi; MACHADO, Sidnei. Condições de trabalho de entregadores via plataforma digital durante a Covid-19. **Revista Jurídica Trabalho e Desenvolvimento Humano**, Campinas, EDIÇÃO ESPECIAL – DOSSIÊ COVID-19, p. 1-21, 2020.
- ABÍLIO, Ludmila. C.; ALMEIDA, Paula. F.; AMORIM, Henrique; CARDOSO, Ana. C. M.; FONSECA, Vanessa. P.; KALIL, Renan. B.; MACHADO, Sidnei. Condições de trabalho em empresas de plataforma digital: os entregadores por aplicativo durante a Covid-19. São Paulo: REMIR, 2020. 11 p.
- AGÊNCIA IBGE NOTÍCIAS. **Número de pessoas que trabalham como motorista cresce nos últimos tempos**. 2019. Disponível em: <https://agenciadenoticias.ibge.gov.br/agencia-noticias.html?editoria=ibge&start=140>. Acesso em: 8 de out. 2021.
- ALONSO, Angela. As teorias dos movimentos sociais: um balanço do debate. **Lua Nova**, n.76, p. 49-86, 2009.
- ALVARENGA, D.; CAVALLINI, M. **Informalidade bateu recorde em 2019; veja histórias de quem trabalha por conta própria**. 25 dez. 2019. Disponível em: <https://g1.globo.com/economia/noticia/2019/12/25/informalidade-bateu-recorde-em-2019-veja-historias-de-quem-trabalha-por-conta-propria.ghtml>.
- AMORIM, H. S.; DELGADO, G. N.; VIANA, T. V. Terceirização – aspectos gerais, a última decisão do STF e a súmula 331 do TST, novos enfoques. **Rev. TST**, Brasília, vol. 77, no 1, jan/mar 2011.
- AMORIM, H.; MODA, F. B. Trabalho por aplicativo: gerenciamento algorítmico e condições de trabalho dos motoristas da Uber. **Revista Fronteiras – estudos midiáticos** 22(1):59-71 janeiro/abril 2020.
- ANDRADE, R. F. de. **Liminaridade, organizações liminares e hiper – instituições**. Jan., 2007. Disponível em: <https://www.researchgate.net/publication/330687752>. Acesso em: 15 set. 2022.
- ANDRADE, R. F. **Liminaridade, organizações liminares – e hiper – instituições**. New University of Lisbon - Portugal / Universidade Nova de Lisboa – Portugal, 2007.
- ANJOS, C. dos. **DELOITTE BRASIL**. Documentário indústria 4.0. 22 fev. 2021. Disponível em: <https://www.youtube.com/watch?v=QWWQr6TmWQQ>. Acesso em: 08 maio 2021.
- ANTUNES, Ricardo; FILGUEIRAS, Vitor. Plataformas digitais, Uberização do trabalho e regulação no Capitalismo contemporâneo. *Contracampo*, Niterói, v. 39, n. 1, p. 27-43, abr./jul. 2020.

ARAÚJO, M. de. Et al. Percepção e Enfrentamento da Crise Econômica por Trabalhadores. **Revista Subjetividades**, vol. 20, núm. 1, 2020.

BALTAR, P.; LEONE, E.; TEIXEIRA, M. Impactos da reforma sobre o mercado de trabalho. In: KREIN, J. D. et al.(org). **O Trabalho pós-reforma trabalhista (2017)** [livro eletrônico]: volume 1. São Paulo: Cesit - Centro de Estudos Sindicais e de Economia do Trabalho, 2021. Cap. 2.

BELLUZZO, G. Informalidade formalizada. **Revista IHU** (On – line), 10 set. 2020. Disponível em: [Informalidade formalizada. Artigo de Luiz Gonzaga Belluzzo - Instituto Humanitas Unisinos - IHU](#). Acesso em: 23 abr. 2021.

BOURDIEU, Pierre. “Introdução a uma sociologia reflexiva”. In: **O Poder simbólico**. Rio de Janeiro/ Lisboa: Bertrand Brasil/ Difel, 1989. P.17-58.

BRAVERMAN, Harry. **Trabalho e capital monopolista - a degradação do trabalho no século XX**. Rio de Janeiro: Editora LTR, 1974.

BUENO, F. T. C.; SOUTO, E. P.; MATTA, G. C. Ciências Sociais, humanidades e a pandemia de COVID – 19. In: MATTA, G.C., REGO, S., SOUTO, E.P., and SEGATA, J., (orgs). **Os impactos sociais da Covid-19 no Brasil: populações vulnerabilizadas e respostas à pandemia** [online]. Rio de Janeiro: FIOCRUZ, 2021.

BURAWOY, M. A transformação dos regimes fabris no capitalismo avançado. **Revista Brasileira de Ciências Sociais**, São Paulo, v. 5, n. 13, p. 29-50, jun. 1990b.

CAMPOS, A., GALVÃO, A., LEMOS, P., & TRÓPIA, P. V. (2021). O impacto da reforma trabalhista no sindicalismo brasileiro: reações e resistências. In J. D. Krein et al. (Orgs.), **O trabalho pós-reforma trabalhista (2017)** (vol. 1, pp. 321-358). Centro de Estudos Sindicais e de Economia do Trabalho. Disponível em: <https://www.cesit.net.br/lancamento-o-trabalho-pos-reforma-trabalhista-28-6/>. Acesso em: 19 maio 2022.

CAMPOS, M. **Motoristas de aplicativos no Brasil tiveram perda expressiva de renda com a pandemia**. UFMG, 23 out. 2020. Disponível em: <https://ufmg.br/comunicacao/noticias/nota-tecnica-revela-detalhes-sobre-o-impacto-da-pandemia-nos-motoristas-de-aplicativo>. Acesso em: 23 out. 2021.

CARDOSO, A. C. M. Organização e intensificação do tempo de trabalho. **Revista Sociedade e Estado** - Volume 28 Número 2 maio/agosto 2013.

CARDOSO, A. C. M. **Tempos de trabalho, tempos de não trabalho: disputas em torno da jornada do trabalhador**. São Paulo: Annablume, 2009. Coleção Trabalho e Contemporaneidade.

CARDOSO, A. M. **Ensaio de sociologia do mercado de trabalho brasileiro**. Rio de Janeiro: Editora FGV, 2013.

CARDOSO, A. Os sindicatos no Brasil. **IPEA**, mercado de trabalho | 56 | fev. 2014. Disponível em: https://repositorio.ipea.gov.br/bitstream/11058/3765/1/bmt56_nt01_sindicatos_brasil.pdf. Acesso em: 27 jun. 2022.

CARVALHO, H. **Combustível caro e pandemia dificultam trabalho de motoristas de aplicativo.** Grupo Liberal 14 mar. 2021. Disponível em: <https://liberal.com.br/cidades/regiao/combustivel-carro-e-pandemia-dificultam-trabalho-de-motoristas-de-aplicativo-1459937/>. Acesso em: 20 de out. 2021.

CASTANHEIRA, G. R.; DUARTE, L. R. **Uberização e a ação política da UBER: a precarização como norma e o uso do território como recurso.** Belo Horizonte, EAD — UFMG, 24 - 27 jun. 2018. Disponível em: https://www.researchgate.net/publication/334658249_UBERIZACAO_E_A_ACAO_POLITICA_DA_UBER_A_precarizacao_como_norma_e_o_uso_do_territorio_como_recurso. Acesso em: 5 ago. 2021.

CAVALCANTI, M. A. F. H. *et al.* Carta de Conjuntura. **IPEA**, Número 56 – Nota de Conjuntura 31 — 3 ° Trimestre de 2022. Disponível em: https://www.ipea.gov.br/cartadeconjuntura/wpcontent/uploads/2022/09/220930_cc_56_nota_31_visao_geral.pdf. Acesso em: 15 out. 2022.

CEFAI, Daniel. **Porquoi se mobilise-t-on?** Paris: La Decouvert?MAUSS, 2007.

CHERRY, M. A. Beyond Misclassification: The Digital Transformation of Work (February 18, 2016). **Comparative Labor Law & Policy Journal**.

CNC. **O perfil do endividamento das famílias brasileiras em 2022.** 2022. Disponível em: <endividamento-2020n-cnc-29jan2021.pdf>. Acesso em: 2 mar. 2022.

COHN, Maria da Glória. **Teoria dos movimentos sociais paradigmas clássicos e contemporâneos.** São Paulo: Edições Loyola, 1997.

COSTA, C. **Mulheres ainda sofrem desigualdade e discriminação no mercado de trabalho, indicam dados do IBGE.** Portal Contnews, 20 fev. 2019. Disponível em: [Mulheres ainda sofrem desigualdade e discriminação no mercado de trabalho, indicam dados do IBGE - ContNews \(portalcontnews.com.br\)](Mulheres ainda sofrem desigualdade e discriminação no mercado de trabalho, indicam dados do IBGE - ContNews (portalcontnews.com.br)). Acesso em: 6 de fev. 2019.

CRUZ, B. S. **Mulheres motoristas e vítimas:** quando a violência sexual pula para o banco da frente. São Paulo, 18 jun. 2019. Disponível em: [Motoristas mulheres de apps como Uber e 99 relatam casos de assédio \(uol.com.br\)](Motoristas mulheres de apps como Uber e 99 relatam casos de assédio (uol.com.br)). Acesso em: 18 de fev. 2022.

DAMATTA, R. Individualidade e Liminaridade: considerações sobre os ritos de passagem e a modernidade. **Mana** 6(1):7-29, 2000.

DARDOT, P.; LAVAL, C. A nova razão do mundo: ensaio sobre a sociedade neoliberal. São Paulo: Boitempo, 2016. 413 p.

DAWSEY, J. C. Victor Turner e antropologia da experiência. **Cadernos de campo**, n. 13: 163: 176, 2005.

DEBASTIANI, L. H. **Uberização e pandemia: resultados de uma crise anunciada.** Vermelho, 20 nov. 2021. Disponível em: <Uberização e pandemia: resultados de uma crise anunciada - Vermelho>. Acesso em: 3 de out. 2021.

DELOITTE BRASIL. **Documentário indústria 4.0.** 22 fev. 2021. Disponível em: <https://www.youtube.com/watch?v=QWWQr6TmWQQ>. Acesso em: 08 maio 2021.

DIÁRIO DO TRANSPORTE. **São Luís (MA) quer limitar quantidade de veículos de aplicativo de transporte.** São Luís, 7 de mar. 2018. Disponível em: <https://diariodotransporte.com.br/2018/03/07/sao-luis-ma-quer-limitar-quantidade-de-veiculos-de-aplicativos-de-transporte/>. Acesso em: 22 de abr. de 2021.

DIAS, A. C; SIQUEIRA, M. V. S.; MORAIS, A. P. S. GOMES, K. B. P. Ideologia gerencialista e adoecimento mental no trabalho: uma análise crítica. **Cadernos de Psicologia Social do Trabalho**, 2019, vol. 22, n. 2, p. 185-198.

DIAS, R.; GUIMARÃES, E. Alta de combustíveis ameaça serviços de transporte por aplicativo. **Estado de Minas**, 10 mar. 2022. Disponível em: https://www.em.com.br/app/noticia/economia/2022/03/12/internas_economia,1352055/alta-de-combustiveis-ameaca-servicos-de-transporte-por-aplicativo.shtml. Acesso em: 26 de abr. 2022.

DRUCK, G. Trabalho, precarização e resistências: novos desafios? **CADERNO CRH**, Salvador, v. 24, n. spe 01, p. 37-57, 2011.

DURHAM, E. R. A sociedade vista da periferia. S.d. **ANPOCS**. Disponível em: http://anpocs.com/images/stories/RBCS/01/rbcs01_07.pdf. Acesso em: 25 nov. 2022.

ELIAS, N. **Escritos & ensaios: Estado, processo, opinião pública**. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 2006.

FILGUEIRAS, V.; ANTUNES, R. Plataformas digitais, uberização do trabalho e regulação no capitalismo contemporâneo. **Contracampo**, Niterói, v. 39, n. 1, p. 27-43, abr./jul. 2020.

FIRJAN. **Panorama da Inovação, indústria 4.0**. 2016. Disponível em: <file:///C:/Users/ACER/Downloads/sistema-firjan-industria-4.0-2016.pdf>. Acesso em: mar. 2022.

FRANCO, D. S.; FERRAZ, D. L. da S. Uberização do trabalho e acumulação capitalista. **Cad. EBAPE.BR**, v. 17, Edição Especial, Rio de Janeiro, nov. 2019.

FRITZEN, F. M; MISOCZKY, M. C. **O fetiche das empresas-aplicativo**. Disponível em: [Fetiche dos motoristas de aplicativo.pdf](#). Acesso: 9 jul. 2021.

GIDDENS, A. **As consequências da modernidade**. Tradução de Raul Fiker. São Paulo: Editora UNESP, 1991.

GIDDENS, Anthony. Elementos da teoria da estruturação in **A constituição da GOMES, Angela Maria de Castro; RAMALHO, José Ricardo; FRAGALE, Roberto. Precarização do trabalho no Brasil**. 03 de set. 2020, IHT. Disponível em: <https://youtu.be/KwsYaa-XNRQ>. Acesso em: 25 de nov. de 2020.

GIDDENS, Anthony. Elementos da teoria da estruturação. In: **A constituição da sociedade**. São Paulo: Martins Fontes, 1989. Cap. 1

GIL, A. C. **Como elaborar projetos de pesquisa**. 4. ed. São Paulo: Atlas, 2007.

GINDRE, Gustavo. Internet e redes sociais como ferramenta de mobilização. **Rede Mobilizadores**, COPPE – UFRJ, 2016. Disponível em:

<http://www.mobilizadores.org.br/wp-content/uploads/2016/01/Cartilha-Redes-Sociais-e-Mobilizacao.pdf>. Acesso em: jan. 2022.

GOMES, A. de C. **Precarização do trabalho durante a pandemia**. UNIRIO, 17 jul. 2020. Disponível em: https://www.youtube.com/channel/UC1oIQKeWWz_LpRpNcbO6z-w. Acesso em: 17 jul. 2020.

GOMES, L. R. C. **Análise do processo de trabalho nas plantações florestais no oeste maranhense**. 2017, 165f. Dissertação (Mestrado em Ciências Sociais) – Universidade Federal de São Luís, São Luís, 2017.

GONDIM, T. P. **A Luta por Direitos dos Trabalhadores “Uberizados”: Apontamentos Iniciais Sobre Organização e Atuação Coletivas**. Rio de Janeiro/RJ, PPGD/UFRJ, 2020. Disponível em: [luta por direitos.pdf](#). Acesso em: 6 abr. 2021.

GUIMARÃES, N. A. Por uma Sociologia do desemprego. **Revista Brasileira de Ciências Sociais**, vol. 17, núm. 50, outubro, 2002 Associação Nacional de Pós-Graduação e Pesquisa em Ciências Sociais São Paulo, Brasil.

GUIMARÃES, Nadya Araújo. A Sociologia dos mercados de trabalho, ontem e hoje. **Novos estud.** – CEBRAP, São Paulo, n. 85, p. 151-170, 2009.

GUITARRARA, Paloma. "São Luís"; *Brasil Escola*. Disponível em: <https://brasilescola.uol.com.br/brasil/sao-luis.htm>. Acesso em 12 de dezembro de 2022.

HOBSBAWM, E. J. **A era das revoluções**. Tradução de. Maria Tereza Lopes Teixeira. Marcos Penchel. 10.^a Edição. J. 139.203. B. PAZ E TERRA.

HONNETH, Alex. **Luta por reconhecimento: a gramática moral dos conflitos sociais**. São Paulo: Editora 34, 2003.

HOZDIÉ, E. Smart factory for industry 4.0: a review. *International Journal of Modern Manufacturing Technologies*, Vol. VII, No. 1 / 2015.

IBGE. **Cidades e Estados**. 2021. Disponível: <https://www.ibge.gov.br/cidades-e-estados/ma/sao-luis.html>. Acesso em: 23 de abr. 2021.

INSTITUTO DE CIÊNCIAS AGRÁRIAS. **Pandemia atinge em cheio os motoristas de aplicativos**. UFMG, 06 nov. 2020. Disponível em: [Pandemia atinge em cheio os motoristas de aplicativos | ICA \(ufmg.br\)](#). Acesso em: 12 de dez. 2021.

IPEA. Mercado de trabalho: conjuntura e análise. **Ministério do Trabalho**, V.1, n.0, (mar.1996). Brasília: Ipea: Ministério do Trabalho, 2021.

KALIL, R. B. Organização coletiva dos trabalhadores no capitalismo de plataforma. **Contracampo**, Niterói, v. 39, n. 2, p. 79-93, ago./nov. 2020.

KON, Anita. **A economia do trabalho: qualificação e segmentação no Brasil**. Rio de Janeiro: Alta Books, 2016.

KREIN, J. D.; TEXEIRA, M. O. O avanço das formas de contratação flexíveis. In: KREIN, J. D. et al.(org). **O Trabalho pós-reforma trabalhista (2017)** [livro eletrônico]:

volume 1. São Paulo: Cesit - Centro de Estudos Sindicais e de Economia do Trabalho, 2021. Cap.

KREIN, José Dari. **As formas de Contratação: flexibilidade**. Regulação do Trabalho e Instituições Públicas, São Paulo, Vol. 1 e 2, Fundação Perseu Abramo, 2013.

LÁZARO JR, J. **Brasil tem 16,9 mil sindicatos ativos, apenas 14% filiados à CUT**. 30 abr. 2019. Disponível em: [Brasil tem 16,9 mil sindicatos ativos, apenas 14% filiados à CUT - Livre.Jor](#). Acesso em: 04 de set. 2021.

LAZEGA, E. HIGGINS, S. S. **Redes sociais e estruturas relacionais**. Belo Horizonte, MG: Fino Traço, 2014.

LEME, A. C. R. P. **Da máquina à nuvem: caminhos para o acesso à justiça pela via de direitos dos motoristas da Uber**. São Paulo: LTr, 2019.

LUCCA, S. R. de. Saúde, saúde mental, trabalho e subjetividade. LUCÇA, S. R. **Laborativa**, v. 6, n. 1 (especial), p. 147-159, abr./2017. Disponível em: <http://ojs.unesp.br/index.php/rlaborativa>. Acesso em: 1 jul. 2022.

MACHADO, R. P. Uberminion: como precarização do trabalho recruta membros à extrema direita. 17 nov. 2022. Disponível em: <https://www.uol.com.br/universa/colunas/2022/11/17/uberminion-qual-a-relacao-entre-extrema-direita-e-precarizacao-do-trabalho.htm?cmpid=copiaecola>. Acesso em: 25 jan. 2023.

MANZANO, M. P. F. Impactos econômicos da reforma trabalhista. In: KREIN, J. D. et al.(org). **O Trabalho pós-reforma trabalhista (2017)** [livro eletrônico]: volume 1. São Paulo: Cesit - Centro de Estudos Sindicais e de Economia do Trabalho, 2021. Cap. 1.

MARTINS, A. C. T.; MIRANDA, M. G. de. **Capital Social, precarização e uberização do trabalho**. 07 dez. 2019. Disponível em: [7-1-124-2-10-20181018.pdf](#). Acesso em: 09 jan. 2021.

MCADAM, Doug; TARROW, Sidney; TILLY, Charles. Para mapear o confronto político. **Revista Lua Nova**, n.76, São Paulo, 2009, p. 11-48.

MEIRA, F. B. “Organização Liminar”: Organizações Emergentes no Capitalismo Hardcore – Notas Sobre o Movimento “Occupy”. In: ENCONTRO DA ANPAD, 36, 2012, Rio de Janeiro. **Anais {...}** Rio de Janeiro: ANPAD, 2012.

MENDONÇA, Ricardo Fabrino. Singularidade e identidade nas manifestações 2013. **Revista do Instituto de Estudos Brasileiros**, Brasil, n.66, p.130-159, abr. 2017.

MINISTÉRIO DA CIDADANIA. **Declaração do Imposto de Renda 2021 com Auxílio Emergencial**. 2021. Disponível em: <https://www.gov.br/cidadania/pt-br/servicos/auxilio-emergencial/auxilio-emergencial-2020>. Acesso em: 06 jan. 2022. 7

MODA, F. **Os uberizados brasileiros voltam à luta**. Outras Palavras, 30 set. 2019. Disponível em: <https://outraspalavras.net/crise-brasileira/os-uberizados-brasileiros-voltam-a-luta/>. Acesso em: 1 out. 2021.

MODA, F. **Os uberizados brasileiros voltam à luta**. Outras Palavras, 2019. Disponível em: [Os uberizados brasileiros voltam à luta - Outras Palavras](#). Acesso em: 06 nov. 2021.

MONTEIRO, S. D. O Ciberespaço: o termo, a definição e o conceito. **Revista de Ciência da Informação** - v.8 n.3 Jun/07, 2010.

MOTTA JÚNIOR, P. R. M. da. Uberização como exemplo da precarização do trabalho e do espaço urbano. In: Simpósio Nacional de Geografia Urbana, 16., 2019, Espírito Santo. **Anais [...]** Espírito Santo: UFES e CCHN, 2019.

MURAMOTO, M. dos. **DELOITTE BRASIL**. Documentário indústria 4.0. 22 fev. 2021. Disponível em: <https://www.youtube.com/watch?v=QWWQr6TmWGQ>. Acesso em: 08 maio 2021.

NETO, M. F. **Transformação digital e o crescimento das plataformas digitais: criando valor de forma exponencial**. 26 set. 2017. Disponível em: <https://transformacaodigital.com/mercado/crescimento-das-plataformas-digitais/>. Acesso em: 14 de abr. 2021.

NORONHA, E. G. A complexidade da normatização do trabalho no Brasil. In: KREIN, José Dari et al. (org.). **Regulação do Trabalho e Instituições Públicas**. São Paulo: Fundação Perseu Abramo, 2013.

NUNES, W. **Conheça os direitos e proteções dos trabalhadores de aplicativo**. 14 jun. 2021. Disponível em: [Conheça os direitos e proteções dos trabalhadores de aplicativo | Welison Nunes Advocacia Especializada](#). Acesso em: 22 de abr. 2021.

OGAWA, M. dos. **DELOITTE BRASIL**. Documentário indústria 4.0. 22 fev. 2021. Disponível em: <https://www.youtube.com/watch?v=QWWQr6TmWGQ>. Acesso em: 08 maio 2021.

OIT. Las plataformas digitales y el futuro del trabajo. Cómo fomentar el trabajo decente en el mundo digital. **Oficina Internacional del Trabajo**. Ginebra: OIT, 2019.

OIT. **O emprego atípico no mundo: desafios e perspectivas**. 2016. Disponível em: [OIT - O emprego atípico no mundo\[2282\].pdf](#). Acesso em: 3 out. 2022.

OLIVEIRA, L. de. **Motorista de aplicativo estuprada durante corrida no DF narra momentos de medo: 'Eu chorava muito'**. G1, 26 jun. 2022. Disponível em: [Motorista de aplicativo estuprada durante corrida no DF narra momentos de medo: 'Eu chorava muito' | Distrito Federal | G1 \(globo.com\)](#). Acesso em: 28 de jun. 2022.

OLIVEIRA, R. V. de.; RAMALHO, J. R.; ROSENFELD, C. A Sociologia do Trabalho e suas interfaces: trajetória e tendências atuais. **BIB**, São Paulo, n. 90, 2019 (publicada em setembro de 2019), pp. 1-28.

ORTELLADO, P.; RIBEIRO, M. M.; ZEINE, L. Existe polarização política no Brasil? Análise das evidências em duas séries de pesquisas de opinião. **OPINIÃO PÚBLICA**, Campinas, vol. 28, nº 1, p. 62-91, jan.-mar., 2022.

PASTORE, J. **Análise dos Processos de Mobilidade Social no Brasil no Último Século**. São Paulo: Makron Books, 2000.

PASTORE, J. **Análise dos Processos de Mobilidade Social no Brasil no Último Século**. In: Encontro Anual da ANPOCS, 25., 2000, Caxambu. **Anais [...]** Caxambu: ANPOCS, 2000.

PEDERNEIRAS, G. **Não é permitido copiar este material**. 03 jun. 2019. Disponível em: <https://www.industria40.ind.br/artigo/18130-simulacao-na-industria-40>. Acesso em: 28 jun. 2022.

PEDERNEIRAS, G. **Simulação na indústria 4.0**. 03 jun. 2019. Disponível em: <https://www.industria40.ind.br/artigo/18130-simulacao-na-industria-40>. Acesso em: 20 maio 2021.

PELATIERI, P. et al. Terceirização e precarização das condições de trabalho: condições de trabalho e remuneração em atividades tipicamente terceirizadas e contratantes. In: CAMPOS, A. G. (org). **Terceirização do trabalho no Brasil: novas e distintas perspectivas para o debate**. Brasília: Ipea, 2018.

PINTO, G. A. **A organização do Trabalho no Século 20: Taylorismo, Fordismo e Toyotismo**. São Paulo, 1^o ed. Expressão Popular, 2007.

PRIES, L. Teoría sociológica del mercado de trabajo. **IZTXPALAF'A** 42 julio-diciembre de 1997 pp. 71-98.

RAMALHO, J. R. Trabalho e os desafios da pesquisa sociológica. **Revista Brasileira de Sociologia**, vol. 01, n. 1, p. 1-20, Jan/jul. 2013.

RICARDO, J. R. **Precarização do trabalho durante a pandemia**. UNIRIO, 17 jul. 2020. Disponível em: https://www.youtube.com/channel/UC1oIQKeWWz_LpRpNcbO6z-w. Acesso em: 17 jul. 2020.

ROCHA, C. J. da.; MEIRELES, E. O direito do trabalho e a uberização: primeiras linhas analíticas. In: MEIRELES, E. (org.). **Trabalho, reformas e tecnologia**. [livro eletrônico]. Salvador, BA: CMP, 2020.

RODRIGUES, P. (2020, 11 de junho). Entregadores Antifascistas: Paulo Galo Lima quer comida e melhores condições de trabalho para o grupo Ecoa UOL. Disponível em: <https://www.uol.com.br/ecoa/reportagens-especiais/lider-dos-entregadores-antifascistas-paulo-galo-lima-quer-comida-e-melhores-condicoes-de-trabalho-para-o-grupo/#cover>. Acesso em: 24 ago. 2022.

RUBMANN, M. *et al.* **Industry 4.0: The Future of Productivity and Growth in Manufacturing Industries**. 09 abr. 2015. Disponível em: https://www.bcg.com/publications/2015/engineered_products_project_business_industry_4_future_productivity_growth_manufacturing_industries. Acesso em: 20 maio. 2021.

RUSHKOFF, D. **As 10 questões essenciais da era digital: Programe seu futuro para não ser programado por ele**. São Paulo: Saraiva, 2012

SANTOS, L. S.; ARAÚJO, R. B. de. A revolução industrial. **Manual de História Econômica Geral e do Brasil**. Disponível em: https://cesad.ufs.br/ORBI/public/uploadCatalogo/10264518102016Historia_economica_geral_e_do_brasil_Aula_03.pdf. Acesso em: 25 maio 2022.

SARTIN, P. D. Sobre liminaridade: relendo Victor Turner em chave pós-estrutural. **Revista de Teoria da História** Ano 3, Número 6, dez/2011 Universidade Federal de Goiás.

SAUDETTRABALHOAPP. **Saúde e trabalho em plataformas digitais**. 25 mar. De 2021. Disponível em: https://instagram.com/saudetrabalhoapp?utm_medium=copy_linkhttps://www.ihu.unisinos.br/sobre-o-ihu/78-noticias/602702-informalidade-formalizada-artigo-de-luiz-gonzaga-belluzzo. Acesso em: 27 mar. de 2021.

SCASSERRA, S. El despotismo de los algoritmos Cómo regular el empleo en las plataformas. **Revista Nueva Sociedad** No 279, enero-febrero de 2019, ISSN: 0251-3552.

SCHOLZ, T.; SCHNEIDER, N. **Ours to hack to own the rise of platform cooperativismo, a new vision for the future of work and a fairer internet**. OR Books New York • London, 2016.

SEBRAE. **Indústria 4.0 a moda a caminho do futuro**. 2018. Disponível em: https://www.sebrae.com.br/Sebrae/Portal%20Sebrae/UFs/RJ/Anexos/Industria%204_0%20-%20WEB.PDF. Acesso em: 14 ago. 2022.

SILVA, R.C. da. Motoristas de aplicativos em tempos de COVID – 19: tendências de informação e prevenção no contexto brasileiro. **Encontros Bibli: revista eletrônica de biblioteconomia e ciência da informação**, Florianópolis, v. 26, p. 01-21, 2021.

SINGER, P. **O capitalismo: sua evolução, sua lógica e sua dinâmica**. São Paulo: Moderna, 1987.

SINGER, P. **Sociedade**. São Paulo: Martins Fontes, 1989. Cap. 1.

SOUZA, C. M. e.; ADESSE, L. (orgs). **Violência sexual no Brasil: perspectivas e desafios**. Brasília: Secretaria Especial de Políticas para as Mulheres, 2005. 188p.

SOUZA, D. de O. R. A funcionalidade do salário por peça no trabalho mediado por plataformas digitais. **Katál.**, Florianópolis, v.25, n. 2, p. 383-391, maio-ago. 2022. Disponível em: <https://www.scielo.br/j/rk/a/brH6CfPVDqNqgyyGt7dT93C/?format=pdf&lang=pt>. Acesso em: 10 de out. 2022.

SOUZA, L. F. Trabalhadores informais de aplicativos e o impacto da doença pelo novo Coronavírus: uma reflexão teórica. **J. Nurs. health**. 2020; 10 (n.esp.).

SPINELLI, Letícia Machado. Repensando o Reconhecimento: a crítica de Nancy Frase ao modelo identitário de Axel Honneth. **Século XXI, Revista de Ciências Sociais**, v. 6, n. 1, p.204-234, jan/jun. 2016.

STATTESP. **Somos vidas não números**. 27 mar. 2020. Disponível em: <http://stattes.com.br/noticia.html>. Acesso em: 23 de set. 2021.

TEIXEIRA, M. O. O desempenho dos rendimentos do trabalho. In: KREIN, José Dari et al. (org.). **Regulação do Trabalho e Instituições Públicas**. Vol. 1 e 2. São Paulo: Fundação Perseu Abramo, 2013.

TEXEIRA, M. O. *et al.* (Org.). **Contribuição crítica à reforma trabalhista**. Campinas, SP: UNICAMP/IE/CESIT, 2017.

TOZI, F. As novas tecnologias da informação como suporte à ação territorial das empresas de transporte por aplicativo no Brasil. In: Colóquio Internacional de Geocrítica

Las ciencias sociales y la edificación de una sociedad post-capitalista, 15., 2018, Barcelona. **Anais [...]** Barcelona: Universitat de Barcelona, 2018.

TOZI, F. **Uma geografia da uberização no Brasil**. 07 out. 2020. Disponível em: <https://outraspalavras.net/cidadesemtrase/uma-geografia-da-uberizacao-no-brasil/>. Acesso em: 28 abr. 2021.

TRABALHISTANEWS. **Turma do TST forma maioria reconhecendo vínculo empregatício entre UBER e motoristas**. 17 dez. 2021. Disponível em: https://instagram.com/trabalhistanews?utm_medium=copy_link. Acesso em: 18 dez. 2021.

TRT-12. **País gasta R\$ 100 bi com acidentes de trabalho**. JUSBRASIL, 2011. Disponível em: <https://trt-12.jusbrasil.com.br/noticias/2915551/pais-gasta-r-100-bi-com-acidentes-de-trabalho>. Acesso em: 09 mar. 2022.

TURNER, V. **O processo ritual: estrutura e antiestrutura**. Tradução de Nancy Campi de Castro. Petrópolis: Vozes, 1974.

TURNER, Victor. Dramas Sociais e metáforas rituais. In: _____. **Dramas, Campos e Metáforas**. Niterói: Editora da Universidade Federal Fluminense, 2008.

UBER FOR BUSINESS. **Impulsione seus negócios com a UBER. 2020**. Disponível: <https://canaltech.com.br/empresa/uber/>. Acesso em: 10 de abr. 2021.

VALENTE, Monica. A terceirização nos serviços públicos: trabalho decente e serviço público de qualidade. In: DAU, Denise Motta et al. (org.). **Terceirização no Brasil: do discurso da inovação à precarização do trabalho (atualização do debate e perspectiva)**. São Paulo, Annablume; CUT, 2009.

VASAPOLLO, L. **O trabalho atípico e a precariedade**. São Paulo; **Expressão popular**; 2005. 117 p. tab. (Trabalho e emancipação, 7).

VENCO, S. Uberização do trabalho: um fenômeno de tipo novo entre os docentes de São Paulo, Brasil? **Cad. Saúde Pública** 2019; 35 Sup 1:e0020731.

VIDA DE MOTORISTA. **Coronavírus x Uber e 99: 4 dicas para se prevenir da transmissão de doenças**. 18 mar. 2020. Disponível em: <https://vidademotorista.com.br/coronavirus-x-uber-e-99/>. Acesso em: 7 de ago. 2021.

WYLDE, G. dos. **DELOITTE BRASIL**. Documentário indústria 4.0. 22 fev. 2021. Disponível em: <https://www.youtube.com/watch?v=QWWQr6TmWGO>. Acesso em: 08 maio 2021.

**APÊNDICE A - ROTEIRO PARA ENTREVISTA COM OS/AS MOTORISTAS
POR APLICATIVO.**

**1) QUAL O PERFIL SOCIOECONOMICO DO TRABALHADOR E DE SUA
FAMÍLIA?**

1.1. Local onde nasceu:

1.2. Qual o local de nascimento dos pais?

1.3 Eles se mudaram para algum outro lugar? Qual?

1.4 Os pais estudaram? Até qual nível?

1.5 Qual a sua idade?

1.6 Onde você mora? (Cidade e Bairro)

1.7 Você é casado?

1.8 Possui quantos filhos (as?)

1.9 Em quais escolas estudou? Em qual lugar?

1.10 Qual o rendimento mensal da ocupação principal?

1.11 Se possui outras atividades, qual o rendimento mensal de outros trabalhos?

1.12 Qual o rendimento familiar? E quais ocupações tem os outros membros da família?

1.13 Qual a escolaridade? Chegou a interromper os estudos?

1.14 Há quanto tempo vive na cidade atual? Como chegou a atual cidade de moradia?

**2) QUAL A TRAJETORIA OCUPACIONAL DO TRABALHADOR NO TEMPO
E NO ESPAÇO ATÉ CHEGAR NOS DIAS DE HOJE?**

2.1. Quais outras ocupações e atividades remuneradas você exerceu antes deste trabalho?

2.2. Em relação a todas as atividades citadas:

2.2.1 Por quanto tempo você a exerceu? Como era o trabalho, as condições de trabalho? Quais qualificações eram necessárias para sua manutenção?

2.3. Por que mudou de cada trabalho?

2.4. Como se deu sua formação profissional?

2.5. Houve mudanças na sua condição socioeconômica nos últimos tempos?

2.6. Houve mudanças nas suas condições de trabalho na última década?

2.7. Quais são as percepções em relação a família de origem (pais, avós), as condições melhoraram? Ou pioraram? Por quê? O que mudou?

2.8. Qual a vantagem que o trabalho como motorista de aplicativo pode trazer?

3) COMO SÃO AS SUAS CONDIÇÕES DE TRABALHO ATUALMENTE?

3.1. Qual o tempo de trabalho diário/semanal?

3.2. Quais são os riscos do trabalho?

3.3. Como se dá a remuneração?

3.4. Quais são as relações de subordinação?

3.5. Como ocorre a conexão de seu trabalho com outras atividades econômicas? Se houver?

3.6. Tem renda estável?

3.7. Com qual frequência é pago?

3.8. A renda adquirida através do trabalho como motorista de aplicativo é capaz de suprir as necessidades básicas, como alimentação, lazer, educação, manutenção do carro, gasolina e outras?

3.9. Além de você, mais algum outro membro da família trabalha como motorista de aplicativo?

3.10. O carro utilizado para o trabalho como motorista de aplicativo é seu?

3.11. Como se tornou motorista de aplicativo?

3.12. Chegou a deixar algum emprego para se dedicar exclusivamente ao trabalho como motorista de aplicativo?

4) PERCEPÇÕES, PERSPECTIVAS E POSICIONAMENTOS POLÍTICOS?

5.1. Percepções sobre o presente: economia, política, eleições?

5.2. Fez dívidas para se estabelecer nos últimos tempos como motorista de aplicativo?

5.3. Quais são suas perspectivas de investimentos econômicos para o futuro?

5.4. Se pudesse escolher entre a carteira assinada e o negócio próprio, o que escolheria?

5.5. Faria isso pelo resto da vida? Por quê?

5.6. Qual seria o trabalho dos sonhos?

5.7. Se considera uma pessoa bem-sucedida? Por quê?

5.8. Como pensa em se manter quando ficar mais velho e não puder trabalhar?

5.9. Tem investido em meios que garantam seu envelhecimento?

5.10 Na sua opinião, a situação econômica do Brasil vai melhorar, piorar ou ficar como está? Por quê?

5) COMO É A PARTICIPAÇÃO POLÍTICA DO TRABALHADOR VIA MUNDO DO TRABALHO?

5.1. -Teve alguma experiência política relacionadas ao trabalho?

6. MERCADO DE TRABALHO

6.1. Você gosta do trabalho que realiza?

6.2. Você se sente seguro em relação ao seu trabalho atual?

6.3. Você pretende continuar trabalhando como motorista de aplicativo?

6.4. Você continua estudando? Onde? Em qual horário?

6.5. Você pensa em aprender outra profissão?

6.6. Com qual objetivo?

7. REPRESENTAÇÕES SOBRE O MOVIMENTO SINDICAL

7.1.Você é sindicalizado?

7.2.Já participou de alguma atividade promovida pelo sindicato?

7.3.Você sabe o que é o acordo coletivo?

7.7.Você considera que seria importante ter um sindicato para a categoria?

8. VIDA FORA DA EMPRESA

8.1.Como é sua vida fora do trabalho?

8.2.Realiza algum tipo de atividade de lazer? Onde?

8.3.Participa de alguma associação? Qual?

8.4.Participa de alguma igreja? Qual?

8.5.Se a jornada de trabalho fosse menor o que gostaria de fazer?

8.6.Gostaria de acrescentar mais alguma informação?

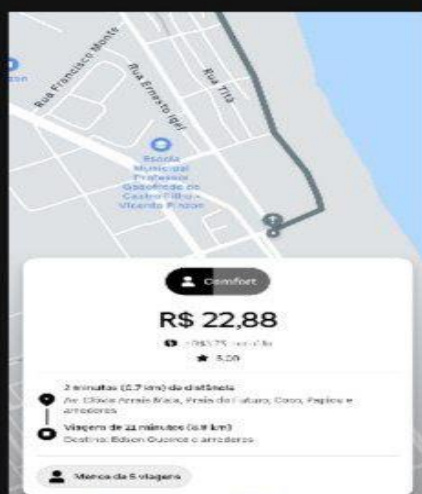
ANEXO A – NOVAS POLÍTICAS DE GANHOS DA UBER

O Novo Modelo de Ganhos da Uber, que já está em funcionamento nas viagens de UberX na sua cidade, também **passará a valer para Uber Comfort e Uber Black!** Com esse modelo, a forma como as ofertas de viagens aparecem no aplicativo fica diferente, deixando as informações mais claras para você!

Esta mudança irá trazer mais informações para você entender o quanto cada viagem rende para você. Agora, no seu cartão de ofertas, vai aparecer:

- ◆ Valor total* da viagem em reais **que você irá receber** → incluindo possíveis valores adicionais, já descontando a taxa da Uber
- ◆ Local exato do ponto de partida da viagem
- ◆ Tempo e distância estimados até o ponto de encontro do seu passageiro
- ◆ Tempo e distância estimados da viagem (do ponto de encontro até o destino final)
- ◆ Região de destino final da viagem

Saiba mais >



Com essa mudança, buscamos trazer mais informações para você tomar a melhor decisão para você, oferta a oferta, e ter mais previsibilidade de quanto irá ganhar.

*se o tempo ou a distância da viagem variar significativamente em relação à solicitação inicial, seja por trânsito ou por desvio de rota, entre outros motivos, o

Fonte: (CASTRO, 2022).

**ANEXO B – INCLUSÃO DO LOCAL DE DESTINO NA UBER QUE INICIOU
NO EUA.**



Nos EUA, Uber vai mostrar valor e destino da corrida para motoristas antes da viagem

 Link Estadão · 2d



Fonte: Estadão, 2022.

ANEXO C – DEMONSTRAÇÃO DE COMO OCORRE A AVALIAÇÃO NA PLATAFORMA.



Fonte: Castro, 2022.

ANEXO D – Chamada das manifestações por reajuste das tarifas (Movimento vem para rua que ocorreu em todo Brasil).



MANIFESTAÇÃO REAJUSTES JÁ!

ENTREGADORES E MOTORISTAS DE
APLICATIVOS

#APAGAODOSAPLICATIVOS



DIA 29/03 TERÇA-FEIRA
PONTO DE ENCONTRO- AEROPORTO
SANTOS DUMONT
HORÁRIO - 8H

VEM PRA RUA!

SITE - WWW.SINDMOBI.ORG.BR

Fonte: SINDMOBI, 2022.

ANEXO E – Chamada das manifestações por reajuste das tarifas em 2016

**A luta agora é por
tarifa.**



**Em 2016 fomos até
Brasília pelo direito
de dirigir.**

Agora a situação é porque estão mexendo no nosso bolso, não vamos nos calar, vamos à luta que a vitória é certa.

Chega

AUMENTO NO
KILOMETRO E NO
MINUTO JÁ, EM TODO O
BRASIL.

99

NÃO QUEREMOS
COMERCIAL NO BBB
QUEREMOS TARIFA
JUSTA.

UBER

NÃO QUEREMOS
INCENTIVO PARA
CUMPRIR METAS
QUEREMOS O
KILOMETRO MAIS ALTO.

Fonte: SINDMOBI, 2022.

ANEXO F – DEMONSTRAÇÃO DE INCLUSÃO DE VEÍCULO NA PLATAFORMA DEPOIS QUE A UBER PASSOU A INCLUIR CORRIDAS COM MOTOS.



Carro e moto?

Chegou o recurso que te permite escolher!

Agora, você pode fazer corridas com mais de um veículo pela 99

A 99 chega junto com mais uma novidade para facilitar a sua rotina, motorista parceiro. O novo recurso permite que você adicione ao seu perfil mais de um veículo (1 carro e 1 moto) para realizar corridas com o veículo que melhor atende suas necessidades no dia a dia. Tudo pensado para você diversificar ainda mais a sua carteira e ter a oportunidade de aumentar seus ganhos.

Fica ligado, na hora de adicionar a sua moto ao perfil é importante ter o documento do veículo e a CNH compatível em mãos.



Fonte: Castro, 2022.

**ANEXO G – DEMONSTRAÇÃO DE COBRANÇA DA PLATAFORMA AO
MOTORISTA QUANDO TEM PAGAMENTO PENDENTE DA
PORCENTAGEM QUE FICA COM A PLATAFORMA.**



Você tem um pagamento pendente à Uber que vence em 7 dias

É hora de pagar seu saldo negativo. Faça isso rápido e fácil usando o aplicativo através destas simples etapas:

1. Digite o valor que você deseja pagar
2. Selecione a forma de pagamento de sua preferência
3. Pague dentro de 7 dias para regularizar suas pendências e continuar a gerar ganhos.

Por que eu tenho um saldo negativo?

Se você vir um saldo negativo em sua conta da Uber, isso significa que a quantidade que você recebeu nas corridas em dinheiro é maior do que os ganhos gerados durante a semana.

O que acontece se eu não pagar o saldo negativo?

Sua conta será colocada em uma lista de espera até que a taxa de serviço seja paga. É bom lembrar que o pagamento pode levar até 72 horas úteis para ser refletido em nosso sistema.

Fazer um pagamento

ANEXO H – DEMONSTRAÇÃO DE RECUSA DE DOCUMENTOS DA PLATAFORMA AO MOTORISTA QUE ESTAVA BUSCANDO SE CADASTRAR, A PLATAFORMA, QUE IMPÕEM LIMITES DE ANO DO VEÍCULO PARA CADASTRAMENTO.



ANEXO I – NOVAS POLÍTICAS DE TRANSPARÊNCIA DA UBER QUANDO A CONTA DO MOTORISTA É DESATIVA.

Mais
Transparência
e revisão de
contas
desativadas



Olá 🙋🏿

Queremos que cada experiência na plataforma Uber seja tranquila, respeitosa e positiva para todos, e desenvolvemos as políticas e diretrizes da comunidade tendo isso em mente. A desativação de contas não acontece com frequência, mas, quando acontece, sabemos que pode ser muito frustrante.

É por isso que estamos sempre trabalhando para tornar o processo o mais simples e transparente possível, para que os motoristas parceiros tenham maior clareza do motivo pelo qual perderam o acesso à conta e o que podem fazer a respeito.

Em razão desse trabalho constante, os(as) motoristas que tiverem a sua conta desativada, receberão informações sobre o motivo que levou à desativação e terão a oportunidade de realizar um pedido de revisão em situações relacionadas a:



Verificação de apontamentos criminais



Incidentes de segurança

Incentivos 99 para motoristas parceiros

Mais certeza nos ganhos

O valor que você vê na tela ao receber uma corrida agora é exatamente o que você vai receber ao final, sem variações.

Saiba mais

Incentivos 99 para motoristas parceiros

Ganho por deslocamento

Em corridas com deslocamento maior que 2 km, você receberá um ganho extra. Isso mesmo: pagaremos pelo tempo que você dirigiu até buscar o passageiro. Consulte as cidades participantes.

Saiba mais