

**UNIVERSIDADE FEDERAL DE SÃO PAULO
ESCOLA DE FILOSOFIA, LETRAS E CIÊNCIAS HUMANAS**

Marcel Vinicius da Silva Dias

**PRECARIZAÇÃO DO TRABALHO E UBERIZAÇÃO – na perspectiva de
motoristas de aplicativo na segunda década do século XXI.**

**Guarulhos
2021**

Marcel Vinicius da Silva Dias

PRECARIZAÇÃO DO TRABALHO E UBERIZAÇÃO – na perspectiva de motoristas de aplicativo na segunda década do século XXI.

Trabalho de conclusão de curso apresentado à Escola de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade Federal de São Paulo, como requisito para a obtenção do título de licenciatura em História.

Orientadora: Profa.Dr.^a Ana Lúcia Lana Nemi

**Guarulhos
2021**

Folha de Aprovação

Resumo

Essa pesquisa pretende analisar as novas modalidades de trabalho contemporâneas, tendo como foco principal a Uberização. O objetivo é verificar as contradições trazidas por essas novas modalidades de trabalho por aplicativo, que colocam em xeque as antigas relações de emprego e os direitos trabalhistas. Para a realização deste trabalho, foram feitas entrevistas com motoristas de aplicativo, buscando valorizar as experiências desses trabalhadores, junto da análise da bibliografia sobre o tema.

Abstract

This research intends to analyze the new modalities of contemporary jobs, with the main focus on Uberization. The objective is to verify the contradictions brought by these new modalities of jobs by app, that call into question old employment relationships and labor rights. To carry out this paper, interviews were conducted with app drivers, seeking to value the experiences of these workers, together with the analysis of the bibliography on the subject

LISTA DE ABREVIATURA

IBGE: Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística.

CONDUAPP: Cadastro Municipal de Condutores de Aplicativo.

CSVAPP: Certificado de Segurança do Veículo de Aplicativo.

INSS: Instituto Nacional do Seguro Social.

MEI: Microempreendedor Individual.

CLT: Consolidação das Leis do Trabalho.

INPS: Instituto Nacional de Previdência Social

IPi: Imposto sobre produtos Industrializados.

IPVA: Imposto sobre a propriedade de veículos automotores.

PPP: Parcerias Público-Privada.

FGTS: Fundo de Garantia do Tempo de Serviço.

CUT: Central Única dos Trabalhadores.

AMASP: Associação dos Motoristas de Aplicativo de São Paulo.

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

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO.....	7
1. ENTREVISTAS.....	10
Roteiro de perguntas.....	10
Entrevista: Sergio, 49 anos.....	11
Entrevista: Dejanira, 49 anos.....	13
Entrevista: Bruna, 28 anos.....	14
Entrevista: Joana, 52 anos.....	15
Entrevista: Arquimedes Andrade, 65 anos.....	17
Entrevista: Eloisio Aparecido da Silva, 43 anos.....	22
Entrevistas: Christiano, 33 anos.....	23
Entrevista: Souza, 41 anos.....	26
2. CRISE CAPITALISTA.....	30
2.1. TRABALHO/ EMPREGO E REORGANIZAÇÃO DA CLASSE OPERÁRIA. 33	
2.2. .TRABALHO FLEXÍVEL E DIREITO TRABALHISTA.....	47
2.2. SINDICATOS EM TEMPOS DE UBERIZAÇÃO.....	63
2.4 . MULHERES MOTORISTAS.....	71
CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	76
BIBLIOGRAFIA.....	81

INTRODUÇÃO.

A empresa Uber Technologies Inc. foi idealizada no ano de 2008 por Travis Kalanick e Garrett Camp, quando em uma viagem para a França tiveram dificuldade de encontrar táxis. No ano de 2009 a ideia foi posta em prática e seus idealizadores criaram o aplicativo para smartphone, possibilitando aos usuários a solicitar viagens com apenas um toque no celular. A primeira viagem foi solicitada em 5 de julho de 2010, na cidade sede da empresa em São Francisco, Califórnia. E em 2011 a empresa se lança para o mundo.¹

A empresa está presente em 71 países, espalhada em mais de 10 mil cidades no mundo, no Brasil a Uber atua em mais de 500 cidades. Soma entre motoristas e entregadores 3.5 milhões no mundo e no Brasil conta com 1 milhão de "parceiros". Os usuários somam 22 milhões no Brasil e 101 milhões no mundo.²

O impacto do surgimento da empresa foi tanto que gerou novos termos e conceitos, Uberização e uberizar, apesar de fazer referência a empresa, o conceito abrange a modalidade de trabalho por aplicativo, em diferentes atividades que não só a de motoristas e entregador. Dado o modelo de contratação e execução da atividade novas questões sobre o trabalho são colocadas.

Para a realização deste trabalho foram feitas 8 entrevistas com motoristas e pessoas que já passaram pela experiência de exercer a atividade, buscando compreender o impacto da atividade a partir das experiências dos próprios motoristas.

A partir das entrevistas realizadas e da metodologia de História Oral Temática, buscamos compreender a subjetividade dos motoristas e sua visão sobre a atividade nos diferentes temas que englobam o exercício do trabalho buscando promover o debate sobre o tema, a partir das diferentes opiniões e as relacioná-las com a bibliografia sobre o tema.

Para a realização das entrevistas, foi feito um estudo prévio sobre o tema da pesquisa seguido da realização de um roteiro de perguntas que buscou abarcar os temas debatidos no corpo do trabalho, assim, foram questionados aos motoristas as diferentes relações de trabalho que já tiveram, quantidade de horas trabalhadas e as

¹ <https://www.uber.com/pt-BR/newsroom/history/> acesso: 19/01/2022 as 09:20.

² <https://www.uber.com/pt-BR/newsroom/fatos-e-dados-sobre-uber/> acesso: 19/01/2022 as 09:21

relações com a atividade de motoristas e com a empresa Uber, bem como possíveis aproximações de sindicatos com a categoria e suas visões em relação ao Estado na defesa da categoria, também foram entrevistadas três mulheres desta forma, foram colocadas perguntas que busca-se verificar as relações de gênero no interior da atividade.

Dentre as dificuldades para a realização da pesquisa, as entrevistas tomam um lugar de destaque, ao entrar em contato com os motoristas para marcar as entrevistas, muitos deles tinham dificuldade de encontrar um tempo, pois tinham que trabalhar. Geralmente as entrevistas foram marcadas nos dias de rodízio do carro dos entrevistados. Isso demonstra um pouco a realidade desses trabalhadores, mesmo aos finais de semana, parar de trabalhar significa não ganhar dinheiro, então, todo momento para eles é importante.

Conseguimos chegar aos motoristas por indicações de pessoas próximas e por indicações feitas pelos próprios motoristas. Sérgio, motorista de 49 anos, foi o primeiro a ser entrevistado, indicado pela professora dr.^a Ana Lucia Lana Nemi orientadora deste trabalho. Na sequência, foram realizadas as entrevistas de Dejanira, também com 49 anos e atualmente atua como assistente social, conseguimos seu contato a partir de pessoas ligadas ao Partido dos Trabalhadores na cidade de Diadema e ela indicou Bruna, de 28 anos e atualmente trabalha na área de RH, Joana de 52 anos, que se divide entre o trabalho de assistente social e motorista de aplicativo nas horas vagas e Arquimedes Andrade, 65 anos, aposentado e trabalha como motorista para complementar a renda. Eloisio Aparecido Silva, 43 anos, atualmente motorista de aplicativo, foi indicado por familiares e convidado para realizar a entrevista. Christiano, de 33 anos, atualmente desempregado, exercia a função de motorista de aplicativo, mas saiu após uma tentativa de assalto, seu contato foi me passado por um amigo da Universidade Federal de São Paulo, do curso de História. Souza, de 41 anos, atualmente motorista de aplicativo, foi o último entrevistado e o único dos entrevistados que pediu para o nome não ser revelado, segundo ele a empresa Uber pode desativar o cadastro de motoristas que tenham opiniões que não agrada a empresa, Souza foi convidado para realizar a entrevista a partir de uma corrida realizada por minha companheira, a partir de uma conversa durante a corrida e ele se dispôs a participar.

Este trabalho está separado em duas partes, na primeira parte do trabalho serão apresentados os roteiros de pesquisa, junto das entrevistas transcritas. No

interior do trabalho as entrevistas foram mantidas da forma que falaram durante a gravação. Nas entrevistas destacadas no final do trabalho passaram por uma revisão, sem alterar o teor das entrevistas.

Sobre a transcrição, aspecto muito importante ao se trabalhar com a História Oral, pois a partir dela buscamos a melhor forma de comunicar o sentido e a intenção do que foi registrado, assim, fizemos uma textualização das respostas dos motoristas entrevistados. Compreendendo que ao textualizar as respostas, a leitura fique mais fluida e seja mais fácil de compreender a intencionalidade das respostas dadas.

A segunda parte do trabalho foram analisadas as entrevistas junto da bibliografia. Buscamos então compreender as mudanças dos sistemas capitalistas, dadas as diferentes crises e a forma que ela impacta na vida dos trabalhadores com a reorganização do trabalho como meio de superação da crise atual que tem como aliada o desenvolvimento da tecnologia. Os impactos da reorganização do trabalho trazem questionamentos sobre as relações de trabalhos que são geradas a partir dela no interior das sociedades capitalistas, bem como uma mudança nas características da classe trabalhadora, dado o crescimento no setor de serviços.

Serão analisados, os debates no meio jurídico dada a novidade dos trabalhadores de aplicativos, os conceitos entre o trabalho autônomo e vínculo empregatício aparecem em meio a uma disputa, sobre como enquadrar esses trabalhadores. Sendo o Estado a instituição reguladora do trabalho, iremos verificar qual o papel do Estado nesse processo de uberização e precarização do trabalho, que permitem a existência da atividade e as variações nos modelos de contratos criados pelas empresas, que permitem o trabalho flexível.

Bem como os meios de organização dos trabalhadores em busca de melhores condições de trabalho, visando uma possível aproximação dos sindicatos com a categoria e as formas já existentes de organização destes trabalhadores. Junto da questão trazida pelas entrevistadas no trabalho, sobre a situação de vulnerabilidade das mulheres motoristas e os meios que visam sua proteção frente a situação de assédio e violências contra elas.

1. ENTREVISTAS

Para o desenvolvimento desta pesquisa utilizamos como metodologia a História oral temática, assim produzimos as nossas fontes, a partir de um roteiro de pesquisa feito com o apoio da bibliografia, passando por diferentes temas e para a compreensão da experiência e visão dos motoristas sobre o trabalho exercido.

Roteiro de perguntas.

- 1) Você trabalhava em outra área? Qual?
- 2) Como era seu antigo trabalho?
- 3) Quantas horas trabalhava por dia?
- 4) Quantos dias na semana?
- 5) Tinha carteira assinada? Qual era a forma de contrato?
- 6) Como chegou a Uber?
- 7) Como é trabalhar como Uber e quais as diferenças com o antigo trabalho?
- 8) Quantas horas trabalha hoje?
- 9) Quantos dias na semana?
- 10) Como são as relações criadas entre os motoristas da empresa Uber?
- 11) A concorrência entre os motoristas é estimulada? Como ela acontece?
- 12) O motorista de Uber está na categoria de trabalho autônomo, como Vocês encaram isso?
- 13) Vocês acham que o Estado deveria intervir na atividade? Por quê? (legislação trabalhista para a categoria).
- 14) Dia 25/10/2019 saiu uma notícia no jornal página 13 de trabalhadores que fazem entrega por aplicativo que começaram a se organizar junto da CUT em Brasília, por mais direito e respeito ao trabalho exercido por eles. No caso da Uber vocês acham necessária uma organização parecida? E como você encararia uma possível aproximação do sindicato com a categoria?
- 15) Pensando no futuro, você planeja se aposentar? Como você se organiza para isso?

Perguntas motoristas mulheres

- 1) Como é o dia a dia da mulher Uber?
- 2) Há casos de machismo, assédio que cometido contra vocês e

que queiram falar?

3) Vocês se sentem mais inseguras sendo mulher e trabalhando com Uber?

Entrevista: Sergio, 49 anos

Atualmente Uber.

A minha área... Eu sou técnico em eletrônica, na última empresa em que trabalhei como CLT, eu trabalhei formalmente, trabalhei dezenove anos nesta empresa, sai de lá como supervisor técnico, mas sou formado mesmo em eletrônica no colégio e na faculdade, em qualidade, gestão da qualidade. Estava trabalhando na minha área até 2017 e estou desde março de 2017 trabalhando nos aplicativos Uber,99 e Cabify e algumas viagens particulares também.

Essa empresa era uma empresa de tecnologia, ela fabrica e faz manutenção em equipamentos em geral, mais equipamentos bancários, servidores, caixas, caixas eletrônicos do banco, equipamentos lotéricos e também para as urnas eletrônicas para as eleições, e dos dezenove anos que eu trabalhei lá, os últimos dezesseis talvez, eu só trabalhei com as urnas, então posso te falar muito dos equipamentos que eu trabalhava, que era a urna eletrônica. O que eu fazia lá... a gente fazia toda a parte técnica e operacional, então assim, eu ministrava curso para os técnicos, eu viajava para resolver alguns assuntos técnicos mesmo, de equipamentos e também para fazer reuniões com os secretários de tecnologia dos TRE's(Tribunal Regional Eleitoral), com os chefes de cartório, em São Paulo, eu ia em todos os cartórios, São Paulo e grande São Paulo, então eu tinha essa rotina de estar fazendo treinamento para técnico, estar dando suporte técnico, de estar fazendo uma interface entre a engenharia do produto e a assistência técnica, os próprios funcionários que eram subordinados a mim tinham uma jornada de trabalho que costumava ser de dez horas, e todos os dias eles me ligavam e me passavam o feedback do que tinham resolvido, dos equipamentos que eles tinham concertado, das peças que tinham gerado pendências porque eles não tinham naquele momento, eu agendava viagem também, às vezes viajava para resolver algum problema, as vezes ia outro técnico no meu lugar, e também fazia toda a parte de suporte técnico e envio e conferência de peças, tanto peças boas quanto com defeito eu conferia quando chegava em São Paulo, A empresa tinha filial no Brasil inteiro, acho que tinha trinta e cinco filiais na época, por que tinham seis ou sete aqui no interior de São Paulo, tinha duas no Rio de Janeiro,

tinha duas em Porto Alegre, duas no Rio grande do Sul, três em Minas Gerais, então a gente tinha um total de trinta de cinco filiais, com a matriz e a engenharia.

Nesta última empresa que eu trabalhei, trabalhava de segunda a sexta das 8 às 18, era carteira assinada sim, e quando chegava próximo das eleições, uns quatro meses antes a gente trabalhava também no sábado e domingo, em regime de plantão e regime de hora extra.

Eu já tinha escutado falar, de alguns amigos que tinham saído e tinham entrado para não ficar parado, o mercado formal hoje está bem restrito, não diria restrito, mas está bem competitivo e com salários muito baixos, então está meio complicado e os aplicativos dão uma 'aliviada'.

Totalmente diferente, na Uber você não tem garantia nenhuma, questão de direitos, não tem nada, você não tem vínculo empregatício nenhum, quando eu falo Uber é qualquer aplicativo, tanto Uber, quanto 99, quanto Cabify, City, são todos os aplicativos que existem aí, você não tem nenhum vínculo com eles, você não tem garantia nenhuma que vai receber chamada, porém se você focar, se você sair de casa focado no trabalho e fizer um bom trabalho, você consegue, traçando uma meta você consegue fazer, a meta que eu sempre traço é 300,00 e na maioria das vezes eu sempre consigo, não tem, questão de benefícios, não tem nada, não tem 13°, não tem férias, não tem nada, porque você não é registrado. Tem a questão da insegurança, a gente anda com dinheiro, coisa que no começo da Uber não tinha, mas depois de um ano... um ano e pouco eles mudaram e começaram a aceitar dinheiro, e assim é totalmente diferente, você trabalha dependendo do dia, 15 a 16 horas, eu não trabalho menos do que 12 horas, o mínimo é 12 horas. Já no trabalho anterior eu tinha um horário, das 8 às 18 horas, as vezes eu ficava um pouco mais por conta própria mas nunca foi exigido, a não ser em época de eleição, como eu te falei, porque era necessário e no trabalho anterior, via CLT, eu tinha todos os direitos: 13°, férias, licença se você precisasse, hora extra, tickets, benefícios em geral, assistência médica, tudo o que uma empresa de porte médio e grande dá.

O mínimo é 12 horas, mas eu já cheguei a trabalhar até 16 horas em alguns dias, não todos, e o dia que eu trabalho menos é quinta-feira que é meu rodízio, de quinta feira eu trabalho das 10 até umas 20 horas da noite e procuro ficar em região que o rodízio em São Paulo não me pegue, então eu trabalho umas 8 horas na quinta feira, mais nos outros dias eu trabalho de 12 a 16 horas e trabalho todo sábado e todo domingo, por enquanto estou trabalhando todos, então, já estou nessa 'pegada'

desde o começo do ano. Ano passado eu trabalhei menos, mas nesse ano estou trabalhando todos os dias, raramente estou folgando, e estou trabalhando esses dias de 12 a 16 horas, pode colocar uma média de 14 horas..., na quinta eu trabalho umas 8 horas e sábado e domingo eu também trabalho, trabalho menos, mas trabalho, trabalho umas 10 horas no sábado e domingo, cada dia 10 horas.

Entrevista: Dejanira, 49 anos.

Atualmente trabalhando como assistente social

Eu dou assessoria para o “Minha Casa, Minha Vida” em Santo André e... em São José do Campos para um grupo de Catadores.

Estou trabalhando 8 horas por dia e dois dias por semana, por contrato

Eu fiquei sem trabalho, totalmente sem trabalho. Como eu dou assessoria, foi um ano em que eu não fiz nenhuma assessoria. Como eu trabalho com minha casa minha vida, teve uma mudança do Governo Federal, todos os projetos foram encerrados e eu fiquei totalmente sem trabalho. Eu troquei de carro, comprei um carro novo, para começar a trabalhar com aplicativo.

Nenhuma, você trabalha com a população, então o Uber é quase a mesma coisa, eu dou assistência no Minha Casa Minha Vida, no trabalho do Uber você segue o trajeto que o aplicativo te dá, mas você vai conversando com o passageiro, enfim... você vai ouvindo a população também, que é parte mais gostosa do trabalho: conhecer pessoas.

trabalhava cinco horas com o aplicativo e cinco dias na semana.

Tem bem próxima, eu não cheguei a fazer parte de uma rede online. Eu tinha um grupo, fazia parte de um grupo de WhatsApp, que a gente ia trocando experiências, mas no aplicativo, os motoristas tem uma rede online, em que um sabe onde o outro está ou quando está em uma situação de perigo, eles são bem unidos nessa parte e eu não cheguei a entrar nessa rede.

A concorrência não era estimulada.

Eu fui me adaptando, no começo foi estranho não ter um patrão, por que a gente está acostumado a ter um patrão para prestar conta... No aplicativo não, você trabalha a hora que você quer, quantas horas você quer, você não presta conta para ninguém, quando você tem um problema, não tem a quem recorrer. Aconteceu de um passageiro esquecer uma carteira de cartão no meu carro, eu liguei para a Uber, o

passageiro era do centro de São Paulo e fica a critério do motorista, se quer levar leva, senão você cancela.

Com Certeza, hoje nós temos muitos profissionais que passaram a trabalhar no aplicativo e pessoas com profissões e que hoje pagam o INSS por conta, tem a questão da MEI, mas também é muito pouco para quem é um engenheiro, um arquiteto que vem pagando, trabalhou a vida inteira com carteira assinada e nessa crise começou a trabalhar com aplicativo e não tem a quem recorrer, não tem uma intervenção do Estado, nem de vereador, eles fazem o que eles querem, aumentam, abaixam, é o preço que eles querem, a tabela que eles querem.

Seria uma nova categoria, os taxistas já estão bem organizados e os motoristas de aplicativos devem se organizar, isso já vem acontecendo. Eu acho importante, mesmo com o sindicato tendo pouco espaço hoje, mas eu acho importante a aproximação dos motoristas de aplicativo com o sindicato.

Não, eu fiz uma conta, não me preocupei com a aposentadoria, eu fiz conta para o imediato. Depois que eu fui me preocupar com essa questão da aposentadoria, que eu já venho acumulando já a muito tempo.

Era tranquilo, as pessoas falam que é perigoso, você não tem medo... Eu nunca tive nenhum problema, todos os meus passageiros sempre me respeitaram, nunca sofri nenhum assédio, nunca fui roubada, tive alguns medos, mas fiquei sempre tranquilo no final. Tem que sair de casa e fazer o que tem que ser feito né.

Você me autoriza a utilizar a entrevista?

Autorizo, da forma que você achar melhor.

Entrevista: Bruna, 28 anos.

Atualmente trabalhando na área de RH.

É bem tranquilo, trabalho com pessoas, não saí muito da área se tratando de trabalhar com pessoas, mas eu trabalho em uma firma.

Trabalho nove horas, segunda a sexta, cinco dias na semana, carteira assinada, CLT.

Cheguei na Uber pelo desemprego, fiquei desempregada, vi algumas pessoas optando por fazer Uber e tal, é tranquilo”, aí me cadastrei e comecei. A princípio fiquei com “medinho”, frio na barriga, primeira viagem a gente nunca esquece (risadas), mas foi uma experiência muito boa.

O Uber é um trabalho dinâmico, você trabalha o dia que você quer, o horário que você quer, é muito flexível. E no registro CLT você tem horário para entrar e para sair

Eu trabalhava em média seis horas, seis a sete horas, eu só folgava no dia do rodízio.

Relação entre os ubers, a gente tinha um grupo no WhatsApp, assim, por exemplo, em dias chuvosos o pessoal mandava, “olha não vem para tal região que está alagado”, tinha um convívio bem legal, bacana.

Não, acho que não tinha concorrência porque há passageiros para todos.

A princípio era ruim, porque você tem que fazer o seu horário e às vezes dá preguiça, está frio, chovendo, você fala “ah não, não vou”, mas então você lembra das contas e tem que ir para a rua.

Sim, eu acho que sim, deveria dar uma força melhor para a categoria dos aplicativos.

Seria muito bom, o motorista de aplicativo ter os direitos dele, ter basicamente o que um CLT tem.

Não, não planejava aposentadoria, porque para mim era uma válvula de escape.

A princípio, dependendo do bairro que eu entrava eu ficava com medo, com receio. Uma vez eu peguei um passageiro e ele se sentou na frente e na hora de descer ele colocou a mão na minha perna, perguntou se eu não queria descer com ele, mas foi a primeira e última vez que aconteceu isso.

Não, não me sentia insegura, sempre me senti segura e firme no que eu fazia, porém, às vezes tem pessoas que fazem algum comentário, mas você tem que ser firme, na sua resposta e na sua ação.

Você me autoriza a utilizar sua entrevista?

Sim autorizo.

Entrevista: Joana, 52 anos.

Não, eu trabalho na verdade, eu faço duas coisas, eu sou assistente social na prefeitura de Taboão da Serra e aos sábados e domingos eu faço Uber.

Na prefeitura de Taboão, eu trabalho lá com a questão do auxílio aluguel, eu acompanho famílias, também trabalho no atendimento direto ao público na secretaria de habitação.

Na prefeitura, seis horas, cinco dias, é estatutário.

Por questão financeira.

Nossa, totalmente diferente, a única coisa é que a minha amiga que trabalha comigo lá na prefeitura fala para mim o seguinte: “a única coisa boa de você trabalhar com a Uber é que você já faz o acolhimento, dentro do próprio carro”. E é bem isso que acontece mesmo, porque cada um que entra no carro tem uma história diferente, cada um quer contar a sua história, também tem os que não querem falar nada.

Geralmente eu pego no final de semana, começo entre nove e nove e trinta e vou até umas quatro ou cinco horas. Dependendo de como estiver, se tiver dinâmico, algumas vezes, já cheguei a ir até sete horas da noite.

Eu faço no final de semana. Na semana quando eu saio de lá (prefeitura) eu já saía atenta para pegar algum passageiro, no retorno para casa.

Olha...só os que eu conheço, por exemplo, a minha irmã que faz, tem mais umas duas pessoas que eu sei que faz, mas conhecer de um modo geral, não.

Nestes últimos tempos, não tenho atuado tanto na Uber, estou mais na 99Taxis. Não, porque eu não consigo ter contato com outros, talvez por isso, eu não saiba.

Olha eu acho isso bem complicado, como é isso? Você presta um serviço, e aí diz que você não tem vínculo com a empresa? se bem que o nosso país está caminhando para uma coisa assim, sem vínculos trabalhistas. Infelizmente está caminhando, caminhando mais para uma questão “escravo” mesmo, essa é a grande questão nos dias atuais.

Então, eu acho que o Estado deveria intervir sim, mas quando eu falo “o Estado intervir”, não é como foi feito na prefeitura de São Paulo, que estavam querendo cobrar dos motoristas alguns impostos, não nessa questão, mas quando a gente fala da questão mesmo trabalhista, que garanta os direitos dos motoristas que estão rodando nessa grande São Paulo, que é perigosa, eu acho bacana. O que eu não acho legal é a questão dos impostos que foram implementados pelo governo de São Paulo.

Eu acho que nesse caso, seria interessante, daria uma ‘boa briga’, qualquer direito trabalhista conquistado só se deu mesmo por causa de movimentos, se não houver um movimento por parte de motoristas e por parte de sindicatos, infelizmente nós vamos continuar do jeito que estamos, mas eu penso que é um meio de se buscar esses direitos.

(Risos) aposentar? Pode rir nessa parte? (risos), desculpa, mas hoje em dia no nosso país, quando a gente fala em se aposentar, meu Deus... Eu pretendo sim, me aposentar, mas hoje seria só pela questão previdenciária da Prefeitura, que é uma previdência própria e eu ainda pego a antiga (reforma da Previdência), não pego a atual porque se não...

Eu acho bem complicado, porque infelizmente os homens na sua maioria não respeitam. Eu já cheguei a pegar passageiros, para você ter ideia, que me chamaram para “programa”, e tenho que deixar bem claro que estou trabalhando quando terminar a corrida: ‘Eu sou sua motorista neste período, você vai descer, vai me pagar e acabou.’ Você entendeu? Porque infelizmente é uma falta de respeito muito grande. O passageiro homem é diferente da mulher quando entra no carro. O passageiro homem, quando ele entra no carro, é aqui do meu lado e eles querem me ensinar como dirigir (risos), eu sou a motorista, mas eles sempre querem me ensinar como dirigir, então, ‘vai aqui, vai ali’ e eu pergunto: ‘o senhor pretende me ensinar um caminho alternativo? ‘não, aqui é melhor’, ‘entre por aqui’, eu falo: ‘não, porque se o senhor for me ensinar, eu vou seguir o que o senhor está falando’. Eles dizem sempre: ‘ah isso aqui é melhor’, ‘ó, cuidado aí!’, ‘ó o sinal vermelho’. Sabe, acho que eles ficam inseguros quando eles entram e vêem que é uma mulher dirigindo. Agora quando é mulher (passageira) é melhor, primeiro porque ela se sente segura e eu também me sinto segura, até mesmo por uma questão de violência, eu me sinto mais tranquila. Eu fico preocupada e tenho alguns critérios para pegar homens: se eu chegar lá (no ponto de início da corrida),estou olhando de longe para ver o passageiro, se for dois homens juntos, passo direto e não paro. Se for um senhor e uma criança, eu paro, porque geralmente é o avô com o neto, mas dois homens juntos, não. Casal eu só pego se estiver com criança, se não estiver com criança eu passo direto, até mesmo por uma questão de preservação da vida: a minha. A gente fala da questão motorista, esse foi um campo sempre do homem né, não à mulher, a mulher que está entrando, conquistando espaço, mas eu não me sinto segura. Hoje em dia eu faço por uma questão financeira mesmo, se não, não faria.

Você me autoriza a utilizar sua entrevista em minha pesquisa?

Pode pôr, sem problema querido.

Entrevista: Arquimedes Andrade, 65 anos

Atualmente é aposentado e trabalha pelo aplicativo para completar a renda.

A minha última especialidade foi em segurança com cidadania, eu trabalhei em Diadema como secretário na área de defesa social e também em São Paulo na área de segurança urbana, que foi também meu último trabalho assalariado e depois fiz projeto nessa área (segurança urbana), fiz curso no Sebrae, fiz projeto, mas infelizmente não consegui porque houve uma mudança conjuntural, muito conservadora e ficou difícil trabalhar nessa área como consultoria e assessoria. A Uber foi uma opção por exclusão.

Eu tinha que fazer planos específicos para a área (segurança) e fazer a gestão e execução da secretaria, administração de pessoal, administração de projetos, gerenciar os projetos. Eu fiz uma inovação na minha época que era: tirar dois dias por semana, que eu ia com minha equipe (terça e quinta-feira) de manhã fazer visitas aos pontos que a gente chamava de 'hotpoints', (os locais que tinham mais gravidade de crimes de homicídio e de roubo). Então eu selecionava essas áreas, com base nos dados estatísticos, para fazer visitas, conversar com as pessoas e também para divulgar os serviços que a secretaria fazia.

Era comissionado.

Primeiro, eu fiz uma trilogia no Sebrae, ideais de projetos, pesquisa de mercado e plano de negócios, eu fiz para área de consultoria e segurança, e aí, eu usei essa modelagem de projeto, para montar um projeto na área de motorista de aplicativo, o que implicou eu me preparar: eu tive que mudar a classificação da minha carteira de habilitação, tive que trocar de carro, então eu fiz um modelo de negócio para cinco anos para adquirir um veículo que tivesse durabilidade dos cinco anos do projeto, que é a vida útil de um veículo que você trabalha por aplicativo, que tem muito desgaste e tal.

Eu fiz um projeto para cinco anos e espero que nesse período o carro se pague e enfim, o trabalho tem que pagar a manutenção do carro.

Totalmente distinta, primeiro porque eu nunca trabalhei como motorista profissional e isso foi uma habilidade que eu adquiri com o próprio trabalho. Eu gosto de trabalhar. Tinha uma dificuldade enorme de aceitar esse trânsito que, digamos assim, traumatiza a gente no cotidiano aqui em São Paulo, então eu comecei a aceitar isso com mais tranquilidade. Enfim, é meio que 'relaxa e goza', porque não vai melhorar esse trânsito, esse congestionamento, e aí temos que seguir as regras de trânsito e ter muita paciência.

Eu trabalho uma média de sete horas diárias, o ano passado eu trabalhava todos os dias e esse ano eu resolvi cortar o domingo, para ficar mais com minha mulher e curtir mais a vida e tal. Eu experimentei vários horários e depois eu me fixei no horário da manhã, então eu pego das seis e trinta...sete horas e às quatorze horas eu paro, o que deu de jornada deu, sem o domingo, é uma média que varia de seis a sete horas. Atualmente seis dias na semana.

Não, eu tenho contato com algumas pessoas com a mesma filiação partidária, no caso do PT, e eu não entrei em nenhuma rede de Uber ou de 99taxis, embora tenha conhecimento de associação aqui em São Paulo e tudo. No dia da greve eu paralisei, mas não fui no lugar da manifestação. Fiquei em casa no dia em que aconteceu aquela greve mundial, acho que um dia antes da Uber entrar na Bolsa de Valores.

Em alguns pontos em São Paulo a gente para - o que eu chamo de fazer um pitstop - quando você tem que ir ao toalete, tomar um café, fazer a limpeza do veículo, porque fica muita areia, enfim, limpar a lixeira. Eu tenho um padrão de limpeza no carro, eu faço um investimento para ter água e balinhas da melhor qualidade, é um investimento que é pequeno, não me é oneroso, e eu criei esse padrão, tenho saquinhos extras, às vezes as pessoas comem no carro, então eu tenho saquinhos extras para colocar o lixo maior. Então tem esse pitstop e eu converso com o pessoal que faz Uber, faz 99taxis, para saber como é que está a avaliação deles, a área que eles atuam e assim, eu troco ideias com eles, coisa muito pontual, rápida, as vezes eu encontro pessoas na fila de mercado que também fazem Uber, e a gente troca ideias para saber as áreas que são mais legais, quais são os modos operantes de cada um, e isso tem sido muito interessante, mas tem sido muito pontual, não é uma coisa assim que faço habitualmente, eu faço assim: quando eu paro em alguns pontos, em geral, pontos que têm por exemplo o Hipermercado Extra que tem banheiros, padarias e onde parar.

Sim, é estimulada pelas próprias empresas através de suas plataformas. Eu fiz pela 99taxis e de vez em quando eu faço para experimentar, mas no meu plano de negócio eu fiz para trabalhar no entorno do aeroporto de Congonhas, não necessariamente eu 'faço ponto' no aeroporto, até porque não tem lugar para parar ali. Eu moro próximo do aeroporto (Congonhas, São Paulo), recebo chamadas do aeroporto, trabalho concentradamente na zona sul de São Paulo, na região de Campo Belo, Moema, Brooklin, o eixo dali para Pinheiros, Lapa, Paulista, e essa é a área que

eu selecionei para trabalhar, e às vezes surge viagens para fora do município e eu também faço, para o ABC, mas a minha área seletivamente é a região sul de São Paulo, dentro do centro expandido.

Olha, veja bem, não existe vínculo no termo que você aceita para entrar na plataforma da Uber, você é um prestador de serviço que utiliza a plataforma da Uber ou da 99taxi, não existe neste termo vínculo empregatício e isso está muito claro no termo em que você concorda, você aceitar trabalhar como motorista de aplicativos é nas condições que a empresa oferece. Cada município fez a sua regulamentação, há uma lei nacional que estabelece as regras, as regras gerais. Então, você tem, por exemplo, que pagar o INPS (imposto cobrado pelo Instituto Nacional de Previdência Social). No meu caso, mesmo sendo aposentado, pela legislação eu sou obrigado a pagar o INPS e na taxa que a Uber recolhe já está incluso a taxa pelo uso do solo, que na média é recolhido 25%, e nesse valor está uma parte pequena que é pelo uso do solo mais o resto dos impostos. O meu carro é próprio, eu pago todos os impostos do veículo por minha conta, manutenção, combustível, tudo. Então, na verdade, você é um motorista autônomo, que utiliza a plataforma para ter acesso aos usuários, para receber chamadas dos usuários.

Na verdade, eu acho que o governo tem que intervir, tem que fazer a melhor regulamentação possível, que seja favorável aos trabalhadores. Eu sou muito favorável, por exemplo, existe uma polêmica sobre se deve ter vínculo ou não, eu leio tudo que sai sobre a Uber, tem uma experiência nos Estados Unidos, onde a Uber tem os carros dela e que, não sei se na Califórnia, o motoristas que trabalham com os carros da Uber, reivindicaram na justiça o vínculo trabalhista e eu acho que Londres exigiu também as mesmas condições para motoristas de aplicativos para igualar aos de táxis, então existe lá ainda algumas demandas na justiça, mas enfim, ser motorista em Londres é diferente de ser na França, na Alemanha, o motorista tem que conhecer basicamente todas as ruas da cidade, e isso não é exigido hoje. Com a tecnologia, você tem o Waze que direciona todas as viagens, e que é aceito pelos usuários, é uma ferramenta que eu considero muito segura. Então é o seguinte: existe essa questão sobre se deve ter vínculo ou não, essa discussão está em aberto, o governo tem que regular para entrar em uma situação que a gente poderia chamar de trabalho decente, então nesse sentido eu acho por exemplo que dentro da taxa que a empresa recolhe de cerca de 25% deveria estar lá dentro primeiro o recolhimento do INPS por exemplo(eu sou dessa opinião), segundo, nós deveríamos ter uma tarifa fixa que

fosse similar à de táxis, nunca mais eu usei táxi, eles têm me parece que uma tarifa de 5,5. Assim, como no mundo todo o táxi sai com uma tarifa fixa, Porto (cidade de Portugal) por exemplo, tem uma tarifa de 3,90 euros de taxa fixa, essa é uma regularização que existe para táxi. Agora está surgindo esse debate sobre ter IPI zero, imposto zero para você comprar um carro novo, isso hoje é possibilitado através do MEI (Microempreendedor Individual) , mas eu acho que deveria ter uma isenção como é dado aos taxistas, para comprar carro novo, para essa nova categoria de motoristas de aplicativos e também em ter um IPVA (Imposto sobre Propriedade de Veículos Automotores) diferenciado, porque é um serviço público. Por que eu estou dizendo isso? Porque o carro está deixando de ser há muito tempo um ativo de investimento, e então, tem uma tendência com essas novas tecnologias de aplicativos, do veículo ser um utilitário, seja como táxi seja por aplicativo, vêm para ficar, as mudanças tecnológicas vêm para ficar, eu acredito nisso, independente do governo querer ou não. É o seguinte: a tecnologia vai na velocidade de uma fórmula 1 e o governo vai na velocidade de um fusquinha, entendeu? Mas eu acho que essa tecnologia vem para ficar, essa tecnologia que podemos chamar de tecnologia de aplicativos, estamos vivendo na era dos aplicativos, de prestação de serviço. E eu acho que através da experiência dos Estados Unidos, ela vai acontecer no mundo todo, entendeu? E todos similares a ela, que é contratar trabalhadores para trabalhar em empresas através de plataformas de aplicativos, então o governo tem sim que regulamentar para garantir, primeiro que dentro da taxa de recolhimento a empresa colabore com o pagamento da aposentadoria, e também aumente a tarifa e a isenção para comprar um veículo novo, por que a duração desses veículos é de no máximo cinco anos, por que eles rodam cotidianamente e tem o desgaste da frota natural, a maioria da frota de aplicativo é de aluguel. Pelo o que tenho lido, cerca de 80% e 20% dos motoristas têm carro próprio, uma experiência nova da Kovi (agência de aluguel de carros), onde eles são gestores que alugam carros direto dos pátios da montadores para o motorista, com um contrato de dois anos e ao fim do contrato o motorista fica com o carro, como se fosse por exemplo, uma operação de leasing (modalidade de financiamento) e enfim, as pessoas que trabalham com os carros alugados, elas têm uma jornada excessiva, então, eu acho que deveria ter uma jornada regulamentada, de tipo no máximo oito horas, eu sou a favor disso, porque se não esses trabalhadores hoje, a maioria são novos, que têm a partir de 18 até 45, essa categoria, daqui a cinco ou dez anos, toda ela vai estar com problemas sérios de coluna e assim por

diante, com problemas sérios de comprometimento físico, porque é uma atividade que exige muito esforço físico, você fica numa posição muito ruim, e enfim, então, eu acho que tinha que regulamentar a jornada, para isso a empresa tinha que abrir mão do seu lucro, para que nisso houvesse uma tarifa fixa como é a de táxi por exemplo.

Eu acho importante, o que eu ouvi dizer, pelo pouco que eu li e conversei, é que a associação de motoristas de aplicativos, que está em São Paulo e outros estados, são muito governistas porque acham que é esse atual governo que deu possibilidades para eles, porque não tem mais emprego formal, nós estamos com a economia patinando, que não cresce, enfim, eu acho que ela está estagnada, pelo crescimento que tem e pelo nível de informalidade de trabalho, pelo menos o que demonstram as pesquisas do IBGE, então eu acho que tem que ter sindicatos, que a CUT, as centrais sindicais, deveria, sim, buscar uma proximidade com essa categoria de trabalhadores informais, como é a categoria de trabalhadores por aplicativos.

Eu me aposentei em 2017, como eu trabalho para complementar renda eu pago 11% sobre um salário mínimo, eu adotei esse formato, tem gente que também adotou pagar via MEI, tem gente que paga como motorista autônomo, paga 20%, eu pago para cumprir tabela, até porque existe uma jurisprudência do Supremo Tribunal Federal, que os aposentados que têm alguma atividade formal ou semi informal, devem fazer o recolhimento e como nós temos um contrato, tem uma legislação que diz que o motorista tem que recolher INPS, eu faço isso porque eu posso ser fiscalizado, pela Prefeitura, pela CET e também pela polícia. Então, se eu não tiver com minha documentação em ordem, eu posso ser suspenso da plataforma

Você me autoriza a utilizar sua entrevista na minha pesquisa?

Pode, sem problema.

Entrevista: Eloisio Aparecido da Silva, 43 anos.

Atualmente motorista de aplicativo Uber.

Área de atuação anterior: Mecânico de manutenção industrial.

Era um trabalho registrado, tinha remunerações, você tem todos os direitos trabalhistas, era maravilhoso. Trabalhava nove horas por dia, seis dias por semana, era CLT tudo certinho.

Cheguei na Uber pelo fato de estar desempregado, então foi uma alternativa para eu poder ganhar uma remuneração para pagar as contas.

Tem muita diferença, porque na Uber você tem que trabalhar mais do que você trabalhava na empresa para estar recebendo uma remuneração praticamente igual, então ao invés de você trabalhar nove, você trabalha doze, treze, quinze horas. E tem uma diferença porque na Uber você vai dirigir, você vai lidar com o público e na empresa não, na empresa são máquinas.

Hoje eu estou trabalhando numa faixa de quatorze horas, trabalhando todos os dias da semana

Não, eu não aderi, eles têm um grupo dos motoristas, mas eu não aderi à essa participação no grupo.

Não, não tem concorrência, a Uber põe no aplicativo e aquele motorista que estiver mais próximo do passageiro é que vai atender, então não tem.

É bom e não é, porque você trabalha para você, então você vai ter que trabalhar muito mais do que ser empregado, só que no caso da Uber o que ela desconta de você, talvez seja um pouco demais, porque você tem despesa com o veículo, gasolina, então para você poder fazer aquela meta com o seu salário mensal você gasta bastante.

Sim, porque seria melhor você ter direito a um fundo de garantia, um seguro-desemprego, no caso de você de repente ser desativado da Uber, por algum motivo, seja ele qual for, e fazer parte da CLT seria muito bom para os motoristas.

Sim, porque somente os motorista não tem força suficiente para brigar com a Uber, porque a Uber é mundial, então não adianta nós aqui do Brasil brigar sendo que em todo mundo não vai haver isso, é interessante alguém com uma força maior para estar brigando pela gente, seria muito bom.

Não, penso em me aposentar, tanto é que se hoje eu arrumar um emprego na minha área profissional, eu estaria voltando para minha área profissional, a Uber vai ser um complemento, não como está hoje, porque é difícil viver da Uber, mas ajuda bastante.

Você me autoriza a utilizar sua entrevista em minha pesquisa?

Sim, com certeza.

Entrevistas: Christiano, 33 anos.

Atualmente estou desempregado, fazendo trabalhos esporádicos, como manutenções, colocação de papel de parede, coisas deste tipo, por conta própria, como autônomo.

Eu trabalhava em uma empresa, então eu estava pensando em trabalhar por conta pois não estava dando muito certo lá onde trabalhava, eles estavam explorando demais. Eu encontrei na Uber uma forma mais...digamos, saudável de trabalhar, eu era bem mais reconhecido pelos passageiros, pela forma de trabalho. Então eu encontrei um amigo que trabalha na área, então ele me indicou e foi que nós começamos, pois ele ganhava com a indicação também e nisso a gente dividia os lucros.

Era bom, em muitas partes era muito bom, a flexibilidade que eu tinha, dinheiro em qualquer momento, todo dia você conseguia ter um dinheiro, e poderia descansar o momento que você quisesse, isso era prazeroso, a satisfação de muitos clientes também era bem interessante, que você acabe sendo bem reconhecido, e é muito bom nesse sentido. E já no outro trabalho você não tem tudo isso, você é explorado, muitas vezes exigem demais de você recebendo muito pouco, não reconhecem seu trabalho de maneira nenhuma.

Eu trabalhava de oito a doze horas por dia, de segunda a sábado, reservava o domingo só para a família, porque era bem complicado, alguns domingos eu trabalhava, mas só em caso de muita necessidade.

Sim era CLT, eu trabalhava cerca de oito horas registrado por dia, mas ultrapassava muitas vezes esses horários por conta das horas extras, trabalhando até doze horas por dia, de segunda a sexta e às vezes trabalhava de sábado, como hora extra.

Eles me registraram na carteira como prensista, só que na verdade, na proposta que foi colocada a mim era que fosse um espécie de coringa, e que eu trabalhasse em todas as áreas que fosse necessário, portanto eu fazia de tudo, apesar de na carteira estar escrito 'prensista', trabalhei no corte, na separação, na trefila de materiais e diversas outras coisas que eram necessárias lá.

A gente não se encontrava muito, mas de vez em quando eu pegava alguns passageiros que eram motoristas de Uber e alguns caras eram bem legais, outros bem loucos, chegavam a extrapolar os horários de trabalho, alguns batiam o carro, por conta do excesso de trabalho, trabalhava na madrugada, vários casos bem chocantes e por isso eu tinha muita cautela quando eu ia trabalhar, principalmente com os horários. Mas as relações entre nós não eram ruins, não tinha tanto contato frequente, era um trabalho bem 'solo'.

O aplicativo oferece algumas formas de estímulo para que a gente trabalhasse mais, então haviam metas, de vez em quando eles colocavam essas metas para que a gente pudesse bater e batendo essas metas a gente teria um valor a mais acrescentado no final do dia, ou no final da semana, que a gente teria que bater as metas de corridas, então essas coisas faziam com que a gente fosse estimulado, mas os motoristas... O próprio aplicativo separa, então não tem essa concorrência, a gente não tem como falar 'vou pegar o seu passageiro', o aplicativo que vai separar, por isso não tinha essa concorrência entre nós.

Eu não via nenhum problema em relação a isso, eu achava mais interessante você tocar a sua vida por conta, com tudo isso que está acontecendo em relação a aposentadoria das pessoas, essas reformas trabalhistas, só fazem com que as pessoas queiram cada vez mais trabalhar 'por conta'.

Sinceramente, eu acredito que não iria ajudar muito com uma legislação, mas eu acho que talvez, se o Estado pressionar um pouco a empresa da Uber para que selecione melhor os seus motoristas, porque qualquer um pode entrar e do jeito que as coisas então perigosas, tem muito Uber aí que não é muito confiável, as pessoas se sentem muito amedrontadas com tudo isso, apesar de que, nós corremos mais riscos né, mas eu acho que tem que ter um controle sim, de alguma maneira tem que ter um controle na seleção dos ubers.

Em algumas cidades, realmente, eu acho que existe um desrespeito muito maior do que aqui em São Paulo, já percebi que muitos ubers reclamam de desrespeito em vários vídeos do Youtube, pessoas que realmente são mal educadas, mas não é em todo lugar, mas acho que por um lado iria ajudar sim, mas por outro, como sabemos a forma que o Brasil trabalha, por trás de algum benefício existe alguma corrupção, então vai ser dois pesos e duas medidas, mas tudo que pelo menos venha para ajudar um pouco mais essa categoria, acho que é bom sim.

Na verdade eu continuo procurando emprego, pretendo voltar a trabalhar registrado, para que eu possa voltar os meus estudos, voltar a faculdade, fazer educação física que eu gosto, e tentar voltar para tudo isso, que é a única opção que nós brasileiros temos, porque eu trabalhando como Uber, apesar de tudo, existem muitos gastos também, então, acabava pesando, você tinha que tomar muito cuidado para não bater o carro, para não tomar uma multa, com relação a assaltos, sequestros, e esse tipo de coisas que eu também passei.

Você me autoriza utilizar sua entrevista em minha pesquisa?

Pode usar.

Então não sei se vai te ajudar, mas eu não contei que eu fui sequestrado e foi bem tenso, é uma das coisas que me fez parar de trabalhar como Uber, pois minha esposa estava bem preocupada com relação a isso.

Então, eu peguei uma corrida e que antes quando eu estava trabalhando na Uber o aplicativo era muito simples, eles não mostravam exatamente a onde você ia, eles não davam nem uma menção de que local você estaria, se era em São Paulo, se era em Diadema, então, eu peguei uma corrida por volta das cinco horas da tarde, eu tinha lavado o carro, tinha trocado o óleo, eu nem iria correr nesse dia, mas na corrida estava especificado que era uma viagem longa, eu acreditei que estaria indo para o aeroporto, então eu acabei caindo em Itapeverica da Serra, e lá eu deixei o passageiro, o passageiro não tinha nada a ver com a história, um pouco mais a frente eu havia esquecido uma almofada que eu utilizo nas costas no porta malas e como minhas costas estavam doloridas eu resolvi abrir rapidamente o porta malas em um local movimentado e em frações de segundos que eu abri a porta malas, corri, peguei, eles me abordaram quando estava voltando para o carro e aí fiquei em posse deles por um tempo, acho que umas seis horas com os bandidos, eles tentando tirar dinheiro dos cartões que eu tinha, por sorte eles não conseguiram muita coisa, mas levaram meu relógio e minha aliança, foi um grande transtorno para mim, o carro eu consegui recuperar, um dos bandidos foi pego em flagrante com meu carro. Então tive toda essa 'dor de cabeça' e foi bem complicado. Então, por conta dessas situações, minha mulher ficou com receio e pediu para que eu parasse, mas ainda assim, as pessoas ficam me procurando, querendo particulares, porque ainda têm medo de ubers. Hoje em dia o aplicativo da Uber já mostra a localização, para onde a pessoa que está chamando vai desembarcar, isso já facilitou bastante o fato de você aceitar a corrida ou não, sabendo que você pode ir para um lugar que você não deseja, não é exato, mas pelo menos, diz às vezes o bairro ou a cidade que você vai estar indo e a quilometragem.

Entrevista: Souza, 41 anos.

Atualmente: Uber.

Antes de trabalhar na Uber eu tinha uma distribuidora de doces de Minas, trabalhei quase cinco anos nesta área, eu trabalhava com produtos consignados, eu deixava doces de Minas para revendedoras, só favela, onde o dinheiro esta é a favela.

Então, eu deixava os doces lá em consignação e voltava depois de trinta e cinco dias para receber, o que recebia pagava de comissão para as mulheres de 30%.

Eu saía cedo, trabalhava de dez a doze horas por dia e trabalhava cinco a seis dias por semana, lá era por empreitada, tinha cinquenta clientes para atender por semana e eu tinha que atender esses clientes começando na segunda e terminando até o domingo. Então, às vezes eu terminava na sexta, na quinta, mas trabalhava uma média de dez horas por dia.

Não tinha carteira registrada não, trabalhava cem por cento autônomo, eu sempre trabalhei como autônomo, eu trabalhei registrado há muito tempo atrás, já, mas era cem por cento autônomo e não tinha contrato de trabalho nenhum, e a distribuidora eu trabalhei dois anos da distribuidora de uma amigo para aprender o serviço e depois eu montei a minha, aí trabalhei mais dois anos, com um ano eu descobri que meu sócio estava me roubando, aí saiu fora da sociedade e trabalhei mais um ano sozinho, só que aí como eu trabalhava com produtos consignados, eu 'tomei um calote' no final de 2017, quinze mil reais, aí eu parei de trabalhar.

Foi através da minha mulher, sempre falando para eu fazer, mesmo na época em que eu fazia os doces, ela queria que fizesse o Uber, e aí o meu carro que tinha habitual não tinha as condições para fazer, aí eu vendi o Gol no final de 2018 e comprei um Prisma, 2017-2018, aí já comecei a trabalhar no dia primeiro de novembro de 2018, de Uber, então as insistências vieram por parte da minha mulher, que já andava de Uber e queria que eu trabalhasse também, por que via que muita gente estava ganhando dinheiro com isso.

As diferenças de trabalhar do Uber para o que eu trabalhava antigamente é questão de vendas né, antes eu tinha que vender produtos, abrir clientes novas, hoje eu não preciso vender nada, hoje eu só trabalho pegando passageiro, pegando e levando no destino, e o que eu acho que é muito parecido entre a Uber e a bolacha que eu trabalhava antes é que eu pego dinheiro toda hora né, isso é um diferencial bom, que nas outras vendas que eu fazia de doces eu pegava todo dia, entorno de quinhentos a mil por dia.

Hoje eu trabalho, dez horas por dia, doze horas por dia e trabalho segunda, terça, quarta, quinta, sexta e sábado, trabalho seis dias na semana e quando minha mulher me 'libera' eu trabalho no domingo também, mas não é todo não.

A rede é boa, depende de cada motorista né, mas eu tenho um grupo de amigos que deve ter aí, de amizades novas, desse um ano e meio de Uber, deve ter umas

trinta e oito pessoas nesse grupo que a gente acompanha e se fala toda hora, postando corrida, postando o que aconteceu, o que não aconteceu, amigo que bateu o carro, outro que sofreu acidente, a relação é boa, tem muito mentiroso nesse ramo mas eu tenho feito bons amigos, tem um pessoal bem legal, bem receptivo.

Concorrência dentro das plataformas, são questões de valores, existe um aplicativo que chama VAH, lá você coloca o ponto de partida e o ponto de destino e ele te mostra a concorrência com valores, o que tem de bom e o que tem ruim, então concorrências existem, existem várias empresas de aplicativo, mas as mais fortes são mesmo a 99 e a Uber, as demais são só 'gatos pingados'.

Encaro normalmente, sempre trabalhei como autônomo, eu tenho MEI aberto, com qual eu trabalho, porém não preciso emitir nota, mas para mim é normal, não tem diferença, claro que nessa pandemia que estamos vivendo se tivesse algo garantido seria ótimo né.

Penso que não, eu penso que o que a gente já começa acertado não pode mudar no meio do caminho, todo mundo sabe que é motorista autônomo da Uber ou da 99, só que depois de meio caminho andado as pessoas querem que a empresa pague isso, aquilo, y,x,z, e não é certo né, se a gente acorda alguma coisa com o empresário que a gente vai trabalhar autônomo né, sem direito a horas, sem direito a remuneração, sem nada disso, não adianta daqui seis meses a gente querer 'botar' nas costas do cara' e falar que ele tem culpa, que ele tem que pagar, porque foi acertado que já que não seria pago, então não tem por que querer correr atrás, eu acho que uma pessoa que faz isso é de uma falta de caráter sem tamanho. Ela sabe que a empresa é daquela maneira, mas passam-se seis meses, um ano de trabalho, ela começa a querer 'enfilar na garganta da empresa' que ela tem que pagar e não é certo, eu acho que não, eu acho que se o Estado intervir acaba a empresa.

Na verdade, já tem um sindicato já, a AMASP, que é a Associação dos Motoristas de Aplicativos, e ela já vem fazendo já algumas reuniões e conversando com o pessoal tentando orientar. Mas, a questão de oferecer, (acho que é isso que você está falando), de oferecer garantias para o motorista, eu acho que se a empresa Uber, se deparar com isso ela vai 'pular fora' do Brasil, entendeu? Nenhum outro país está obrigando a fazer, a pagar tantas coisas, benefícios para o motorista como o Brasil tem feito. Eu já vi algumas cidades aí do Brasil, onde os motoristas ganharam algumas regalias, ganharam processos judiciais, ganharam um monte de coisa, na

conversa passada que te falei, a pessoa já entra na empresa sabendo disso e mesmo assim passando-se um tempo ela quer mudar, eu acho errado.

Eu acho que o que a Uber oferece para a gente, a 99taxis, aos motoristas de aplicativos, é a questão de você não ter um chefe na cabeça te 'enchendo o saco'.

Eu trabalho agora na parte da manhã, se eu já não quero mais trabalhar, vou almoçar e voltar na parte da tarde ou na parte da noite e não tenho ninguém que vai ficar me 'torrando as paciências' por isso, eu já penso que se forem dados benefícios para os motoristas, poderão ser cobrados também resultados, então, por isso eu acho que é melhor deixar do jeito que está mesmo.

Sim, no futuro eu penso em me aposentar, mas tenho que trabalhar muito ainda, apesar de já ter 41 anos, eu tenho que trabalhar muito ainda. Eu tenho feito parte de investimento em criptomoedas e marketing multinível, que é uma área que estou aumentando meu conhecimento agora, para não passar esse apuro lá na frente, parte de investimento em traders, que eu tenho estudado bastante, já para aprender a operar no mercado e conseguir a ter a independência financeira. Mas, trabalhando como uber eu não me vejo me aposentando não, na questão do Uber mesmo não me vejo me aposentar, porque a Uber não pensa hoje no motorista, ela pensa somente no número, ela já tá aí cinco anos no Brasil e pouco mais ai de cinco anos e até hoje ela não fez uma correção de taxa e tarifas, a mesma tarifa que ela usava há a cinco anos atrás quando começou ela usa hoje em 2020. A empresa não está muito preocupada, na questão também da 99taxis a mesma coisa, a 99 ofereceria o melhor desconto para a gente no caso, mas no ano de 2018 para 2019, ela mudou toda a estrutura de cobrança para o motorista, ela cobrava 5 a 10%, passou a cobrar 25 a 40% igual a Uber, então é difícil a gente querer se apoiar em empresas que não pensam no funcionário, e até peço para você que essa mensagem ai nem seja colocada mesmo com meu nome, por que a Uber eu vejo isso, as pessoas às vezes vão no facebook reclamar da empresa e a empresa corta a pessoa entendeu, então tem que ser totalmente anônimo mesmo.

2. CRISE CAPITALISTA

Como apresentado por Ricardo Antunes, em sua introdução ao livro de István Mészáros, muito já foi escrito sobre as crises do sistema capitalista e a partir disso criou-se uma “fenomenologia da crise”, fazendo as análises terem tempos válidos, assim, o que se falou ontem, hoje se torna obsoleto.³

Isso demonstra a rapidez discursiva a que são submetidos os diferentes processos de crise e reestruturação do sistema capitalista, que afeta diretamente a forma como as sociedades passam a organizar ou reorganizar o trabalho e suas formas de emprego.

Marcio Pochmann, em seu trabalho “A crise capitalista e os desafios dos trabalhadores”, busca fazer uma análise breve das crises capitalistas, compreendidas em sua forma periódicas, ou seja, o sistema capitalista, quando em crise, experimenta novas formas de reorganização, novas formas de valorização do capital mesmo não maduras, buscando ganhar fôlego e renovar a dinâmica do sistema.⁴

Pochmann compreende uma sucessão de acontecimentos marcados pela Grande Depressão em 1873, 1896 e 1929 como marcos de avanços na reestruturação do capitalismo até chegar na crise atual de 2008, momento de uma reorganização no interior do sistema e que afeta a organização do trabalho no mundo⁵. Assim, compreendemos uma reorganização do sistema capitalista desde sua primeira grande crise, em 1873 até os dias atuais, buscando novas formas de exploração e valorização do capital.

István Mészáros, compreende as crises de forma diferente, indicando a passagem da era dos ciclos do sistema capitalista, como compreende Pochmann, e adentrando em uma nova fase, marcada por um “continuum depressivo”, deixando a fase cíclica das crises para a história e tomando corpo uma crise duradoura, sistêmica e estrutural.⁶

Desta forma, a crise atual que toma corpo em sua nova fase estrutural, vai se tornando mais profunda, invadindo todos os domínios, no mundo das finanças globais, mas também em nossa vida social e cultural.⁷

³ MÉSZÁROS, István. A Crise Estrutural do Capital. 2. Ed. São Paulo: Boitempo, 20211. p. 9.

⁴ POCHMANN, Marcio. A crise capitalista e os desafios dos trabalhadores. Cadernos do CEAS, Salvador, n° 608-712, 2016. p. 698.

⁵ Ibid. p. 699.

⁶ MÉSZÁROS, István. A Crise Estrutural do Capital. 2. Ed. São Paulo: Boitempo, 20211. p. 10.

⁷ Ibid. p. 17.

Mas como compreender o que seria essa crise estrutural na qual estamos? Mézáros explica que, na realidade, a crise continua sendo a mesma crise estrutural das ocorridas em outros períodos, com uma diferença, a crise atual teve impacto global muito maior, se tornando mais grave do que as anteriores. A crise então passa a se valer de todos os limites do sistema capitalista e sua forma de reprodução social e da natureza⁸, além de assumir um alto nível de gravidade quando, mesmo com trilhões investidos em operações de resgate pelos Estados capitalistas, não consegue ser superada⁹.

Dentro do sistema capitalista, como aponta Mézáros, as crises se tornam estruturais a partir do momento que vão se aprofundando em sua gravidade, quando as soluções são limitadas para sua superação e seus impactos são sentidos em todos os campos da vida. Sua superação acaba por ser mais difícil, quando vemos os valores das dívidas externas adquiridas pelos países.

Nos países latino americanos, que trazem um montante em torno de US\$ 350 bilhões em dívidas, acumulados coletivamente, ainda se confrontam com o endividamento dos Estados Unidos da América, com uma soma de dívida interna e externa de mais de trilhões de dólares, e que contam com o apoio dos países europeus, que aumentam sua dependência em relação à dívida norte-americana. Desta forma, os países ricos se aglutinam em busca de financiamento para esta dívida, o que acaba por promover a sustentação da mesma¹⁰. Mas a crise se tornar insustentável e piorar quando os demais países do mundo não conseguirem mais atender às demandas de produção exigidas pela economia norte americana, que busca se manter como potência da economia capitalista mundial¹¹.

Mézáros compreende a crise estrutural partindo das limitações para sua superação, não sendo mais possível explicar a crise em sua forma cíclica ou como uma “onda longa”, pois entende que o conjunto do sistema capitalista esteja se aproximando de seus limites, mesmo que não tenha chegado em seu ponto de colapso, já que compreende complicações sérias, a partir da dívida não paga dos Estados Unidos e seus impactos na economia global. ¹²Sua leitura sobre o domínio dos Estados Unido, parte do que chamou de “imperialismo de cartão de crédito”,

⁸ Ibid. p. 136

⁹ Ibid. p. 137

¹⁰ Ibid. p. 37

¹¹ Ibid. p. 38

¹² Ibid. p. 42.

definido pela posição de domínio do país sobre as instituições financeiras, como o Banco Mundial, o Fundo Monetário Internacional, nas organizações mundiais e o privilégio do dólar, suportada pelo domínio militar, uma economia que só dá certo quando o restante do mundo banca sua dívida. ¹³

Outro ponto apresentado, como resultado desta crise, é a reconfiguração do padrão de produção e consumo, assumindo o papel político de penalizar as atividades que atacam o meio ambiente, permitindo inovações tecnológicas, fazendo nascer um novo modelo de produção e consumo¹⁴.

Por outro lado, para Mészáros, os problemas da ecologia são reais e inerentes ao capitalismo e movidos pelo interesse do capital. O desenvolvimento tecnológico, apresentado como solução, não foi capaz de atender às demandas de impacto do capital sobre a natureza, assim, “a alegada onipotência tecnológica nem sequer foi capaz de debelar a invasão dos ratos nas deprimentes favelas dos guetos negros”. Mas o papel da tecnologia foi renovado e vem sendo utilizado a partir dos interesses ecológicos, antes ignorados, mas agora passam a ser importantes e desviam o foco dos problemas sociais e políticos¹⁵.

A forma de reorganização do sistema capitalista, que ocorreu após a crise de 2008, assume uma nova possibilidade de reestruturação na forma produtiva, o que Pochmann identifica como sociedade pós-industrial.

Com o fim do ciclo de crescimento fordista em 1970, abre-se uma nova fase de reestruturação do capitalismo. As corporações passam a centralizar o controle do sistema financeiro, fragmentado nos espaços sociais do planeta.

Atualmente, a partilha do mundo implica na coordenação do governo em torno de Estados supranacionais, dos países em disputa, nomeadamente Estados Unidos e China, já que quanto maior a interpenetração do governo nas esferas das corporações ultra monopolistas do setor privado global, o Estado supranacional se fortalece. Assim, o setor privado global depende do crescimento do Estado para além do espaço nacional, quanto maior for a instabilidade do capital, maior o papel do Estado na acumulação de capital¹⁶.

¹³ Ibid. p. 130.

¹⁴ POCHMANN, Marcio. A crise capitalista e os desafios dos trabalhadores. Cadernos do CEAS, Salvador, n° 608-712,2016. p. 702.

¹⁵ MÉSZÁROS, István. A Crise Estrutural do Capital. 2. Ed. São Paulo: Boitempo, 2021. p. 52.

¹⁶ POCHMANN, Marcio. A crise capitalista e os desafios dos trabalhadores. Cadernos do CEAS, Salvador, n° 608-712,2016. p. 701.

O aprofundamento cada vez maior do Estado no processo de acumulação privada do capital global, acaba por acirrar a competitividade entre Estados nacionais, já que o curso da crise mundial do século XXI, resultou no motor de uma nova fase do desenvolvimento do capitalismo, apoiando-se numa nova estrutura de funcionamento¹⁷.

A intervenção estatal no processo de reprodução capitalista é criticada por Mézáros, que afirma as limitações de políticas econômicas que possam levar à superação da crise, mas que, ao contrário, agravam seus sintomas, pois elevam seus gastos em tecnologia militar, com pouca aplicação civil (no caso dos países potência) e beneficiado pelo aumento tecnológico da ciência, mas que por outro lado dificultam o crescimento produtivo e de consumo¹⁸.

O curso das grandes crises nos trouxe a este momento bastante delicado, com sérias limitações para sua superação, mas não impedem que novas políticas sejam adotadas para sua possível superação. Essas novas políticas afetam diretamente os rumos do trabalho, pois a crise tem como consequência o desemprego. Desta forma, a soma dos discursos sobre a solução do problema ecológico mundial, o aumento tecnológico e as dívidas não pagas pelos países (adiantados ou atrasados), agrava muito o problema, já que faz surgir novos mecanismos de exploração do trabalho muito mais sofisticados¹⁹.

2.1. TRABALHO/ EMPREGO E REORGANIZAÇÃO DA CLASSE OPERÁRIA.

As mudanças ocorridas na reestruturação do sistema capitalista, afetam de forma direta aos trabalhadores, especialmente a partir de mudanças que trazem novos questionamentos, como a relação entre o trabalho e emprego ou as mudanças na própria classe operária, em uma transição das fábricas, com a introdução da tecnologia causando o esvaziamento de trabalhadores no setor fabril resultando no crescimento no setor de serviço, enquadrada no tipo de trabalho imaterial.

Virgínia Fontes nos lembra que em nenhuma sociedade capitalista houve o direito ao trabalho, mas sim a obrigação da venda da força de trabalho, não havendo

¹⁷ Ibid. p. 702

¹⁸ MÉSZÁROS, István. A Crise Estrutural do Capital. 2. Ed. São Paulo: Boitempo, 2021. p. 34.

¹⁹ POCHMANN, Marcio. A crise capitalista e os desafios dos trabalhadores. Cadernos do CEAS, Salvador, n° 608-712, 2016. p. 705.

a necessidade desta relação ser legalizada para garantir meios de subsistência aos trabalhadores²⁰.

Essa lógica afeta a relação entre trabalho e emprego, sendo o primeiro compreendido como a atividade humana de transformação da natureza, tornando o indivíduo em ser social, mas dentro da lógica capitalista sua produção é transformada em riqueza²¹. O emprego, por sua vez, ocorre por uma situação de subordinação em que o indivíduo fica disponível ao empregador para realizar o trabalho que lhe foi designado, essa relação é caracterizada por seu aspecto jurídico, firmado pela venda da força de trabalho por um contrato²².

Desta forma, a atividade do trabalho dentro da lógica capitalista não necessariamente precisa ser feita em sua configuração jurídica legal, que o categoriza como emprego. Outro fator se dá com a mudança da relação entre os Estados capitalistas e sua atuação na reprodução da força de trabalho.

O Estado, antes, assumia um papel de reprodução da força de trabalho, a partir de “políticas públicas de saúde, moradia, saneamento e educação”, pelo medo de uma possível revolução dos trabalhadores, oriundos das lutas sociais iniciadas a partir do século XIX, que puseram limites legais aos patrões em relação à exploração da força de trabalho. Esse processo ocorre num sentido ambíguo, pois ao mesmo tempo em que o Estado assume o papel na reprodução de força de trabalho, mantém-se a expropriação de terras e de meios de produção no nível internacional. Soma-se a esse movimento o crescente número de trabalhadores, cujo efeitos se tornaram mais claros a partir de 1980 e que irão se somar com a parcela da sociedade mais excluída e desapropriada de seus direitos²³.

A partir da década de 80 foram introduzidas as políticas neoliberais, como um resultado da crise que ocorreu ao final dos anos de 1970. Esse movimento veio acompanhado de uma reestruturação produtiva e de um desmonte dos direitos sociais. O neoliberalismo ganhou espaço efetivamente nos anos de 1990, momento em que as empresas deixaram as fronteiras nacionais se aproveitando de países com impostos baixos e com grande número de mão de obra. Neste período, o Estado deixou de ser provedor e iniciou um movimento de desregulamentação do trabalho,

²⁰ FONTES, Virgínia. Capitalismo em tempos de uberização: do emprego ao trabalho. Marx e o Marxismo v.5 n.8 jan./jun. 2017 p. 45 a 67. p. 51

²¹ Ibid. p. 46

²² Ibid. p. 47

²³ Ibid. p. 48

visando o lucro das empresas. Esta situação se agravou entre o final do século XX e o século XXI, quando os direitos trabalhistas passaram a ser duramente atacados²⁴, resultando no aumento dos trabalhadores informais. Em pesquisa realizada no dia 31/08/2021, o IBGE (Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística) divulgou o aumento na taxa de informalidade no país representando 40,6% da população, contabilizando um número de 35,6 milhões de pessoas. Soma-se a isso os índices de desemprego no país, que chegam a 14,1%, contabilizando um número de 14,4 milhões de pessoas. Isso sem contar o índice de trabalhadores subocupados (trabalhadores que trabalham menos horas que poderiam), que também teve um aumento, totalizando o número de 7,5 milhões de pessoas²⁵.

Com esse movimento, ocorre o aumento da concorrência entre trabalhadores, que é incentivada pelos empresários e é um fator de redução do valor da força de trabalho. Como podemos observar na fala de Sérgio, um motorista de aplicativo de 49 anos, quando perguntado como conheceu a empresa Uber, respondeu: “... *o mercado formal hoje está bem restrito, não diria restrito, mas está bem competitivo e com salários muito baixos, então está meio complicado e os aplicativos dão uma aliviada.*” A fala de Sérgio, demonstra essa faceta do aumento da competitividade entre trabalhadores acompanhada da desvalorização da forma de trabalho. Assim, trabalho como o de motoristas de aplicativos aparece como uma solução para os trabalhadores com dificuldade de encontrar emprego.

Com o aumento do número de trabalhadores com contratos atípicos e informais, de forma correlata, aumentou também os índices de desempregos no país, que ocorre em correlação às crises do sistema capitalista, utilizando a máxima de Mézáros, com a crise estrutural capitalista, o número de desempregados é crescente²⁶. Com isso, a condição de desempregado, passa a ser normal e perde sua característica de ameaça disciplinadora e coloca em competição empregados e desempregados²⁷.

²⁴ PREVITALI, Fabiane Santana. FAGIANI, Cilson César. et.al. Estado de bem-estar social, neoliberalismo e Estado gestor: aproximações globais. A crise da democracia brasileira. 1ed. Uberlândia. Ed. Navegando Publicações, 2017.p. 84.

²⁵ <https://economia.uol.com.br/empregos-e-carreiras/noticias/redacao/2021/08/31/trabalhadores-informais-segundo-trimestre-ibge.htm> acesso: 19/01/2022 as 10:38.

²⁶ MÉSZÁROS, István. A Crise Estrutural do Capital. 2. Ed. São Paulo: Boitempo, 2021. p. 53

²⁷ FONTES, Virgínia. Capitalismo em tempos de uberização: do emprego ao trabalho. Marx e o Marxismo v.5 n.8 jan./jun. 2017 p. 45 a 67. p. 49.

Soma-se a isso a relação entre trabalho e tecnologia, já que esta, mesmo sendo fruto do trabalho humano, é entendida como algo externo ao humano, sendo beneficiada e beneficiando apenas o capital em busca de lucro. Desta forma, a tecnologia aparece como uma ameaça de desemprego e, por outro lado, como promessa do fim do trabalho. A saída do Estado junto ao aumento do desemprego coloca o trabalho à disposição da subordinação direta ao capital²⁸.

Assim como na fala do motorista Sérgio, outras respostas seguiram no mesmo sentido, como vemos na fala do motorista Djanira, também de 49 anos:

“É... Eu fiquei sem trabalho, totalmente sem trabalho. Como eu dou assessoria, foi um ano em que eu fiquei sem nenhuma assessoria. Como eu trabalho com Minha casa Minha vida, teve uma mudança do governo federal, todos os projetos foram encerrados e eu fiquei totalmente sem trabalho.”

Na fala de Djanira vemos os reflexos do desemprego, mas também as mudanças sobre as políticas públicas de moradia no projeto do Minha casa, Minha vida, mudanças em sua estrutura ocasionaram a sua situação de desemprego, fazendo com que recorresse ao trabalho por aplicativo para garantir sua subsistência.

Nas falas de Bruna e Eloisio, encontramos uma situação bastante parecida. Bruna, motorista de 28 anos, afirma:

“Cheguei na Uber pelo desemprego, fiquei desempregada, vi algumas pessoas “a vamos fazer uber e tal, é tranquilo”, aí me cadastrei, comecei, a princípio fiquei com “medinho”, frio na barriga, primeira viagem a gente nunca esquece (risadas), mas foi uma experiência boa.”

Já Eloisio, motorista de 43 anos, também afirma: *“Cheguei na Uber pelo fato de estar desempregado, então foi uma alternativa para eu poder ganhar uma remuneração para pagar as contas.”*

Eloisio é mais sucinto em sua resposta, mas mostra também a busca por sua subsistência frente ao desemprego, como nos outros casos já citados. Mas podemos

²⁸ Ibid. p. 50.

perceber um outro elemento, no caso da Bruna ela demonstra uma insegurança ao fazer a primeira corrida como motorista de aplicativo, essa insegurança pode ser originada pela novidade da nova função, compreendendo que não precisa ser motorista profissional para ser motorista de aplicativo, e talvez ainda o fato de ser mulher nessa profissão normalmente mais vista como masculina.

A pessoa que queira trabalhar como motorista da Uber, só precisa mandar a documentação necessária, a Carteira Nacional de Habilitação (CNH), foto de perfil, comprovante de residência, certificado do curso CONDUAPP (Condutores de Veículos de Aplicativo) e o certificado de registro e licenciamento do veículo. A pessoa também fica submetida a uma verificação de segurança, feita a partir das informações coletadas a partir da carteira nacional de habilitação²⁹.

Nestas orientações dadas pela própria empresa Uber, algumas delas partem da regulamentação feita pela prefeitura de São Paulo, no caso do CONDUAPP e o CSVAPP (Certificado de Segurança de Veículo de Aplicativo), essas regulamentações fazem parte do texto complementar da lei 13.640/18, que substituiu a Lei 12.578/12.

A lei 12.578/12, foi sancionada no ano de 2012 e visava tratar sobre a política de mobilidade urbana, o que ocorreu, então foi que com a chegada da empresa Uber no ano de 2014, essa primeira lei não previu esses novos serviços, nem da empresa Uber nem de suas similares. Esse movimento gerou uma revolta por parte dos taxistas que se viam prejudicados frente à concorrência gerada pelos motoristas de aplicativo.

Os taxistas então começaram a pressionar as instâncias municipais, que passaram a desenvolver leis proibindo o exercício de serviços de transporte por aplicativo, até essa proibição ser julgada como inconstitucional pelos Tribunais de Justiça, que alegavam que tais leis violariam a livre iniciativa. A Procuradoria Geral da República (PGR), então, emitiu uma nota dizendo que somente leis das instâncias federais poderiam interferir na atividade dos serviços de transporte privado individual de passageiros. Desta forma, e sob pressão dos taxistas, foi formulada a lei 13.640/2018, uma lei bastante flexível e que deu autonomia aos municípios para regulamentar e fiscalizar essa nova modalidade de serviço de motoristas³⁰.

²⁹ https://www.uber.com/br/pt-br/about/?utm_campaign=CM2150781-programmatic-display-brightroll_25_99_BRNational_r_all_bra_cpm_ptBR_WK21%7CNEXT%7CQ4%7CGPOP%7CVZN%7CL2R0Aff21-PO458266&utm_medium=display-programmatic&utm_source=brightroll acesso: 30/11/2021 às 08:52.

³⁰ <https://draflaviaortega.jusbrasil.com.br/noticias/561305476/lei-13640-2018-lei-do-uber-regulamenta-o-transporte-remunerado-privado-individual-de-passageiros> Acesso:05/01/2022 as 17:10.

No dia 04/01/2019, na cidade de São Paulo, foi formulado um texto complementar à lei 13.640/18, exigindo dos motoristas de aplicativo esses dois certificados, CONDUAPP e CSVAPP. Essas e outras exigências têm como objetivo melhorar a segurança dos passageiros. Outra exigência na lei determina que as empresas de aplicativo compartilhem os dados dos motoristas com a prefeitura para regular as políticas públicas de mobilidade urbana³¹. As leis criadas serviram para regulamentar a atividade, mas nenhuma delas prevê algum tipo de proteção aos motoristas de aplicativo, na realidade privilegiam interesses do consumidor e das empresas.

Essas decisões, tomadas por lei, chocam-se com as falas dos entrevistados. Estes, em sua maioria, compreendem que o Estado deveria, antes, organizar uma legislação para os motoristas de aplicativos que garantam direitos aos trabalhadores e trabalhadoras.

Quando questionados sobre a intervenção do Estado na atividade, Dejanira respondeu:

“Com Certeza, hoje nós temos muitos profissionais que passaram a trabalhar no aplicativo e pessoas com profissões e que hoje pagam o INSS por conta, tem a questão da MEI, mas também é muito pouco para quem é um engenheiro, um arquiteto que vem pagando, trabalhou a vida inteira com carteira assinada nessa crise começou a trabalhar com aplicativo e não tem a quem recorrer, não tem uma intervenção do Estado, nem de vereador, eles fazem o que ele querem, aumentam, abaixam, é o preço que eles querem, a tabela que eles querem.”

Dejanira expõe que o Estado e as instâncias municipais intervenham na atividade, buscando impor limites às empresas de aplicativos que acabam por alterar valores das taxas das corridas. Para Bruna, outra motorista, de 28 anos, *“Seria muito bom, o motorista de aplicativo ter os direitos dele né, ter basicamente o que um CLT tem.”*

Joana compreende que:

³¹ <http://www.capital.sp.gov.br/noticia/prefeitura-regulamenta-normas-de-transporte-de-passageiros-por-aplicativo> acesso: 05/01/2022 as 17:20.

“Então, eu acho que o Estado deveria intervir sim, mas quando eu falo que o Estado intervir, não na questão que foi feita na prefeitura de São Paulo, que eles estavam querendo cobrar dos motoristas alguns impostos, não nessa questão, mas quando a gente fala da questão mesmo trabalhista, que garanta os direitos dos motoristas que estão aí rodando nessa grande São Paulo, que é perigosa, eu acho bacana, o que eu não acho legal é a questão dos impostos que foi implementado pelo governo de São Paulo.”

Já Arquimedes afirma que:

“Na verdade, eu acho que o governo tem que intervir, tem que fazer a melhor regulamentação possível, que seja favorável aos trabalhadores. Então, eu sou muito favorável, por exemplo, existe uma polêmica se deve ter vínculo ou não, tem uma experiência nos Estados Unidos da América, eu leio tudo que sai sobre a Uber, então, tem uma experiência nos Estados Unidos, que a Uber tem os carros dela e que, não sei se na Califórnia, os motoristas que trabalham com os carros da Uber, reivindicam na justiça o vínculo trabalhista e eu acho que Londres exigiu também as mesmas condições para motoristas de aplicativos para igualar aos de táxis, então existe lá ainda algumas demandas na justiça, mas enfim, ser motorista em Londres é diferente de ser na França, na Alemanha, o motorista tem que conhecer basicamente todas as ruas da cidade, e isso não é exigido hoje com a tecnologia, hoje você tem a tecnologia que leva você, no caso você tem o Waze que direciona todas as viagens, e que é aceito pelos usuários, é uma ferramenta muito segura, eu considero segura. Então, é o seguinte, existe essa questão se deve ter vínculo ou não, essa discussão está em aberto, o governo tem que regular para entrar dentro de uma situação que a gente poderia chamar de trabalho decente, então nesse sentido eu acho por exemplo que dentro da taxa que a empresa recolhe de cerca de 25% deveria estar lá dentro o recolhimento do INPS (Instituto nacional de previdência social) por exemplo, eu sou dessa opinião, segundo, nós deveríamos ter uma tarifa fixa que fosse similar à de táxis, então o táxi, nunca mais eu usei o táxi, eles têm me parece que uma tarifa de 5,5 na tarifa, assim, como no mundo todo o táxi sai com uma tarifa fixa, Porto por exemplo, eles têm lá uma tarifa de 3,90 euros de tarifa fixa, essa é uma regularização que existe para táxi. Agora está surgindo esse debate de ter IPI zero, imposto zero para você comprar um carro novo, isso hoje é possibilitado através do MEI, mais eu acho que deveria ter uma isenção como é dado aos taxistas, para comprar carro novo, para essa nova categoria de motoristas de aplicativos e também sou favorável que deveria ter um IPVA diferenciado, porque é um serviço público, por que eu estou dizendo isso, porque o carro está deixando de ser a muito tempo um ativo de investimento, então, tem uma tendência com essas novas tecnologias de aplicativos, do veículo ser um utilitário, seja como táxi seja por aplicativo, vem para ficar, as mudanças tecnológicas vêm para ficar, eu acredito nisso, independente do governo querer ou não. É o seguinte: a tecnologia vai na velocidade de uma fórmula 1 e o governo vai na velocidade de um fusquinha, entendeu, regulamentando as novidades tecnológicas. Mas eu acho que essa tecnologia vem para ficar, essa tecnologia que podemos chamar de tecnologia de aplicativos, estamos vivendo na era dos aplicativos, de prestação de serviço. E eu acho que através da experiência dos Estados Unidos, e ela vai fazer no mundo todo, entendeu, e todos similares a ela, que é contratar trabalhadores para trabalhar em empresas através de plataformas de aplicativos, então o governo tem sim que regulamentar para garantir, primeiro, que dentro da taxa

de recolhimento a empresa colabore com o pagamento da aposentadoria, e também aumente a tarifa e a isenção para comprar um veículo novo, por que a duração desses veículos é de no máximo cinco anos, por que eles rodam cotidiana mente e tem o desgaste da frota natural, a maioria da frota de aplicativo é de aluguel pelo o que tenho lido, cerca de 80% e 20% tem carro próprio, agora tem uma experiência nova da Kovi³², eles são gestores que aluga carro direto dos pátios da montadores para o motorista, com uma contrato de dois ano e ao fim do contrato o motorista fica com o carro, como se fosse por exemplo, uma operação de leasing, vamos dizer assim, e enfim, as pessoas que trabalham com o carros alugados, elas têm uma jornada excessiva, então, eu acho que deveria ter uma jornada regulamentada, de tipo no máximo oito horas, eu sou a favor disso, porque se não esses trabalhadores hoje, a maioria são novos, que têm a partir de 18 até 45, essa categoria, daqui a cinco ou dez anos, toda ela vai estar com problemas sérios de coluna e assim por diante, com problemas sérios de comprometimento físico, porque é uma atividade que exige muito esforço físico, você fica numa posição muito ruim, e enfim, então, eu acho que tinha que regulamentar a jornada, para isso a empresa tinha que abrir mão do seu lucro, para que nisso houvesse uma tarifa fixa como é a de táxi por exemplo.”

Podemos verificar, a partir da fala dos motoristas entrevistados, uma compreensão que diverge das decisões tomadas pelo Estado e municípios até então, o que eles buscam, como vimos na fala da Bruna, é uma aproximação dos direitos trabalhistas dos motoristas com a CLT, condições de trabalho com proteção social a partir das leis trabalhistas, garantindo aos motoristas direitos semelhantes aos trabalhadores por CLT.

Para Joana, a intervenção do Estado e do município deveria ir na contramão das decisões tomadas até então, com leis que não coloquem mais gastos em cima dos motoristas, mas que se voltem para a questão do trabalhador priorizando a segurança dos motoristas.

Arquimedes traz uma compreensão bastante interessante sobre o tema, ele afirma que o Estado deveria priorizar o trabalho, visualizando as experiências de outros países, como Estados Unidos e Inglaterra, e buscando aproximar a legislação dos motoristas por aplicativos com a dos taxistas, em busca de uma tarifa fixa sobre os motoristas, uma busca por vínculos trabalhistas da empresa e do motorista, cobrança de imposto diferenciado, já que compreende que os veículos utilizados para a prestação de serviço, na verdade, são bens utilizados para cumprir um serviço público de transporte, com isso o Estado e município deveriam diminuir os impostos sobre os veículos que são utilizados para o serviço de motoristas de aplicativo, com isenções de impostos para os motoristas comprarem carros novos e, também, regular

³² <https://www.kovi.com.br/> acesso: 06/01/2022 as 10:45.

a jornada de trabalho dos motoristas, compreendendo que com o passar do tempo os motoristas podem ficar doentes pela quantidade de horas que ficam na mesma posição.

Como citado por Arquimedes, nos Estados Unidos a empresa Uber constituiu uma frota de carros elétricos em parceria com a locadora de carros Hertz. A Uber conta com uma frota de 50 mil carros elétricos, fabricados pela empresa Tesla, no entanto, os trabalhadores que quiserem utilizar os carros terão que alugar, a um valor de 334 dólares por semana, valor que pode ser reduzido ao longo do tempo³³. Não foram encontradas referências de uma frota de carros próprios da Uber.

A empresa Uber está imersa em processos quando o tema são as relações trabalhistas. O caso de Londres é significativo, já que a Suprema Corte do Reino Unido deu como ganha a causa dos trabalhadores, que ganharam direitos com base na legislação trabalhista do país. Mas esta decisão não foi direcionada a todos os motoristas, mas para um grupo de 25 motoristas que entraram com processo no ano de 2016³⁴.

Christiano e Souza tem uma compreensão diferente dos outros entrevistados, na fala de Cristiano:

“Sinceramente, eu acredito que não iria ajudar muito com uma legislação, mas eu acho que talvez, se o Estado pressionasse um pouco a empresa da Uber para que selecione melhor os seus motoristas, porque qualquer um pode entrar e do jeito que as coisas então perigosas, tem muito Uber aí que não é muito confiável não, as pessoas se sentem muito amedrontadas com tudo isso, apesar de que, nós corremos mais riscos né, mas eu acho que tem que ter um controle sim, de alguma maneira tem que ter um controle na seleção dos ubers.”

Para Souza:

“Penso que não, eu penso que o que a gente já começa acertado não pode mudar no meio do caminho, todo mundo sabe que é motorista autônomo da Uber ou da 99, só que depois de meio caminho andado as pessoas querem que a empresa pague isso, aquilo, y,x,z, e não é certo né,

³³ <https://www.cnnbrasil.com.br/business/uber-faz-parceria-com-hertz-para-50-mil-carros-tesla-nos-eua/> acesso: 19/01/2022 as 14:22.

³⁴ <https://g1.globo.com/economia/tecnologia/noticia/2021/02/19/uber-perde-batalha-na-suprema-corte-do-reino-unido-sobre-direitos-de-motoristas.ghtml> acesso: 19/01/2022 as 14:40.

se a gente acorda alguma coisa com o empresário que a gente vai trabalhar autônomo né, sem direito a horas, sem direito a remuneração, sem nada disso, não adianta daqui seis meses a gente querer “botar” nas costas do cara e falar que ele tem culpa que ele tem que pagar, por que foi acertado já que não seria pago, então não tem porque querer correr atrás, eu acho que uma pessoa que faz isso é de uma falta de caráter assim, sem tamanho né, ela sabe que a empresa é daquela maneira, mas passam-se seis meses, um ano de trabalho, ela começa a querer enfiar na garganta da empresa que ela tem que pagar e não é certo, eu acho que não, eu acho que se o Estado intervir acaba a empresa.”

Para Christiano, a intervenção do Estado deveria vir na intenção de dar aos consumidores segurança, com critérios para os motoristas contratados. Isso já foi previsto na regulação de São Paulo, no texto complementar a lei 13640/18, no qual o município exige que as empresas mandem informações dos motoristas contratados, as legislações seguem por esse caminho, visando mais os consumidores e as empresas do que os próprios motoristas.

Souza não vê com bons olhos uma possível intervenção do Estado sobre a atividade, compreendendo que os motoristas, ao buscarem as empresas, sabem das condições postas e aceitam, desta forma não concordando que no futuro os motoristas passem a exigir coisas que fogem ao que foi acordado quando o motorista fechou o contrato com a empresa. Em sua visão, uma intervenção do Estado acabaria com a empresa, sendo assim a empresa pode delimitar o que é de direito dos trabalhadores sem uma possível fiscalização ou intervenção.

O que ocorre então é uma mudança no papel do Estado, resultado do movimento da globalização e da revolução tecnológica, em que são modificadas não só a economia, mas todas as áreas da vida, impactando nas estruturas de poder, no campo jurídico, social e cultural. Antes de aparecerem os efeitos da globalização, o Estado tinha um papel de provedor, em que tratava as questões trabalhistas como questão pública. Dado os efeitos da globalização, as crises do sistema capitalista, o Estado é deslocado de sua antiga função, já que as crises não foram superadas e os contratos de trabalho ficam apenas na responsabilidade das empresas, que passam a ter papel de provedor³⁵.

³⁵ FERRER, Walkiria Martinez Heinrich; OLIVEIRA, Lourival José de. Uberização do trabalho sob a ótica do conceito de subordinação estrutural. Revista Direito UFMS, v.4, p. 177-194. Campo Grande, MS- jan./jun. 2018. p. 183

Outro movimento de mudança ocorreu também no mundo do trabalho, o que Ricardo Antunes chamou de “As metamorfoses no mundo do trabalho”, aliás muito aparente na fala de Bruna, quando fala de sua insegurança ao exercer a primeira corrida, mas que aparece em todos os outros entrevistados. No caso de Souza: *“Antes de trabalhar na Uber eu tinha uma distribuidora de doces de minas, trabalhei quase cinco anos nesta área...”*,

Da mesma forma, no caso de Christiano:

“Eles me registraram na carteira como prensista, só que na verdade, na proposta que foi colocada a mim era que fosse um espécie de coringa, e que eu trabalhasse em todas as áreas que fosse necessário, portanto eu fazia de tudo, apesar de na carteira estar escrito prensista, trabalhei no corte, na separação, na trefila de materiais e diversas outras coisas que eram necessárias lá”.

Também verificamos no caso de Eloisio, que se apresentou como mecânico de manutenção industrial, e pontua a diferença dos exercícios do trabalho em sua fala: *“...E tem uma diferença, porque na Uber você vai dirigir, você vai lidar com o público e na empresa não, na empresa são máquinas...”*

Processo também aparente no caso de Arquimedes:

“A minha última especialidade foi em segurança com cidadania, eu trabalhei aqui em Diadema como secretário nessa área de defesa social e também em São Paulo eu trabalhei na área de segurança urbana, que foi também meu último trabalho assalariado... Totalmente distinta, primeiro porque eu nunca trabalhei como motorista profissional e isso foi uma habilidade que eu adquiri com o próprio trabalho. Eu gosto de trabalhar, eu tinha uma dificuldade enorme de aceitar a questão desse trânsito que, digamos assim, traumatiza a gente no cotidiano aqui em São Paulo, e aí é o seguinte, eu comecei a aceitar isso com mais tranquilidade, enfim, é meio que assim, relaxa e goza, porque não vai melhorar esse trânsito, esse congestionamento, e aí seguir a regra de trânsito e ter muita paciência.”

Antunes, identifica um processo de diminuição da classe operária, muito marcada por sua ocupação fabril, movimento marcado pela desproletarização do trabalho industrial e fabril, tendo por outro lado a expansão do setor de serviços. Esse movimento tem como resultado uma subproletarização de trabalhadores e

trabalhadoras, intensificado com o aumento do trabalho temporário, parcial, precário e terceirizado, ou, como se diz popularmente, informal³⁶.

A essas diferentes categorias de forma de contrato, podemos somar os contratos zero horas, nessa categoria, os trabalhadores ficam à espera de ser chamados para a realização do serviço e recebem estritamente pelo trabalho que fizeram, não ganham pelo tempo que ficam à disposição até serem chamados e englobam diferentes profissionais, os subterizados, pejetizados, intermitentes e flexíveis³⁷. A tendência com essas diferentes categorias é uma maior complexificação e fragmentação da classe trabalhadora³⁸.

Mas essas categorias apresentam características comuns em alguns pontos, como a precariedade do emprego, trabalho desregulamentado, que não segue as normas vigentes, junto da perda dos “direitos sociais e a ausência de proteção e organização sindical”. Desta forma, Antunes compreende, de forma correlata ao movimento que identificou como desemprego estrutural, que houve também uma subproletarização, a partir de formas diferentes de contrato³⁹.

O capitalismo contemporâneo traz consigo profundas alterações na composição da classe trabalhadora. No Brasil verificou-se essas mudanças, mais marcadamente a partir da década de 1990, sob influenciada do contexto internacional. Nesta época, o Brasil se organizava a partir da produção de “bens duráveis, como automóveis e eletrodomésticos”, voltado para o mercado interno, junto de uma produção de bens primários e industrializados voltados para o mercado externo, dado sua condição de dependência em relação ao capitalismo avançado⁴⁰.

Mas em 1990, devido às imposições de empresas transnacionais para suas subsidiárias no Brasil, à adoção de novas formas produtivas inspiradas no Toyotismo e a novas formas de acumulação flexível, além da necessidade das empresas brasileiras de se adequar à forte competitividade internacional e da reformulação das empresas como uma resposta às organizações sindicais oriundas das lutas dos anos de 1970 e 1980 em São Paulo, desenvolveram-se graves alterações. Desta forma, a

³⁶ ANTUNES, Ricardo. Adeus ao Trabalho? Ensaio sobre as metamorfoses e a centralidade do mundo do trabalho. 16° ed. São Paulo: Editora Cortez. 2015. p. 61.

³⁷ ANTUNES, Ricardo. O privilégio da servidão. 1 ed. São Paulo: Boitempo, 2018. p. 34.

³⁸ ANTUNES, Ricardo. Adeus ao Trabalho? Ensaio sobre as metamorfoses e a centralidade do mundo do trabalho. 16° ed. São Paulo: Editora Cortez. 2015. p. 62.

³⁹ Ibid. p. 65.

⁴⁰ ANTUNES, Ricardo. O privilégio da servidão. 1 ed. São Paulo: Boitempo, 2018. p. 118.

reorganização produtiva no país enquadrou-se nos moldes neoliberais, resultando nas formas de trabalho flexibilizadas e precárias⁴¹.

Com o expressivo aumento tecnológico e o aumento do setor de serviços a partir do desenvolvimento das “tecnologias de informação e comunicação”, a classe trabalhadora sofreu uma reconfiguração, dando origem ao novo proletariado de serviços, chamado também de infoproletariado ou cibertariado. Essa nova formulação da classe operária corre dentro de um processo contraditório, com o desenvolvimento das tecnologias de informatização marcada pelo trabalho informal, com subcontratações e ampliação do trabalho terceirizado, potencializando o trabalho precário⁴².

Luri Tonelo, em seu trabalho “Uma nova reestruturação produtiva pós-crise de 2008”, aponta que, após a crise, o modelo neoliberal entrou em decadência, sem uma nova perspectiva, e como resultado, ocorreu um aprofundamento de políticas neoliberais a partir das novas condições econômicas, afetando diretamente a classe trabalhadora em nome do lucro e fazendo surgir novas formas de exploração do trabalho acentuando a transformação da acumulação flexível do capital. Esse processo é resultado de um movimento pós crise da busca pelo maior controle de gastos, com planos de austeridades que alteraram as condições de “produção e reprodução do capital”, a introdução das “tecnologias de informação e comunicação”, junto da robotização e da inteligência artificial alterando as formas de contratos e gerando fenômenos como a uberização e a indústria 4.0. Soma-se a isso o movimento de imigrações, dada a crise do metabolismo social do capital⁴³.

Esse movimento fez com que o tripé caracterizado pelo capital nacional, estrangeiro e estatal, que sustentava a economia brasileira, sofresse uma alteração. Os movimentos de privatizações do setor estatal contribuíram para essa alteração, com impacto também sobre as classes dominantes, já que com uma internacionalização da economia, parte da burguesia nacional e estatal se associaram ao capital externo⁴⁴.

Essa reestruturação do capital permitiu um novo aprofundamento da precarização da força de trabalho, ampliando a divisão dentro do movimento operário,

⁴¹ Ibid. p. 119.

⁴² Ibid. p. 120

⁴³ TONELO, Luri et al. Uma nova reestruturação produtiva pós-crise 2008. Uberização, trabalho digital e indústria 4.0. org. Ricardo Antunes; ed.1. São Paulo- Boitempo, 2020. p. 142.

⁴⁴ ANTUNES, Ricardo. O privilégio da servidão. 1 ed. São Paulo: Boitempo, 2018. p. 120.

entre os contratados formais e informais, estáveis e rotativos, nacionais e imigrantes⁴⁵.

A busca por uma saída da crise se constituiu, então, por um conjunto de elementos, primeiro por uma solução ainda nos moldes neoliberais anteriores, com cortes de salários, aumento de jornadas, precarização das condições de trabalho. Juntamente com o crescimento desenfreado da xenofobia, principalmente no caso europeu, em que as empresas se beneficiam da crise para aumentar os níveis de precarização. Concomitante a isso, houve a criação das inovações das tecnologias de informação e tecnologia e o surgimento das economias de plataforma, quebrando a estabilidade do trabalho, aumentando o controle do trabalho. Esses elementos são indícios dessa nova fase do capitalismo e sua reorganização produtiva⁴⁶.

A crise de 2008 aconteceu no plano do capitalismo global, no contexto brasileiro a crise ocorreu no segundo mandato do presidente Luiz Inácio Lula da Silva, que tomou medidas para incentivar a retomada do crescimento econômico, como a retirada de impostos dos setores considerados essenciais para a economia brasileira, como o automobilístico, o de eletrodomésticos e o da construção civil. Estimulou, ainda, a partir do Estado, o crescimento do mercado externo brasileiro, em um movimento de compensação frente à sua queda. Além disso, incentivou um movimento de políticas de privatização caracterizadas por parcerias público-privadas, incentivando em conjunto a transnacionalização da economia brasileira. Essas políticas foram continuadas no governo Dilma Rousseff⁴⁷.

Os governos Lula e Dilma, por um lado, conseguiram ampliar o número de trabalhadores empregados e formalizados, reduzindo os índices de desemprego, mas, por outro lado, não conseguiram acabar com o trabalho informal, terceirizado e precarizado, mesmo apresentando números reduzidos em comparação aos anos de 1990, período caracterizado pelo avanço neoliberal. Dados os contextos posteriores, avanços e recuos da indústria nacional, ocorreu um movimento de expansão do novo proletariado de serviços, resultante, também, da onda de privatizações das empresas estatais e dos serviços públicos⁴⁸.

⁴⁵TONELO, Iuri et al. Uma nova reestruturação produtiva pós-crise 2008. Uberização, trabalho digital e indústria 4.0. org. Ricardo Antunes; ed.1. São Paulo- Boitempo, 2020. p. 145.

⁴⁶ Ibid. p. 148.

⁴⁷ ANTUNES, Ricardo. O privilégio da servidão. 1 ed. São Paulo: Boitempo, 2018. p. 122.

⁴⁸ Ibid. p. 123.

2.2. TRABALHO FLEXÍVEL E DIREITO TRABALHISTA.

Como vimos no item anterior, nas sociedades capitalistas as relações de trabalho se constituem em diferentes formatos e nem sempre na forma do emprego, com direitos adquiridos, podem se constituir com diferentes características, ambas precárias, sem direitos e estabilidades, em que o trabalhador ou trabalhadora recebe somente pelo trabalho exercido.

E esses formatos se enquadram na forma de contratação feita pela empresa Uber, como é apresentado em seu próprio site, em sua propaganda o trabalho é apresentado como uma modalidade de trabalho flexível, dando opção ao trabalhador ou trabalhadora em exercer o trabalho em período integral, meio período ou a hora que quiser trabalhar, colocando-se como uma alternativa aos empregos tradicionais⁴⁹.

Essa característica é colocada como um diferencial da empresa para atrair motoristas “parceiros” para exercer o trabalho. Os debates em torno das formas de contrato flexíveis não é novidade, a sua novidade se dá com a entrada das novas tecnologias a partir dos trabalhos por aplicativos e seus novos meios de exploração do trabalho.

Nas entrevistas realizadas, em todos os casos é possível verificar a percepção dos motoristas com a nova atividade e as diferenças a partir de suas experiências anteriores, quando tinham contratos de trabalhos típicos e dotados de direitos trabalhistas, além do impacto das mudanças na forma de contrato, agora com o trabalho flexível e precarizado sem a segurança das leis trabalhistas.

A flexibilidade não é uma novidade no mundo do trabalho, como aponta Sadi Dal Rosso, em seu trabalho “O ardil da flexibilidade: os trabalhadores e a teoria do valor”, a flexibilidade existe desde os primórdios do trabalho, e foi inventada pelos próprios trabalhadores. Sua leitura consiste em que, nas sociedades indígenas, camponesas e de pequenos trabalhadores rurais e urbanos, foram eles sempre que decidiram qual o momento de se dedicar ao trabalho⁵⁰.

Essa situação mudou com o desenvolvimento do capitalismo e do processo da revolução industrial, mantendo-se até o século XX, com jornadas fixas e repetitivas de trabalho, existindo poucas referências nos textos legais sobre jornadas flexíveis de trabalho, tendo como exceção os grupos sociais mais pobres, dos meios rural e

⁴⁹ <https://www.uber.com/br/pt-br/drive/> acesso: 28/12/2021 às 11:39.

⁵⁰ ROSSO, Sadi Dai. O Ardil da Flexibilidade: os trabalhadores e a teoria do valor. 1. Ed. – São Paulo: Boitempo, 2017. p. 21.

urbano, que se estavam submetidos a jornadas de trabalho que fugiam ao padrão, com trabalhos temporários ou horas extras⁵¹.

Com o passar do tempo, houve a necessidade de as jornadas de trabalho serem controladas pela regulamentação social e política, para estabelecer normas de distribuição do tempo de trabalho, junto da pressão exercida pelos movimentos sociais para o controle das horas de trabalho⁵².

A flexibilização aparece em contraposição ao tempo de trabalho integral, tendo seu momento culminante no final dos anos de 1970 e início dos anos de 1980, tendo como centro os Estados Unidos da América, que se firmou como nação economicamente mais poderosa ao final da segunda guerra mundial⁵³.

Rosso apresenta as etapas que levaram ao desenvolvimento do trabalho flexível, primeiro com a construção do trabalho-padrão, que ocorreu nos Estados Unidos durante a Grande Depressão, sob influência do fordismo, e nos anos de 1950 já estava plenamente desenvolvido. Ao final dos anos de 1960 e início de 1970, uma série de eventos, como a crise do petróleo, o aumento das dívidas públicas, as revoltas estudantis, as greves e os movimentos sindicais, a derrota na guerra do Vietnã e o apoio às ditaduras na América Latina, levaram à derrocada do keynesianismo, meio de articulação entre o Estado e a economia, junto da organização do trabalho, caracterizada pelo fordismo. A flexibilização do tempo aparece como uma solução nos anos de 1970, em meio à crise que se desenrolava no período⁵⁴.

O trabalho flexível nos Estados Unidos assumiu uma característica que Rosso chama de flextempo, em que o trabalhador ou trabalhadora decidem seu horário de entrada e saída, de acordo com o decidido pela gerência, e suas horas de trabalhos são computadorizadas, possibilitando jornadas de trabalho com horário flutuante, com dia variáveis e com soma de banco de horas. Há, também, outra característica, o trabalho parcial, abrangendo todas as formas de tempo trabalho que não a integral⁵⁵.

Esse processo de flexibilização do trabalho, ou de desregulamentação dele, ocorreu com a presença do Estado nacional, sendo ele que vai dar margem à desregulamentação do trabalho, facilitando a presença de formas de contratos

⁵¹ Ibid. p. 24.

⁵² Ibid. p. 22.

⁵³ Ibid. p. 33.

⁵⁴ Ibid. p. 35.

⁵⁵ Ibid. p. 36.

atípicas, visando reduzir o custo do trabalho e aumentar a empregabilidade pela requalificação dos trabalhadores⁵⁶.

No Brasil, o desenvolvimento do trabalho flexível ocorreu de forma diferente, por não ser um país de capitalismo avançado ou que tenha passado por algum processo de revolução industrial cronologicamente marcado. Mas, ainda sim, as lutas por controle das jornadas excessivas de trabalho no país se iniciaram no fim do século XIX, avançaram ao século XX e se consolidaram com a instituição das leis trabalhistas reunidas na CLT (Consolidação das leis trabalhistas) no ano de 1943⁵⁷.

De acordo com Pochmann, o país estaria passando pela quarta onda de flexibilização do trabalho, a primeira teria ocorrido na década de 1960 com o desenvolvimento da ditadura militar no Brasil, período em que foi implantado o FGTS (Fundo de Garantia por Tempo de Serviço), iniciando uma onda de instabilidade e rotatividade de contratação e demissões dos trabalhadores no país. A segunda ocorre pela prevalência de uma economia industrial de baixos salários pelo deslocamento do rendimento do trabalho ligado à produtividade⁵⁸.

Nos anos de 1990 ocorreu a terceira onda da flexibilização do trabalho, pelo domínio da orientação neoliberal, resultando na contratação de trabalhadores fora dos padrões do que orientavam a CLT, por exemplo os contratos de trabalho terceirizados. A quarta onda de flexibilização ocorreu a partir da década de 2010, com a aprovação da legislação para a terceirização, colocando a CLT sob ameaça. Esse projeto foi aprovado no dia 22 de março de 2017 pela câmara dos deputados e sancionada no dia 31/03/2017 pelo ex-presidente Michael Temer⁵⁹.

Como consta no documento, a lei nº 13.429 visa regulamentar o trabalho temporário, abrindo espaço também para o trabalho uberizado, compreendendo que o modelo da empresa Uber de remuneração e organização do trabalho não se norteia pela forma de assalariamento formal, garantida pelas leis trabalhistas tradicionais inscritas na CLT⁶⁰.

Desta forma, o Estado nacional abriu espaço para as formas de contratos atípicos, e como se pode constatar, essas formas de contrato geram as piores

⁵⁶ Ibid. p. 37.

⁵⁷ Ibid. p. 22

⁵⁸ POCHMANN, Marcio. A crise capitalista e os desafios dos trabalhadores. Cadernos do CEAS, Salvador, nº 608-712,2016. p. 706

⁵⁹ http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2015-2018/2017/lei/l13429.htm Acesso: 29/12/2021

⁶⁰ POCHMANN, Marcio. A crise capitalista e os desafios dos trabalhadores. Cadernos do CEAS, Salvador, nº 608-712,2016. p. 707.

remunerações em relação aos contratos típicos. Como podemos observar na fala Eloisio, quando questionado sobre as diferenças de seu antigo trabalho e do trabalho como motorista de aplicativo: *“Ahhh tem muita diferença, porque na Uber você tem que trabalhar mais do que você trabalhava na empresa para estar recebendo uma remuneração praticamente igual, então ao invés de você trabalhar nove, você trabalha doze, treze, quinze horas.”*

Podemos observar também na fala de Sérgio:

“Totalmente diferente né, na Uber você não tem garantia nenhuma, questão de direitos não tem nada, você não tem vínculo empregatício nenhum, quando eu falo Uber, é qualquer aplicativo, tanto Uber, quanto 99, quanto Cabify, city, são todos os aplicativos que existem aí, você não tem nenhum vínculo com eles, você não tem garantia nenhuma que vai receber chamada, porém se você focar, se você sair de casa focado no trabalho e fizer um bom trabalho, você consegue, traçando uma meta você consegue fazer. A meta que eu sempre traço é 300,00 e na maioria das vezes eu sempre consigo. Não tem, questão de benefícios, não tem nada, não tem 13°, não tem férias, não tem nada, porque você não é registrado. Tem a questão muito da insegurança, a gente anda com dinheiro, coisa que no começo da Uber não tinha, mas depois de um ano... um ano e pouco eles mudaram e começaram a aceitar dinheiro, e assim, totalmente diferente né, você trabalha dependendo do dia, 15 a 16 horas, eu não trabalho menos do que 12 horas, o mínimo é 12 horas que eu faço. Já no trabalho anterior eu tinha um horário, das 8 às 18 horas, as vezes eu ficava um pouco mais por conta própria, nunca foi exigido, a não ser em época de eleição, como eu te falei, porque era necessário, e no trabalho anterior via CLT, você tinha todos os direitos né, 13°, férias, licença se você precisasse, hora extra, tickets, benefícios em geral né, assistência médica, tudo o que uma empresa de porte médio e grande da.”

A partir das respostas de Eloisio e Sérgio, podemos compreender o impacto das formas de contrato atípicos e da uberização do trabalho, os dois fazem comparações, a partir de sua vivência, de diferentes formas de contrato, uma quando existe o vínculo entre empresa e trabalhador, constituído na forma do emprego em que o trabalho é melhor remunerado e assegurado por direitos trabalhistas. Na outra forma, compreende-se a forma de trabalho precarizada, nesse caso o trabalhador necessita aumentar suas horas de trabalho para garantir uma renda que se aproxime da renda das formas de contratos típicos.

Joana e Arquimedes apresentam um caso diferente, ambos trabalham para complementar a renda, mas cada caso tem suas especificidades. No caso de Joana ela acaba tendo a jornada de trabalho aumentada pois exerce duas funções, o

trabalho na prefeitura de Taboão da Serra e como motorista de aplicativo nas horas vagas. Joana:

“Não, eu trabalho na verdade, eu faço duas coisas, eu sou assistente social na prefeitura de Taboão da Serra e sábado e domingo eu faço Uber... Então, eu faço de final de semana, na semana quando eu saio de lá (prefeitura) eu já vinha ligada para pegar algum passageiro, no retorno para casa.”

No caso de Joana podemos verificar um movimento que transforma, a partir da introdução do trabalho flexível, os momentos de não trabalho em momentos de trabalho, Joana renuncia ao seu tempo de descanso para exercer a função de motorista de aplicativo. Esse processo faz com que seja inserido o controle do capital sobre as horas de trabalho que não estavam sob seu domínio, mas essa reorganização do tempo de trabalho visa atender às necessidades do sistema capitalista frente aos trabalhadores⁶¹.

O tempo de não trabalho é para o trabalho um recurso de descanso semanal, que corresponde a pelo menos um dia de não trabalho e um mecanismo de defesa do trabalhador ao excesso de trabalho. Por outro lado, o tempo de não trabalho representa cerca de cem dias trabalhados por pessoa, e sua justificativa vem da necessidade de atender ao consumidor, assim, tanto trabalho de finais de semana como em feriados acabam por transformar tempo de descanso em tempos de produção de valores⁶².

Essa é umas das possibilidades de trabalho colocada também pela empresa Uber em suas propagandas, já que além dos trabalhos em tempo integral ou meio período, o trabalho com motorista é um bico para complemento da renda. No caso de Arquimedes, já aposentado, procurou a Uber por exclusão, como dito por ele:

“Atualmente aposentado e trabalha pelo aplicativo para completar a renda...Eu trabalho uma média de sete horas diárias, o ano passado eu trabalhava todos os dias e esse ano eu resolvi cortar o domingo, para ficar mais com a mulher e a gente curtir mais a vida e tal. Eu experimentei vários

⁶¹ ROSSO, Sadi Dai. O Ardil da Flexibilidade: os trabalhadores e a teoria do valor. 1. Ed. – São Paulo: Boitempo, 2017. p. 15.

⁶² Ibid. p. 114.

horários e depois eu fixei no horário da manhã, então eu pego tipo, seis e trinta...sete horas e às quatorze horas eu paro, o que deu de jornada deu, tirando o domingo fora, é uma média que varia de seis a sete horas. Atualmente seis dias na semana.”

Neste caso, Arquimedes pode experimentar diferentes horários para encontrar o melhor para si, podemos perceber também uma rotina de trabalho bastante pesada, com trabalho todos os dias da semana, de segunda a segunda, posteriormente deixando somente o domingo para o descanso e lazer. Toda sua rotina e organização faz parte de seu projeto, assim como dito na entrevista:

“Primeiro, como eu disse, eu fiz uma trilogia no Sebrae, ideais de projetos⁶³, pesquisa de mercado⁶⁴ e plano de negócios⁶⁵, eu fiz para área de consultoria e segurança, e aí, eu usei essa modelagem de projeto, para montar um projeto na área de motorista de aplicativo, o que implicou eu me preparar...”

Arquimedes, aproveita o curso realizado no Sebrae para conseguir projetar como seria realizado seu novo trabalho, em sua fala podemos ter um pouco a compreensão da complexidade da nova atividade, buscando o mínimo de “segurança” para a execução da atividade de motorista de aplicativo.

Outras percepções podem ser vistas a partir das experiências dos motoristas entrevistados, como no caso de Christiano, por exemplo:

“Eu trabalhava em uma empresa, então eu estava pensando em trabalhar por conta pois não estava dando muito certo lá onde trabalhava, eles estavam explorando demais. Aí, eu achei na Uber uma forma mais...digamos... mais saudável né, de trabalhar, eu era bem mais reconhecido pelos passageiros, pela forma de trabalho. Então eu encontrei um amigo que trabalha na área, então ele me indicou e foi que nós

⁶³ <https://www.sebrae.com.br/sites/PortalSebrae/ideias> acesso: 18/01/2022 as 17:26.

⁶⁴ <https://www.sebrae.com.br/sites/PortalSebrae/Busca?q=pesquisa%20de%20mercado#this> acesso: 18/01/2022 às 17:29.

⁶⁵ <https://www.sebrae.com.br/sites/PortalSebrae/conteudos/planodeneg%C3%B3cio> acesso: 18/01/2022 as 17:42. Os cursos citados por Arquimedes, na pesquisa realizada não aparecem como um conjunto, um pacote de cursos, são dispostos no site de forma separada e tem como público-alvo empreendedores.

começamos, pois ele ganhava com a indicação também e nisso a gente dividia os lucros.

No caso de Christiano, diferente dos outros entrevistados, podemos verificar uma insatisfação com o antigo trabalho e uma possibilidade a partir do trabalho de motoristas por aplicativo de realização e busca por melhor qualidade de vida, isso fica mais claro em outra fala de Cristiano:

“Era bom, em muitas partes era muito bom, a flexibilidade que eu tinha, dinheiro em qualquer momento, todo dia você conseguia ter um dinheiro, e poderia descansar o momento que você quisesse, isso era prazeroso, a satisfação de muitos clientes também era bem interessante, que você acabe sendo bem reconhecido, e é muito bom nesse sentido. E já no outro trabalho você não tem tudo isso, você é explorado, muitas vezes exigem demais de um valor que você recebe muito pouco, não reconhecem seu trabalho de maneira nenhuma.”

A fala de Christiano é compreendida como um dos aspectos positivos da flexibilidade para os trabalhadores e o que fez esse modelo de contratação sair dos Estados Unidos para a Europa e daí para o mundo. Ocorre que a flexibilidade faz com que os trabalhadores consigam assimilar as condições de trabalho às suas condições de vida⁶⁶. Desta forma, a experiência de Christiano como motorista de aplicativo ocorreu de forma positiva, dada a sua experiência anterior na empresa em que trabalhava. No entanto, as formas flexíveis de contratação vêm acompanhadas pela perda de direitos trabalhistas, geralmente enquadradas como relações atípicas, tirando do trabalhador a proteção garantida pelas leis trabalhistas, configuradas na forma do emprego.

Souza, compreende o trabalho motorista de uma forma diferente, mas também compreendendo sua forma positiva:

“... comecei a trabalhar no dia primeiro de novembro de 2018 na Uber, então, as insistências vieram por parte da minha mulher, que já andava de Uber e queria que eu trabalhasse também, por que via que muita gente estava ganhando dinheiro com isso...O Marcel, não tinha carteira registrada não,

⁶⁶ ROSSO, Sadi Dai. O Ardil da Flexibilidade: os trabalhadores e a teoria do valor. 1. Ed. – São Paulo: Boitempo, 2017. p. 28.

trabalhava autônomo, cem por cento autônomo, eu sempre trabalhei autônomo, eu trabalhei registrado há muito tempo atrás já, mas era cem por cento autônomo e não tinha contrato de trabalho nenhum, e a distribuidora eu trabalhei dois anos da distribuidora de uma amigo para aprender o serviço e depois eu montei a minha, aí trabalhei mais dois anos...”

No caso de Souza, o impacto do serviço de motorista, no que se refere às condições de trabalho, foi assimilado de forma mais tranquila, pois como afirmou, sempre trabalhou de forma autônoma, mas sua fala também traz outras questões, uma delas é como são identificados os trabalhadores de aplicativos, se são realmente autônomos, já que os trabalhadores não tem vínculo com as empresas, mas são contratados por elas, existem critérios para ser contratados? Como se dá essa questão?

De toda forma, os entrevistados foram questionados sobre o tema, como se sentiam como trabalhadores autônomos, algumas das respostas tendem à aceitação e outras ao questionamento. Cabe ler algumas outras respostas dos entrevistados.

Dejanira respondeu:

“Eu fui me adaptando, no começo foi estranho não ter um patrão, por que a gente está acostumado a ter um patrão para prestar conta, né... Você vai lá, presta conta. O aplicativo não, você trabalha a hora que você quer, quantas horas você quer, você não presta conta para ninguém, quando você tem um problema, não tem a quem recorrer. Aconteceu de um passageiro esquecer uma carteira de cartão no meu carro, eu liguei para a Uber, o passageiro era lá do centro de São Paulo e fica a critério do motorista, se quer levar leva, senão você cancela.”

Para Bruna: *“A princípio era ruim, porque você tem que fazer o seu horário, aí às vezes dá uma preguiça, está frio, chovendo, aí você fala “ah não, não vou”, mas aí você lembra das contas e tem que ir para a rua.”*

Joana questiona a situação sobre a questão dos vínculos trabalhistas:

“Olha eu acho isso bem complicado, como é que é isso, você presta um serviço, e aí diz que você não tem vínculo com a empresa, se bem que o nosso país está caminhando para uma coisa assim, sem vínculos trabalhistas, infelizmente está caminhando, caminhando mais para uma questão escravo mesmo, essa é a grande questão nos dias atuais.”

Arquimedes:

“Olha, veja bem, não existe vínculo no termo que você aceita para entrar na plataforma da Uber, você é um prestador de serviço que utiliza a plataforma da Uber ou da 99taxi, não existe neste termo vínculo empregatício e isso está muito claro no termo em que você concorda, você aceitar trabalhar como motorista de aplicativos é nas condições que a empresa oferece, então, cada município fez a sua regulamentação, tem uma lei nacional que estabelece as regras, as regras gerais. Então, você tem, por exemplo, que pagar o INPS, no meu caso, mesmo sendo aposentado, pela legislação, eu sou obrigado a pagar o INPS, na taxa que a Uber recolhe já está incluso a taxa pelo uso do solo, que na média eles recolhem 25%, e nesses 25% tem uma parte pequena que é pelo uso do solo, o resto dos impostos, no meu caso, o carro é próprio, eu pago todos os impostos do veículo por minha conta, manutenção, combustível, tudo. Então, na verdade, você é um motorista autônomo, que utiliza a plataforma para ter acesso aos usuários, para receber chamadas dos usuários.”

No entendimento de Arquimedes, a questão sobre o vínculo empregatício aparece de forma bem clara nos termos contratuais, os trabalhadores se tornam autônomos, tendo que assumir as despesas com o veículo e pagar os impostos mesmo a empresa recolhendo uma parte do valor sobre o serviço prestado.

Na mesma linha vem a resposta de Eloisio:

“É assim né, é bom e não é, porque você trabalha para você, então você vai ter que trabalhar muito mais do que ser empregado, só que no caso da Uber o que ela desconta de você, talvez seja um pouco, como posso falar... muito, muito, porque você tem despesa com o veículo, gasolina, então para você poder fazer aquela meta e o seu salário mensal você gasta bastante.”

Para Christiano:

“Eu não via nenhum problema em relação a isso, eu achava mais interessante você tocar a sua vida por conta, com tudo isso que está acontecendo em relação a aposentadoria das pessoas, essas reformas trabalhistas, só fazem com que as pessoas querem cada vez mais trabalhar por conta.”

Essas questões sobre como definir os trabalhadores de aplicativos é confusa e aparece confusa mesmo no meio jurídico, o que está aberto até então é um debate sobre o tema carregado de conceitos jurídicos que podem mais confundir do que esclarecer a situação.

Desta forma, o modelo de trabalho por aplicativo gerou um novo mercado de trabalho, afastando-se da legislação trabalhista e das formas de contrato de trabalho existentes anteriormente no país e aproximando-o da lógica neoliberal. Com o desenvolvimento tecnológico, a abertura de um novo mercado de trabalho e o discurso corrente de críticas em relação às leis trabalhistas, principalmente no momento em que a Reforma estava próxima a acontecer, a empresa Uber encontrou terreno fértil no país, especialmente a partir do ano de 2014, dada a polêmica sobre a temática e o contexto de desemprego estrutural no Brasil⁶⁷.

A Reforma foi sancionada no dia 13 de julho de 2017, pelo então presidente Michel Temer. Politicamente o Brasil vivia momentos conturbados, no ano de 2016 ocorreu o impeachment da então presidente eleita Dilma Rousseff, fortalecendo os projetos liberalizantes da legislação trabalhista e social⁶⁸.

Para Antunes, os governos petistas foram exitosos porque conseguiram fazer uma política conciliatória, ampliando parte da burguesia e, em conjunto, implantando políticas sociais voltadas para a camada mais pobre da sociedade, como o aumento real do salário-mínimo. O quadro começa a mudar quando a crise econômica chegou ao país, acarretando uma série de processos que levaram à derrocada do governo petista. Primeiro com os movimentos de junho de 2013, seguidos em 2014 com a redução do apoio da classe dominante ao governo, que começou a exigir um ajuste fiscal, esses movimentos foram os motivadores que levaram ao fim os governos petistas⁶⁹.

Com o governo de Dilma Rousseff interrompido, e deflagrado o movimento golpista pelos parlamentares para o seu impeachment, assumiu o seu vice-presidente Michel Temer, que possibilitou um desmanche das leis trabalhistas no país com políticas ultraliberais.

⁶⁷ FERRER, Walkiria Martinez Heinrich; OLIVEIRA, Lourival José de. Uberização do trabalho sob a ótica do conceito de subordinação estrutural. Revista Direito UFMS, v.4, p. 177-194. Campo Grande, MS- jan./jun. 2018. p. 187.

⁶⁸ POCHMANN, Marcio. A crise capitalista e os desafios dos trabalhadores. Cadernos do CEAS, Salvador, n° 608-712,2016. p. 705.

⁶⁹ ANTUNES, Ricardo. O privilégio da servidão. 1 ed. São Paulo: Boitempo, 2018. p. 268.

A partir dos movimentos políticos adotados, e impactando os trabalhadores de diversas formas, o enquadramento dos motoristas de aplicativo fez parte das modificações propostas pelo novo governo. Como vimos nas entrevistas, entre os trabalhadores houve os que aceitaram a condição de autônomo, outros questionam tal enquadramento.

De acordo com Natalia Marques Abramides Brasil, o trabalho autônomo é caracterizado pela ausência da subordinação jurídica, sendo que o trabalhador escolhe a forma como vai desempenhar o trabalho e o contrato assegura a sua direção, sendo assim, o trabalhador determina, a partir do contrato, como o serviço vai ser executado, tomando para si todo o risco do trabalho, prestando o serviço por conta própria, com a finalidade de atingir o resultado, a forma como vai ser realizado vem em segundo plano⁷⁰.

No Brasil não existe uma regulamentação específica para os trabalhadores autônomos, esses são regidos pelo direito civil, que cuida das questões dos contratos de trabalho de prestação de serviço, jornada de trabalho, contrato de transporte, agenciamento, comissão e etc., sendo competência da Justiça do Trabalho julgar as ações com origem nas relações de trabalho, incluindo os trabalhadores autônomos, mesmo que as leis que regulamentam o trabalhador autônomo sejam de natureza civil⁷¹.

Porém a categoria de trabalhadores autônomos apresenta variações, como o autônomo exclusivo, incluído na CLT por meio da lei 13.467/2017, visando uma forma de afastar o vínculo empregatício, essa variação da categoria foi afastada pela Medida provisória nº 808/2017, acabando com a exclusividade do trabalho autônomo e prevendo, caso houvesse exclusividade no trabalho autônomo, a manutenção do vínculo empregatício⁷².

Porém, a medida provisória não impediu a possibilidade de o trabalhador autônomo prestar serviço para um único tomador sem que o trabalhador fosse reconhecido como subordinado, no artigo 442-B da medida que tem como base o artigo terceiro da CLT. “A contratação do autônomo, cumpridas por este todas as formalidades legais, de forma contínua ou não, afasta a qualidade de empregado

⁷⁰ BRASIL, Natalia Marques Abramides. Relações de trabalho em plataforma digital: desafios ao modelo tradicional do direito do trabalho. Ed. Lumens Juris. Rio de Janeiro. 2009. p. 30.

⁷¹ Ibid. p. 32

⁷² Ibid. p. 33

prevista no art. 3º desta Consolidação”⁷³. Assim, a relação entre o trabalhador autônomo e o contratante não poderia estar enquadrado no artigo 3º da CLT. Essa Medida provisória trouxe regras para que fosse conferida o enquadramento de trabalhador autônomo para o trabalhador.

O artigo terceiro da CLT confere vínculo empregatício ao trabalhador que presta serviço de “natureza não eventual”, sob dependência do mesmo e mediante o pagamento de salário. Em seu parágrafo único, determina que não haverá distinção de emprego e a condição de trabalhador nos diferentes tipos de atividade, intelectual, técnica e manual⁷⁴.

A Medida Provisória vigorou até o dia 23 de abril de 2018, a partir deste dia voltou a valer o texto original da lei 13.467/17 e, com isso, o autônomo exclusivo, mesmo com o Ministério do Trabalho buscando modificar alguns pontos sobre o tema, observa-se a busca para afastar o trabalhador de seus direitos garantidos pela CLT, não sendo estabelecido nenhum regulamento para a execução de tal atividade⁷⁵.

O caso da empresa Uber, e de suas semelhantes, resulta de um rápido desenvolvimento tecnológico e uma necessidade econômica, oriundas das crises atuais, abrindo um debate nas áreas econômicas e jurídicas que buscam regulamentar os novos postos de trabalho, e o impacto é sentido na vida dos trabalhadores e trabalhadoras.

As chamadas economias de compartilhamento trazem uma inovação no mundo econômico, sendo o centro do debate partindo das plataformas digitais. O aumento do acesso aos smartphones nos últimos anos fez gerar o chamado consumo digital, seja por meio de aplicativos de compras ou de prestação, criando um modelo de negócio e um novo perfil de comportamento social, principalmente nos centros urbanos⁷⁶.

Cabe ressaltar que, apesar dos significativos avanços tecnológicos e seus impactos culturais, esse desenvolvimento intensificou a exclusão digital, já que uma

⁷³ http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2015-2018/2017/mpv/mpv808.htm acesso; 19/01/2022. às 15:31

⁷⁴ <https://www.jusbrasil.com.br/topicos/10634289/artigo-3-do-decreto-lei-n-5452-de-01-de-maio-de-1943> acesso: 07/01/2022 as 16:46.

⁷⁵ BRASIL, Natalia Marques Abramides. Relações de trabalho em plataforma digital: desafios ao modelo tradicional do direito do trabalho. Ed. Lumens Juris. Rio de Janeiro. 2009. p. 34.

⁷⁶ *Ibid.* p. 55.

parcela significativa da sociedade não tem acesso a essas inovações tecnológicas⁷⁷. De acordo com a pesquisa realizada pelo Comitê Gestor da Internet no Brasil em 2020, o número de pessoas com acesso à internet em casa acima dos 10 anos chegou a 152 milhões, representando 81% da população. O aumento desse número foi motivado pela pandemia do coronavírus, período que tornou mais visível a desigualdade no país⁷⁸.

Esses movimentos geradores de desigualdades são intrínsecos do próprio sistema capitalista, e também de novos fenômenos econômicos, como a economia de compartilhamento, em linhas gerais motivada por questões ambientais, econômicas e sociais, e visando o acesso em detrimento à posse de bens. Essa nova economia nasceu buscando solução para as crises sistêmicas do capitalismo, pautando-se em um discurso de sustentabilidade, frente ao consumo desenfreado de recursos e matéria prima, com princípios de “responsabilidade, reaproveitamento de bens e colaboração mútua entre os indivíduos”⁷⁹.

Fontes chama a atenção para essa questão, pois compreende que nesta modalidade econômica de compartilhamento não há nada, pois o motorista ao ligar o aplicativo tende de seguir as normas estabelecidas pela Uber pelos algoritmos do aplicativo e gerenciado pela empresa⁸⁰.

Jamie Woodcock, em seu trabalho sobre a Deliveroo⁸¹, um aplicativo de entrega de alimentos, traz um novo conceito chamado de *panóptico algorítmico*, uma metáfora ao conceito de panóptico de Michel Foucault. A utilização deste novo conceito ocorre pelo modelo de gerenciamento do trabalho a partir do uso dos algoritmos, havendo neste processo uma estrutura formadora de instruções e dados com o objetivo de produzir resultados⁸².

⁷⁷ FERRER, Walkiria Martinez Heinrich; OLIVEIRA, Lourival José de. Uberização do trabalho sob a ótica do conceito de subordinação estrutural. Revista Direito UFMS, v.4, p. 177-194. Campo Grande, MS- jan./jun. 2018. p. 185.

⁷⁸ [https://agenciabrasil.ebc.com.br/geral/noticia/2021-08/brasil-tem-152-milhoes-de-pessoas-com-acesso-internet#:~:text=Brasil%20tem%20152%20milh%C3%B5es%20de%20pessoas%20com%20acesso%20%C3%A0%20internet%20%7C%20Ag%C3%A2ncia%20Brasil,acesso:07/01/2022 as 20:05](https://agenciabrasil.ebc.com.br/geral/noticia/2021-08/brasil-tem-152-milhoes-de-pessoas-com-acesso-internet#:~:text=Brasil%20tem%20152%20milh%C3%B5es%20de%20pessoas%20com%20acesso%20%C3%A0%20internet%20%7C%20Ag%C3%A2ncia%20Brasil,acesso:07/01/2022%20as%2005).

⁷⁹ BRASIL, Natalia Marques Abramides. Relações de trabalho em plataforma digital: desafios ao modelo tradicional do direito do trabalho. Ed. Lumens Juris. Rio de Janeiro. 2009. p. 55.

⁸⁰ FONTES, Virgínia. Capitalismo em tempos de uberização: do emprego ao trabalho. Marx e o Marxismo v.5 n.8 jan./jun. 2017 p. 45 a 67. p. 59

⁸¹ https://deliveroo-co-uk.translate.google/?_x_tr_sl=en&_x_tr_tl=pt&_x_tr_hl=pt-BR&_x_tr_pto=sc acesso: 10/01/2022 as 13:54.

⁸² WOODCOCK, Jamie. et al. O panóptico algorítmico da Deliveroo: mensuração, precariedade e a ilusão do controle. Uberização, trabalho digital e indústria 4.0. org. Ricardo Antunes; ed.1. São Paulo-Boitempo, 2020. p. 28.

O *panóptico algorítmico* se assemelha a uma estrutura arquitetônica, porém não se encontra na realidade, de forma física, sendo ela mesmo uma ficção. Por meio dele é criada uma ilusão em relação à autonomia do exercício da atividade de motorista do aplicativo. Desta forma, como podemos observar a partir das entrevistas realizadas, os motoristas falam da ausência de uma chefe em sua forma física, mas essa função é realizada pelo algoritmo, com o objetivo de seduzir, coagir, disciplinar, regular e controlar as pessoas⁸³. Desta forma, é gerada uma ilusão de liberdade, e com ela a sensação de que de fato o trabalhador é seu próprio chefe, já que, como dito nas entrevistas, você como motorista de aplicativo, trabalha a hora que quer, sem que com isso exista a cobrança de uma autoridade física.

Nessa configuração de vigilância sobre o trabalhador existe também sua forma punitiva, como podemos observar a partir da fala de Souza:

“...então é difícil a gente querer se apoiar em empresas assim que não pensa no funcionário, e até peço para você, que essa mensagem ai nem seja colocada mesmo com meu nome, porque na Uber eu vejo isso, as pessoas às vezes vão no facebook reclamar da empresa e a empresa corta a pessoa entendeu, então tem que ser totalmente anônimo mesmo.”

Essa fala de Souza traz elementos das formas punitivas do panóptico algoritmo, a partir dos recursos de controle e disciplinamento dos trabalhadores⁸⁴. Mas no caso da Uber, são encontradas diversas formas punitivas, já que é estabelecido um padrão de “qualidade” pela empresa, parte primeiro de um sistema de avaliação⁸⁵. De acordo com o site, usuários e motoristas são avaliados após cada corrida, para os motoristas existe um número mínimo de cinco viagens para que apareça a avaliação no aplicativo, podendo ser incluídos também comentários por parte do usuário, tendo alguma reclamação quem entra em contato com o usuário não é o motorista, mas sim a plataforma do aplicativo.

⁸³ Ibid. p. 44.

⁸⁴ Ibid. p. 45

⁸⁵ https://www.uber.com/br/pt-br/drive/basics/before-you-start/?utm_campaign=CM2057687-search-google-brand_25_-99_BR-National_driver_web_acq_cpc_pt-BR_Generic_Exact_uber%20motorista_kwd-295443417787_471922051418_116335961652_e_c&utm_source=AdWords_Brand acesso: 10/01/2022 as 17:17.

O padrão estabelecido pela Uber aparece como sugestão da empresa para os motoristas, essas sugestões tratam assuntos que irão levar os motoristas a ter uma boa avaliação, mantendo seu carro sempre limpo e músicas que sejam agradáveis para o cliente⁸⁶. O Motorista também recebe sugestões quanto à sua vestimenta, sendo obrigado a manter a boa imagem da empresa, fora isso há outras séries de recomendações e condutas que são apresentadas pela empresa, como todos os motoristas ficarem atentos no blog da empresa, onde estão presentes dicas, e as formas recomendadas de trabalho⁸⁷. Existe, também, o código da comunidade Uber, neste está estabelecido a forma que o motorista deve atender os usuários da plataforma, bem como atender a leis de trânsito e manter seu carro com a manutenção sempre em dia, já que o veículo é do próprio motorista e não da empresa⁸⁸.

Também fica a cargo do aplicativo definir o valor da corrida e a possibilidade de desligamento do motorista caso não atinja a nota mínima a partir das avaliações das corridas ou caso tenha recebido queixas dos usuários sobre a viagem. Essas questões trazem um amplo debate, primeiro se tratando dos algoritmos que darão os resultados do motorista para a empresa, desta forma criam-se dois discursos sobre a utilização desta tecnologia, um ligado à imparcialidade e neutralidade, já que estamos tratando de um dispositivo tecnológico⁸⁹.

Por outro lado, não se pode esquecer que, apesar de sua natureza tecnológica, o algoritmo, assim como toda a tecnologia, foi criado por pessoas buscando atender a um determinado objetivo, atender às demandas empresariais, desta forma sua finalidade é atender à vontade de alguém, quebrando com a ideia de neutralidade e imparcialidade existente no aplicativo⁹⁰.

Outro debate que aparece é em torno da relação empresa e funcionário, há diferentes correntes e com isso diferentes compreensões sobre essa questão. Uma

⁸⁶ https://www.uber.com/br/pt-br/drive/basics/getting-your-car-ready/?utm_campaign=CM2057683-search-google-brand_25_-99_BR-National_driver_web_acq_cpc_pt-BR_Generic_BMM_%2Buber_kwd-38545560932_533468447478_123542759414_b_c&utm_source=AdWords_Brand acesso: 10/01/2022 as 18:39.

⁸⁷ <https://www.uber.com/pt-BR/blog/in-de-sp/earn/drive/page/5> acesso: 10/01/2022 as 18:54.

⁸⁸ https://www.uber.com/legal/pt-br/document/?country=brazil&lang=pt-br&name=general-community-guidelines&utm_campaign=CM2057687-search-google-brand_25_-99_BR-National_driver_web_acq_cpc_pt-BR_Generic_Exact_uber%20motorista_kwd-295443417787_471922051418_116335961652_e_c&utm_source=AdWords_Brand acesso: 10/01/2022 as 18:58

⁸⁹ BRASIL, Natalia Marques Abramides. Relações de trabalho em plataforma digital: desafios ao modelo tradicional do direito do trabalho. Ed. Lumens Juris. Rio de Janeiro. 2009. p. 66.

⁹⁰ Ibid. p. 68.

corrente entende que o motorista é de fato um trabalhador autônomo, já que, sendo uma empresa de tecnologia, os motoristas seriam clientes da Uber e não funcionários. Essa corrente ganhou mais força quando dentro do sistema Uber o motorista é dono do meio de produção e assume o risco dos negócios, bem como são trabalhadores com autonomia devido à flexibilidade da atividade⁹¹.

Outra corrente compreende o vínculo entre a empresa e os trabalhadores, já que esses motoristas acabam tendo que se enquadrar aos regulamentos da empresa, tendo que seguir os padrões de “qualidade”, correndo o risco de serem desligados da empresa caso não atendam a esses padrões e recebam reclamações dos usuários. Seguindo na mesma linha, existe a corrente que entende que as normas e leis de proteção trabalhistas deveriam ser estendidas a todos os trabalhadores independentes de seu enquadramento jurídico.

Por último, há a corrente que não compreende a questão sobre a ideia de autônomo ou subordinado, mas que as relações geradas pelos aplicativos na verdade compõem uma situação peculiar e atípica, enquadrando o trabalhador como parassubordinado⁹².

O trabalho parassubordinado tem como objetivo contribuir para os resultados da empresa, com maior grau de independência em relação ao trabalho empregado, e é definido pelo trabalho prestado de maneira contínua para a empresa. De forma diferente do trabalhador autônomo, o parassubordinado tem como objetivo resultados contínuos, o “trabalhador parassubordinado é mais subordinado ao resultado do que o autônomo, e mais autônomo no modo de execução do trabalho do que o subordinado”, resultando em uma posição intermediária, entre o autônomo e o subordinado⁹³.

Pela sua posição intermediária, o trabalho parassubordinado não é regulamentado, pois possui suas características próprias que não são equiparadas ao trabalho subordinado, mas é respaldado também pelo do artigo 3º da CLT. Essa modalidade de trabalho é compreendida como um meio de burlar o direito trabalhista, um retrocesso social, pois permite a criação de camadas que se afastam do direito trabalhista do trabalho subordinado.

⁹¹ Ibid. p. 65.

⁹² Ibid. p. 64.

⁹³ Ibid. p. 37.

O debate sobre como enquadrar os trabalhadores de aplicativo ainda está em aberto, pois como vimos, todas as diferentes correntes compreendem uma forma de enquadrar esses trabalhadores, e todas estão pautadas por argumentos criados a partir das condições de trabalho criada pelos aplicativos.

Como pudemos observar nas entrevistas realizadas, não há consenso entre os motoristas e o debate jurídico sobre o tema também não apresenta respostas definitivas, mas o processo de precarização e ausência de proteção do trabalhador é bastante evidente nas experiências dos motoristas.

2.2. SINDICATOS EM TEMPOS DE UBERIZAÇÃO

Antunes, identifica uma crise vivenciada pelos movimentos sindicais resultante do impacto causado pela metamorfose que sofreu a classe trabalhadora com o crescimento no setor de prestação de serviço, essa mudança implicou na fragmentação dos trabalhadores, separando, de um lado, trabalhadores estáveis e, de outro, trabalhadores precarizados. Essa divisão afeta diretamente a força sindical que esteve vinculada a trabalhadores estáveis e hoje não consegue reunir trabalhadores temporários, parciais e precarizados, não conseguindo então atuar de forma mais abrangente⁹⁴.

Essa crise sindical ainda enfrenta diferentes tendências, tais como: o movimento de desregulamentação e flexibilização do trabalho, e a tendência crescente da burocracia e institucionalização sindical.

Sendo assim, a força sindical não tem potência *para conseguir impedir essas transformações que atingem as conquistas que obtiveram durante décadas, e ainda soma-se a isso um grande movimento de culto ao individualismo e uma crescente individualização das relações de trabalho, no âmbito nacional com a separação dos ramos de atividade econômica, industrial, comercial e prestação de serviço afetando os ambientes de trabalho e os trabalhadores*⁹⁵.

Ao serem questionados, os motoristas entrevistados falaram sobre as relações existentes entre eles, para Dejanira:

⁹⁴ ANTUNES, Ricardo. Adeus ao Trabalho? Ensaio sobre as metamorfoses e a centralidade do mundo do trabalho. 16° ed. São Paulo: Editora Cortez. 2015. p. 82

⁹⁵ Ibid. p. 85.

“É... tem bem próxima, eu não cheguei a fazer parte de uma rede online. Eu tinha um grupo, fazia parte de um grupo de Whatsapp, que a gente ia trocando experiências, mas no aplicativo, os motoristas tem uma rede online, em que um sabe onde o outro está, quando está em uma situação de perigo, eles são bem unidos nessa parte e eu não cheguei a entrar nessa rede.”

A fala de alguns entrevistados segue na mesma linha, destacando as relações entre eles por aplicativos como Whatsapp, para se comunicarem. No caso de Bruna: *“Relação entre os ubers, a gente tinha um grupo no whatsapp, assim, por exemplo, em dias chuvosos o pessoal mandava, “olha não vem para tal região que ta alagado”, tinha um convívio bem legal, bacana.”*

Souza, destaca em sua uma relação ambígua com outros motorista, com bons relacionamentos e outras que não o agradam:

“A rede (de relacionamento) é boa, depende de cada motorista né, mas eu tenho um grupo de amigos que deve ter aí, de amizades novas, desse um ano e meio de uber, deve ter aí, umas trinta e oito pessoas nesse grupo que a gente acompanha e se fala toda hora, postando corrida, postando o que aconteceu, o que não aconteceu, amigo que bateu o carro, outro que sofreu acidente, a relação é boa, é que assim, tem muito mentiroso nesse ramo né Marcel, os cara é muito mentiroso, mas eu tenho feito bons amigos aí, tem um pessoal bem legal, bem receptivo.”

Porém, não são todos que se enquadram nas redes de relacionamento por aplicativo, o caso de Eloisio chama atenção por destacar que não possui nenhum contato com outros motoristas: *“Não, não, eu não aderi, eles tem um grupo dos motoristas, mas eu não aderi essa participação no grupo.”*

Christiano e Arquimedes destacam relações fora dos aplicativos, porém não duradouras, Christiano:

“Olha a gente não se encontrava muito, mas de vez em quando eu pegava alguns passageiros que eram motorista de Uber e alguns caras eram bem legais, outros bem loucos, chegavam a extrapolar os horários de trabalho, alguns batiam o carro, por conta do excesso de trabalho, trabalhava na madrugada, vários casos bem chocantes assim que por isso eu tinha muita cautela quando eu ia trabalhar, com os horários. Mas as relações entre nós não eram ruins, não tinha tanto contato frequente, era um trabalho bem solo”.

Esse depoimento além de destacar as relações pontuais entre Christiano e outros motoristas, evidencia ainda mais a precariedade do trabalho e a falta proteção social aos trabalhadores.

Para Arquimedes:

“Não, eu tenho contato com algumas pessoas que a gente tem a mesma filiação partidária, no caso do PT, e eu não entrei em nenhuma rede de Uber ou de 99taxi...e eu costumo, tem alguns pontos em São Paulo que a gente para, o que eu chamo de fazer um pitstop, quando você tem que ir no toalete, tomar um café, fazer a limpeza do veículo, porque fica muita areia, enfim, limpar a lixeira. Eu tenho um padrão de limpeza no carro, meu carro tem um padrão de limpeza, eu faço um investimento para ter água e balinhas da melhor, é um investimento que é pequeno, não me é oneroso, e eu criei esse padrão, tenho saquinhos extras, às vezes as pessoas comem no carro, então eu tenho saquinhos extras para colocar o lixo maior. Então tem esse pitstop e eu converso com o pessoal que faz Uber, faz 99taxi, para saber como é que está a avaliação deles, a área que eles atuam, assim, eu troco ideias com eles, coisas muito pontual, rápida, as vezes eu encontro pessoas na fila de mercado que também faz Uber, e a gente troca ideias, para saber as áreas que são mais legais, mais interessantes, para saber quais são os modos operantes de cada um, e isso tem sido muito interessante, mas tem sido muito pontual, não é uma coisa assim que faço habitualmente né, eu faço assim, quando eu paro em alguns pontos, em geral assim, pontos que tem tipo assim, o Extra que tem banheiros, padarias, locais que tem lugar para parar”.

Arquimedes destaca em sua fala os pits stop que faz para limpar o carro, no entanto não foi encontrado no site da Uber nenhum ponto ou serviço de limpeza disponibilizado pela empresa, porém foram encontradas empresas de lava-rápido que disponibilizam serviços para motoristas de aplicativo⁹⁶. Outros pontos da fala de Arquimedes chamam atenção, por exemplo, como ele busca atender aos critérios da empresa, destacando a limpeza do carro, ponto bastante citado no site da Uber para ganhar melhores avaliações e, assim como Christiano, o contato com outros motoristas ocorre fora dos aplicativos e de forma pontual.

Ana Christina Tavares Martins e Maria Geralda de Miranda, em seu trabalho “Capital Social, precarização e uberização do trabalho”, partindo da definição de Pierre Bourdieu, para quem o capital social são recursos empregados pelas pessoas que

⁹⁶ <https://argparking.wordpress.com/lava-rapido-para-motorista-de-aplicativo-uber-99-taxi-uber-eats-ifood-rappi-loggi-em-sao-caetano-do-sul/> acesso: 16/01/2022 as 09:51.

estão posicionadas dentro de um grupo, estimulando o progresso social por meio das trocas entre experiências práticas e no ambiente que o grupo oferece⁹⁷.

Desta forma, Martins e Miranda compreendem a partir da definição de Bourdieu que as ligações entre pessoas de um mesmo grupo são úteis para a criação da confiança e que podem se fortalecer a partir de laços fortes e laços fracos entre os indivíduos. São fracos os laços formados entre os motoristas da Uber, como vimos a partir das entrevistas e identificado pelas autoras citadas⁹⁸. Os laços são formados a partir da intensidade emocional e serviços recíprocos trocados entre os indivíduos do mesmo grupo, neste caso, os laços formados entre os motoristas se consolidam com menor profundidade a partir das redes sociais e como resultado se tem um volume muito maior de formação de laços fracos, construindo laços de confiança a partir dessas redes de relações⁹⁹.

Fontes destaca um crescimento nas manifestações e protestos contra a empresa Uber, e até mesmo greves realizadas exigindo melhores salários e redução dos custos de operação, como foi realizado nos Estados Unidos em 2016¹⁰⁰ e na França no mesmo ano¹⁰¹.

Movimentos como esses ocorreram também em diversos estados brasileiros, como quando a empresa Uber abriu seu capital para a Bolsa de Valores e os motoristas aderiram à greve mundial, reivindicando maior valorização e segurança para os motoristas, já que a empresa está crescendo em valor e os responsáveis seriam os motoristas¹⁰².

Dos motoristas entrevistados, Arquimedes foi o único destacou que aderiu a essa greve:

“...embora tenha conhecimento de associação aqui em São Paulo e tudo, no dia da greve eu paralisei mas não fui lá no lugar da manifestação,

⁹⁷ MARTINS, Ana Christina Tavares; MIRANDA, Maria Geralda de. Capital Social, precarização e Uberização do trabalho. LexCult, Rio de Janeiro, v.1, p. 93-108, set/dez. 2017. p. 95.

⁹⁸ Ibid. p. 96.

⁹⁹ Ibid. p. 103.

¹⁰⁰ <https://www.tecmundo.com.br/uber/112162-motoristas-uber-entram-greve-eua-em-luta-remuneracao-melhor.htm> acesso: 16/01/2022 as 11:01

¹⁰¹ https://brasil.elpais.com/brasil/2016/12/19/economia/1482164970_634000.html acesso: 16/01/2022 as 11:02.

¹⁰² <https://www.uol.com.br/tilt/noticias/redacao/2019/05/07/motoristas-da-uber-no-brasil-aderem-a-greve-mundial-e-vao-parar-por-24h.htm> acesso: 16/01/2022 as 11:15.

fiquei em casa, no dia em que teve aquela greve mundial, acho que um dia antes da Uber entrar na bolsa de valores..”

Outro movimento aconteceu no dia 26 de fevereiro de 2021 em São Paulo, os motoristas paralisaram seus trabalhos e se dirigiram aos prédios das empresas da Uber e da 99taxis, reivindicando mais segurança, o fim do Uber promo¹⁰³ (mecanismo da empresa que disponibiliza viagens mais baratas fora dos horários de pico), e também, contra a 99taxis, pediam o fim do 99 poupa¹⁰⁴ e 99 compartilha¹⁰⁵, ambos visam a economia do cliente, o primeiro é similar ao Uber promo e o segundo permite viagens compartilhadas entre desconhecidos oferecendo 40% de desconto na viagem. Outras reivindicações eram reajuste das tarifas, seguro de vida, auxílio funeral, cadastro universal, fim do desligamento de motoristas e apoio jurídico. São reivindicações ligadas a políticas das empresas e não para acessos aos direitos trabalhistas e sociais¹⁰⁶.

Verificamos que apesar das redes de relacionamentos entre os motoristas serem de laços fracos, não impedem a movimentação e organização deles em busca de melhores condições de trabalho. Os motoristas entrevistados foram questionados sobre uma possível aproximação dos sindicatos com os motoristas, de forma contrária aos entregadores de aplicativo, que buscaram a Central Única dos Trabalhadores para se organizarem¹⁰⁷. As respostas da maioria foram positivas em relação à aproximação sindical com a categoria de trabalhadores por aplicativo,

Para Dejanira:

“Seria uma nova categoria, os taxistas já estão bem-organizados e os motoristas de aplicativos eles devem se organizar, isso já vem acontecendo. Eu acho importante, mesmo com o sindicato tendo pouco

¹⁰³ <https://canaltech.com.br/apps/o-que-e-e-como-funciona-o-uber-promo/> acesso: 16/01/2022

¹⁰⁴ <https://99app.com/99poupa/#:~:text=99Poupa&text=A%20categoria%20criada%20especialmente%20para,qualidade%20e%20seguran%C3%A7a%20de%20sempre.> acesso: 16/01/2022 as 11:49.

¹⁰⁵ <https://www.techtodo.com.br/noticias/2020/12/como-funciona-o-99compartilha-entenda-a-corrida-compartilhada-da-99.ghtml> acesso: 16/01/2022 as 11:50.

¹⁰⁶ <https://www.brasildefato.com.br/2021/03/04/artigo-paralisacao-dos-motoristas-de-aplicativo-expoe-os-efeitos-da-precarizacao> acesso: 16/01/2022 as 11:57.

¹⁰⁷ <https://www.pagina13.org.br/entregadores-por-aplicativos-trabalhadores-que-comecam-a-se-organizar/> acesso: 16/01/2022 as 12:09.

espaço hoje, mas eu acho importante a aproximação dos motoristas de aplicativo com o sindicato.”

Na mesma direção Bruna afirma que: *“Seria muito bom, o motorista de aplicativo ter os direitos dele né, ter basicamente o que um CLT tem.”*

Dejanira utiliza a categoria dos taxistas como exemplo para a organização dos motoristas de aplicativo, destaca a perda de força dos sindicatos, movimento intrínseco ao da crise sindical, mas destaca a importância da organização dos motoristas de aplicativo. Bruna destaca que a aproximação dos sindicatos com a categoria dos motoristas seria importante para a conquista de direitos trabalhistas, comparando com os trabalhadores que têm seus direitos garantidos pela CLT.

Joana também concorda:

“Eu acho que nesse caso, seria interessante, daria uma boa briga, qualquer direito trabalhista conseguidos só se deu mesmo por causa de movimentos, se não houver um movimento por parte de motorista, por parte de sindicatos, infelizmente nós vamos continuar do jeito que estamos, mas eu penso que é um meio de se buscar esses direitos.”

Para Joana, foi a partir dos movimentos dos trabalhadores e sua organização a partir dos sindicatos que foram possíveis conquistas por mais direitos, ela compreende que a partir da organização dos motoristas de aplicativo será possível sair da condição precária em que se encontra a atividade.

Arquimedes, por sua vez, destaca a relação com o governo como argumento para reforçar os sindicatos:

“Eu acho importante, o que eu ouvi dizer, pelo pouco que eu li e conversei, é que a Associação de Motorista de Aplicativos¹⁰⁸, que tem em São Paulo e outros estados, elas são muito governistas, por acham que é esse atual governo (governo Bolsonaro) que deu possibilidades para eles, porque não tem mais emprego formal, nós estamos com a economia patinando, que não cresce, enfim, eu acho que ela está estagnada, pelo crescimento que tem e pelo nível de informalidade de trabalho, pelo menos o

¹⁰⁸ <https://amasp.org/> acesso: 16/01/2022 as 12:25.

que demonstram as pesquisas do IBGE¹⁰⁹, então eu acho que tem que ter sindicatos, que a CUT (Central Única dos Trabalhadores), as centrais sindicais, deveria sim buscar uma proximidade com essa categoria de trabalhadores informais, como é a categoria de trabalhadores por aplicativos”

Arquimedes ainda pontua a existência de uma organização de motoristas de aplicativos, apontando o alinhamento dessa associação com o atual governo e citando a situação econômica do país frente à falta de empregos formais, e segue falando da necessidade da criação de sindicatos, mas também da aproximação das centrais sindicais como a CUT com trabalhadores informais, meio de aglutinar e organizar diferentes categorias de trabalhadores.

Eloisio argumenta na mesma direção:

“Sim, porque somente os motoristas não tem força suficiente para brigar com a Uber, por a Uber é mundial, então não adianta nós aqui do Brasil brigar sendo que em todo mundo não vai haver isso, é interessante alguém com uma força maior para estar brigando pela gente, seria muito bom.”

Eloisio destaca, ainda, a necessidade de um movimento maior, para além das fronteiras nacionais, compreendendo que a empresa Uber atua em outros países, desta forma, para ele, deveria haver uma organização internacional para atender as demandas desses trabalhadores.

Já Christiano destaca a dificuldade de realizar modificações por causa da corrupção:

“Em algumas cidades, realmente, eu acho que existe um desrespeito muito maior do que aqui em São Paulo, já percebi que muitos ubers reclamam de desrespeito em vários vídeos do youtube, pessoas que realmente são mal educadas, mas não é em todo lugar, mas acho que por um lado iria ajudar sim, mas por outro, como sabemos a forma que o Brasil trabalha existe muita corrupção, por trás de algum benefício existe alguma corrupção, então vai ser dois pesos e duas medidas, mas tudo que pelo

¹⁰⁹ [https://agenciabrasil.ebc.com.br/economia/noticia/2021-10/ibge-aumenta-emprego-formal-e-informal-mas-cai-rendimento-medio#:~:text=O%20n%C3%BAmero%20de%20trabalhadores%20por,de%20trabalhadores%20informais%20no%20pa%C3%ADs](https://agenciabrasil.ebc.com.br/economia/noticia/2021-10/ibge-aumenta-emprego-formal-e-informal-mas-cai-rendimento-medio#:~:text=O%20n%C3%BAmero%20de%20trabalhadores%20por,de%20trabalhadores%20informais%20no%20pa%C3%ADs.). acesso: 16/01/2022 as 12:28.

menos venha para ajudar um pouco mais essa categoria, acho que é bom sim.”

Para Christiano, a aproximação com sindicatos seria benéfica para busca de valorização da categoria, destacando uma desconfiança por conta da corrupção decorrente da classe política no país, mas entendendo mesmo que essa categoria de trabalho precisa de meios para melhorar sua condição.

Souza procurou destacar a organização já existente:

“Na verdade, já tem um sindicato já, que é a AMASP (Associação dos motoristas de aplicativos de São Paulo) né, que é a Associação dos Motoristas de Aplicativos, e ela já vem fazendo já algumas reuniões e conversando com o pessoal tentando orientar. Mas, a questão de oferecer ,(acho que é isso que você está falando né), de oferecer garantias para o motorista né, eu acho que se a empresa Uber, se deparar com isso ela vai pular fora do Brasil entendeu, nenhum outro país está obrigando ela fazer, a pagar tantas coisas, benefícios para o motorista como o Brasil tem feito, eu já vi algumas cidades aí do Brasil, onde os motoristas ganharam algumas regalias, ganharam processos judiciais, ganharam um monte de coisa, só para dizer né, na conversa passada que te falei, a pessoa já entra na empresa sabendo disso e mesmo assim passando-se um tempo ela quer mudar, eu acho errado, eu acho que o que a Uber oferece para a gente, a 99... motoristas de aplicativos, é a questão de você não ter um chefe na cabeça te enchendo o saco, então, eu trabalho agora na parte da manhã, aí na parte da manhã eu já não quero mais trabalhar, vou almoçar e voltar na parte da tarde ou na parte na parte da noite e não tenho ninguém que vai ficar me torrando as paciências por isso, eu já penso que se forem dados benefícios para os motoristas, poderão ser cobrados também resultados, então, por isso eu acho que é melhor deixar do jeito que está mesmo.”

Souza foi o único que não afirmou que uma aproximação dos sindicatos com a categoria seria benéfica, para ele, todas as condições sobre o exercício da atividade já então colocadas quando a pessoa decide trabalhar como motorista de aplicativos, não concordando com mudanças futuras. Ele cita a possibilidade de saída da empresa, caso fosse exigido dela dar benefícios aos motoristas, no entanto, vale destacar que no próprio país e na cidade sede da empresa Uber são encontrados movimentos que questionam as políticas da empresa, como já destacado a greve nos Estados Unidos e outra disputa envolvendo a Uber, sobre a questão dos vínculos

empregatícios, na Califórnia¹¹⁰. A empresa saiu vitoriosa no processo, mas podemos compreender que a organização dos motoristas por melhores condições de trabalho não afastaria a empresa do país, já que são meios de regular a atividade e beneficiar os motoristas.

Souza fala também sobre a falta da figura do chefe, mas como já foi debatido no item anterior deste trabalho, empresas como a Uber utilizam os meios tecnológicos, a partir dos algoritmos, para conseguir resultados e vigiar os motoristas, são destacados por ele também as características do trabalho flexível.

Apesar de ter sido questionado uma possível aproximação dos sindicatos com a categoria e compreendendo o momento de crise vivenciado pelas forças sindicais, tais fatores não impediriam uma organização dentro da própria categoria de motoristas de aplicativo, como a citada por Souza e Arquimedes, a AMASP, que se propõe para além de orientar, representar os motoristas frente ao governo. Outra organização, o STATTESP (Sindicato dos trabalhadores por aplicativos de transporte terrestre), que esteve à frente da paralisação no dia 26 de fevereiro de 2021, também se propõe a lutar e buscar melhores condições de trabalho para a categoria¹¹¹.

Cabe destacar, por último, que os movimentos de greve mostram as limitações da fiscalização dos algoritmos¹¹². Desta forma, os motoristas de aplicativo estão em movimento, buscando por mais direitos e melhores condições de trabalho.

2.4. MULHERES MOTORISTAS.

No dia 12 de abril de 2021, o site UOL divulgou uma reportagem retratando experiências vividas por mulheres que são motoristas de aplicativo. De acordo com a reportagem muito é relatado sobre as violências sofridas por mulheres que utilizam esses aplicativos e pouco é falado sobre a violência sofrida por mulheres motoristas. A reportagem traz relatos de diferentes mulheres, todas sofreram algum tipo de violência, assédio ou tentativa de estupro¹¹³.

¹¹⁰ <https://exame.com/tecnologia/apos-votacao-motoristas-seguem-sem-vinculo-empregaticio-com-uber-e-lyft/> acesso: 16/01/2022 as 15:14.

¹¹¹ <http://stattesp.com.br/> acesso: 16/01/2022 as 16:00

¹¹² WOODCOCK, Jamie. et al. O panóptico algorítmico da Deliveroo: mensuração, precariedade e a ilusão do controle. Uberização, trabalho digital e indústria 4.0. org. Ricardo Antunes; ed.1. São Paulo-Boitempo, 2020. p. 45.

¹¹³ <https://www.uol.com.br/universa/noticias/redacao/2021/04/12/estupro-e-luta-com-passageiro-motoristas-de-aplicativo-revelam-assedios.htm> acesso: 16/01/2022 as 17:30.

Neste trabalho, foram entrevistadas três mulheres e, ao serem questionadas sobre como era o dia a dia de uma mulher motorista e se já tinham sofrido algum tipo de violência no trabalho, relataram:

Dejanira:

"Era tranquilo, as pessoas falam que é perigoso, você não tem medo... Eu nunca tive nenhum problema, todos os meus passageiros sempre me respeitaram, nunca sofri nenhum assédio, nunca fui roubada, tive alguns medos, mas assim, fiquei sempre tranquila no final. Tem que sair de casa e fazer o que tem que ser feito né."

Bruna:

"A princípio, dependendo do bairro que eu entrava eu ficava com medo, com receio. Teve uma vez que eu peguei um passageiro e ele se sentou na frente e na hora de descer ele colocou a mão na minha perna, perguntou se eu não queria descer com ele, mas foi a primeira e última vez que aconteceu isso. Não, não me sentia insegura, sempre me senti segura e firme no que eu fazia, porém, às vezes tem pessoas que fazem algum comentário, mas você tem que ser firme, na sua resposta e na sua ação."

Joana:

"Então, eu acho bem complicado, pelo seguinte, porque infelizmente os homens na sua maioria, eles não respeitam, infelizmente. Eu já cheguei a pegar passageiros, para você ter ideia, que me chamaram para programa, e ter que deixar bem claro que estou trabalhando, quando terminar a corrida, eu sou sua motorista neste período, você vai descer, vai me pagar e acabou. Você entendeu, porque infelizmente é uma falta de respeito muito grande. O passageiro homem é diferente da mulher quando entra no carro. O passageiro homem quando ele entra no carro, é aqui do meu lado e eles querem me ensinar como dirigir (risos), eu sou a motorista, mais eles sempre querem me ensinar como dirigir, então, "vai aqui, vai ali", eu falo, "o senhor pretende me ensinar um caminho alternativo", respostas" não, aqui é melhor, entra por aqui", falo "não porque se o senhor for me ensinar, eu vou seguir o que o senhor está falando. Aí, eles querem sempre "a isso aqui é melhor, ó cuidado aí, ó o sinal ficou vermelho", sabe acho que eles ficam inseguros quando eles entram e vê que é uma mulher. Agora quando é mulher (passageira) já é melhor, primeiro por ela se sentir seguras e eu também me sinto segura, até mesmo por uma questão de violência, eu me sinto mais tranquila. Eu fico preocupada e tenho alguns critérios para pegar homens, se eu chegar lá, tô olhando de longe para ver o passageiro, se for dois homens

juntos, passo direto, eu não paro. Se é um senhor e uma criança, eu paro, porque geralmente é o avô com o neto, mas dois homens juntos não. Casal eu só pego se tiver com criança, se não estiver com criança eu passo direto, até mesmo por uma questão de preservação da vida, a minha. Também porque, a gente fala da questão motorista, esse foi um campo sempre dado ao homem né, não a mulher, a mulher que está aí entrando, conquistando espaço, mas eu não me sinto segura. Hoje em dia eu faço por uma questão financeira mesmo, se não, não faria.”

Como foi apontado no trabalho de Cinzia Arruzza, Tithi Bhattacharya e Nancy Fraser, uma em cada três mulheres já sofreram alguma violência de gênero ao longo da vida¹¹⁴. Nesta pesquisa, das três mulheres entrevistadas somente uma declara não ter sofrido nenhum tipo de violência. Dejanira aponta que nunca teve nenhum problema nas corridas que fez como motorista. No caso de Bruna e Joana, as violências relatadas são diversas e levam ao debate sobre a situação de trabalho dessas mulheres.

Pochmann observa uma mudança no ambiente de trabalho do que identificou como sociedade pós-industrial, mudança de uma sociedade de que tinha antes espaços delimitados para o exercício do trabalho e que agora se definida pelo trabalho imaterial. Esse tipo de trabalho é definido como aquele que, na realização da atividade, não gera bens materiais e duráveis, sendo enquadrado nesse tipo de trabalho a prestação de serviço, a produção cultural, a comunicação e o conhecimento. Desta forma, a execução deste tipo de trabalho pode ser feita de qualquer lugar, sem a necessidade de um espaço específico para a realização da atividade¹¹⁵.

Para Silvia Federici, a mulher fica sob o risco da violência doméstica que parte dos pais, irmãos, maridos e filhos, como também da violência pública, que parte de todos os lados, seja da ação particular masculina ou de instituições públicas. A autora compreende que a partir do momento que a mulher deixa de servir a um homem para servir vários, quando executa serviços fora do ambiente doméstico, fica mais vulnerável aos abusos, a partir das ações individuais dos homens como um

¹¹⁴ ARRUZZA, Cinzia et al. Feminismo para os 99%: um manifesto. 1.ed. -São Paulo- Boitempo, 2019. p. 57.

¹¹⁵ POCHMANN, Marcio. A crise capitalista e os desafios dos trabalhadores. Cadernos do CEAS, Salvador, n° 608-712, 2016. p. 702.

movimento contra a autonomia e independência das mulheres ou contra o próprio movimento feminista¹¹⁶.

Luiz Felipe Miguel e Flávia Biroli destacam que, tanto nas esferas privadas como nas públicas, são potencializadas a posição de vulnerabilidade das mulheres na medida em que sua autonomia é limitada de diversas formas, seja no controle do próprio corpo ou no acesso de recursos materiais e simbólicos para a viabilização de sua autonomia¹¹⁷.

A hipersexualização das mulheres, construída e disseminada pela mídia, para Federici, é também um fato que coloca as mulheres como alvos de agressões sexuais e contribui para a construção de uma cultura misógina, em que a autonomia e independência feminina são assimiladas como provocação sexual¹¹⁸.

Joana, em sua declaração, falou sobre o trabalho de motorista não ser um trabalho típico feminino, desta forma é colocado em debate a divisão sexual do trabalho, historicamente o trabalho da mulher foi destinado ao espaço doméstico e fora dele associado a atividades no cuidado de crianças, desta forma, são desenvolvidas aptidões diferentes para homens e mulheres desde sua infância¹¹⁹. Quando extrapolam esses espaços é quando aparece a raiz da vulnerabilidade feminina, permitindo uma violência resultante da hierarquia de gênero, raça e classe. Desta forma, dentro dessa hierarquia chefes e pessoas com “maior” poder a exercem como forma de agressão ou assédio sexual¹²⁰. Cabe pontuar que essas definições não são compreendidas por fatores biológicos ou naturais, mas sim por ideologias e sua reprodução as tornam aparentemente naturais¹²¹.

Podemos compreender, então, que além de estar numa situação de trabalho precária, as mulheres estão sujeitas a diferentes formas de violências resultantes de uma hierarquização fictícia, mas que se torna real e é praticada dada a reprodução de uma ideologia que inferioriza as mulheres nos diferentes espaços que ocupam. Uma

¹¹⁶ FEDERICI, Silvia. Mulheres e caça às bruxas: da idade média aos dias atuais. 1 ed.- São Paulo: Boitempo, 2019. p. 101.

¹¹⁷ MIGUEL, Luiz Felipe; BIROLI, Flávia. Feminismo e Política. 1 ed- São Paulo: Boitempo, 2014. p. 113.

¹¹⁸ FEDERICI, Silvia. Mulheres e caça às bruxas: da idade média aos dias atuais. 1 ed.- São Paulo: Boitempo, 2019. p.103.

¹¹⁹ MIGUEL, Luiz Felipe; BIROLI, Flávia. Feminismo e Política. 1 ed- São Paulo: Boitempo, 2014.p. 115.

¹²⁰ ARRIZZA, Cinzia.et.al. Feminismo para os 99%: um manifesto. 1.ed. -São Paulo- Boitempo,2019. p. 59.

¹²¹ MIGUEL, Luiz Felipe; BIROLI, Flávia. Feminismo e Política. 1 ed- São Paulo: Boitempo, 2014.p. 116.

relação que pode se agravar ainda mais nos momentos de crises, quando existe a falta de trabalho, ou a precarização dele, e a queda da renda familiar, fazendo com que os homens descarreguem suas frustrações sobre as mulheres¹²².

Essa motivos fazem com que Joana, por exemplo, tenha que selecionar os passageiros com quem vai fazer as viagens, e fazem com que as empresas criem políticas e mecanismos que tornem o ambiente para as mulheres, tanto motoristas como clientes, seguro, primeiro buscando atrair mulheres para se tornarem motoristas, com o programa “Elas na direção”, destinado a mulheres que buscam sua independência financeira, como descrito no site, um mecanismo dentro da plataforma chamado U-Elas ¹²³que possibilita às mulheres motoristas receberem chamadas de mulheres clientes. Assim, como pontuado por Joana, fazem com que se sintam mais seguras nas viagens.

¹²² FEDERICI, Sílvia. Mulheres e caça às bruxas: da idade média aos dias atuais. 1 ed.- São Paulo: Boitempo, 2019. p.98.

¹²³ <https://www.uber.com/pt-BR/newsroom/uber-lanca-elas-na-direcao/> acesso: 21/01/2022 as 21:03.

CONSIDERAÇÕES FINAIS.

Ao longo do trabalho foram debatidos diferentes pontos que acreditamos ser essenciais ao falar sobre trabalho, no entanto, quando falamos sobre uberização percebemos movimentos simultâneos que permitem que a modalidade de trabalho por aplicativos ganhe cada vez mais espaço.

Os diferentes debates e visões sobre a crise no sistema capitalista nos levam ao entendimento de que são as crises os motivos de mudanças, já que elas acabam por impactar toda a sociedade, e com o trabalho não seria diferente. Desta forma, a crise de hoje perdeu sua característica cíclica que determinava que teria um começo e um fim. Hoje, ela se caracteriza por ser estrutural, pois o capitalismo está trabalhando nos seus limites, diferentes países então com dívidas externas e internas impagáveis e gravadas pelo aumento do desemprego, tornando as soluções para a saída desta crise cada vez mais difíceis de serem encontradas.

No entanto, não faltam tentativas para sua superação com discursos que, de um lado, buscam valorizar e estimular o desenvolvimento tecnológico, principalmente no meio produtivo, dentro das indústrias, como um meio de salvar o meio ambiente. De outro lado, a tecnologia criada por seres humanos é compreendida como algo externo a eles e malvista entre os trabalhadores, pois acaba tornando o trabalho humano desnecessário no meio produtivo. O impacto disto é visto com o esvaziamento das fábricas e com o aumento do setor de serviços, permitindo o nascimento de mecanismo econômicos para justificar e dar respaldo para esse processo de mudança na vida cotidiana dos trabalhadores.

A economia de compartilhamento, uma nova modalidade econômica composta de um discurso que privilegia a partilha e a colaboração entre os indivíduos, buscando se opor ao consumismo e à falta de responsabilidade ecológica, aparece como uma solução para a superação da crise. Trata-se de um discurso que privilegia as diferentes esferas da sociedade e o meio ambiente, mas que, também, permite ainda a exploração de uma pessoa sobre outra, garantindo o lucro para as empresas que se enquadram nessa nova modalidade.

Como observado, a maioria dos motoristas entrevistados buscaram a atividade como meio de fugir do desemprego e garantir sua subsistência enquanto não conseguiam trabalhos em suas respectivas áreas de atividade. A partir dos seus relatos percebemos os meios perversos por meio dos quais a Uber e outras empresas

dos mesmos ramos agem para atrair os trabalhadores para serem “motoristas parceiros”.

A flexibilidade no tempo de trabalho aparece como um meio de atrair os trabalhadores para exercerem essa nova modalidade de trabalho, por meio do aplicativo. Como propagado pela empresa, o trabalhador é quem decide o quanto vai trabalhar, seja integral ou meio período. Porém, como foi visto a partir das entrevistas, os motoristas acabam tendo que expandir seu horário de trabalho a turnos extremamente longos, chegando a doze ou mais horas de trabalho, como constatado nas entrevistas realizadas, para conseguirem suprir ou ter ganhos aproximados aos que tinham quando trabalhavam assegurados pela CLT.

A falta de uma hierarquia física, personificada na figura de um chefe, é outro atrativo utilizado pela empresa, e onde aparece a ideia do empresário de si, fato gerador de confusões jurídicas sobre o enquadramento desses trabalhadores. Na realidade, ocorre que essas empresas utilizam a própria tecnologia como meio de fiscalizar e também controlar seus resultados, os algoritmos aparecem como um chefe invisível, desta forma a empresa consegue controlar seus motoristas enquadrando-os no modelo de trabalho exigido pela empresa, bem como nos resultados que fazem com que a empresa cresça. Essa situação faz com que os motoristas estranhem a situação, por estarem acostumados a ter uma pessoa sendo chefe, e com isso acreditam na autonomia do trabalho. A discussão aparece confusa também no meio jurídico, gerando diferentes tendências de interpretação sobre como enquadrar os motoristas de aplicativo.

As diferentes tendências são baseadas primeiro no trabalho autônomo, compreendendo que os motoristas são donos do meio de produção (carro) e assumem todo o risco da atividade. A segunda, prevê o vínculo empregatício desses trabalhadores, pois são submetidos a contratação com exigências feitas pela empresa, eles precisam se enquadrar aos padrões da empresa e são submetidos a avaliações pelos clientes, caso tenha uma sucessão de avaliações ruins são desligados da empresa. E a terceira defende o conceito de parassubordinação, um meio termo entre autonomia e vínculo empregatício, por se tratar de uma situação nova e peculiar. Esse debate ainda permanece em aberto.

Sem definições sobre o tema, a confusão se torna comum, porém, a empresa utiliza desses meios para fazer o trabalhador acreditar que é de fato autônomo e controla seu trabalho. Por outro lado, existe a compreensão de que o algoritmo é um

mecanismo tecnológico e programado por pessoas para atender suas vontades desta forma, a ideia de autonomia sobre a atividade não parece ser contemplada.

O contexto político e econômico em que a empresa chegou no Brasil a ajudou a se estabelecer. Era o ano de 2014, momento de uma crise política vivida no país que resultou no impeachment da presidente Dilma Rousseff, anos antes de ser aprovada a Reforma trabalhista em 2017, que significou um retrocesso das leis trabalhistas e afirmava a defasagem na CLT.

Com a Reforma trabalhista aprovada, foram geradas relações de trabalho estranhas, como o autônomo exclusivo que permite um trabalhador autônomo trabalhar para uma única pessoa, essa medida foi corrigida por uma medida provisória, mas perdurou por um tempo limitado ao vencimento da medida, assim voltando a vigorar as decisões da Reforma.

Observamos, então, um movimento partindo do próprio Estado, que busca afastar a ideia do vínculo empregatício entre os trabalhadores e a empresa, permitindo, assim, que esses trabalhadores se tornem pessoas jurídicas por intermédio do MEI (micro empreendedor individual) e deixando a empresa livre de pagar os direitos desses trabalhadores.

Sobre a Uber essa situação é semelhante, pois não houve um processo no qual as instituições nacionais buscaram regularizar a atividade, na realidade essa função foi atribuída para as instâncias municipais, cabendo a cada município regularizar a atividade, mas nenhuma das medidas tomadas foi no sentido de beneficiar e proteger os trabalhadores motoristas, privilegiaram os clientes e criaram meios de fiscalizar os trabalhadores com mecanismos para permitir ou não o indivíduo de trabalhar ou não com a atividade.

A maioria dos motoristas relataram que tal intervenção deveria ser uma via para beneficiar os motoristas, no entanto, isso não impede que esses trabalhadores possam se organizar e buscar meios de melhorar suas condições de trabalho. Apesar de muitos deles se comunicarem somente por meio dos aplicativos, como Whatsapp ou em grupos do Facebook, não impede movimentos comuns em busca de direitos para a categoria.

Como foi observado, a maioria dos motoristas entrevistados acredita ser benéfica a aproximação de sindicatos com a categoria, compreendendo que assim seria possível a busca por uma maior valorização dos profissionais, como também a busca de direitos para todos os trabalhadores informais.

Para além de uma aproximação, o que se observou foi que esses trabalhadores já se encontram em movimento no âmbito internacional e nacional. Em diferentes países onde a empresa Uber se encontra foram encontrados movimentos de greve e paralisação, todos lutando por mais direitos e melhores condições de trabalho. Também foram encontradas organizações sindicais e associações que se propuseram a defender a categoria frente às decisões dos governos.

Outra mudança destacada pelos autores trabalhados é referente ao ambiente de onde os trabalhos são realizados, desta forma é identificada uma mudança de uma sociedade industrial, em que os trabalhos eram realizados em ambientes específicos, para uma sociedade pós-industrial, onde o trabalho por ser realizado de qualquer lugar, utilizando-se do trabalho imaterial que compreende a prestação de serviço.

Com essa mudança, para além dos trabalhadores ficarem submetidos a uma atividade precarizada, ficam também submetidos aos riscos do ambiente onde o serviço será executado, situação que se agrava quando falamos das diferenciações de gênero.

Para as mulheres motoristas, a atividade apresenta ainda mais risco do que para os homens. Como foi declarado pelas motoristas, os casos de assédio na execução do trabalho acontecem e não são isolados, as mulheres ficam submetidas a um ambiente de trabalho hostil, tendo que criar meios de se defender e critérios para aceitar as corridas. De acordo com a bibliografia sobre o tema, essas situações são resultado do machismo e do patriarcalismo que estruturam diferentes sociedades no mundo, de modo global as mulheres são submetidas ao ambiente doméstico, onde podem ser submetidas a violência, quando saem dele ficam a mercê da violência pública contra elas. Para que seja evitada esse tipo de violência com as motoristas, a empresa cria mecanismos para aproximar motoristas mulheres de passageiras mulheres, para a viagem se tornar mais segura para elas e evitar que situações semelhantes às relatadas, ou piores, ocorram.

A partir desta pesquisa podemos compreender que para que existam empresas como a Uber são necessários processos que contribuam com a empresa. As crises e as decisões estatais aparecem no centro do debate sobre o tema, pois o segundo é responsável por regulamentar, permitir ou não a atividade e criar leis que visem a proteção social destes trabalhadores. No entanto, o impacto do trabalho parassubordinado se agrava quando o observamos pelas divisões de gênero, raça e

classe, cabendo aos trabalhadores se organizar e lutar para pressionar a empresa e as instâncias governamentais por melhores condições de trabalho.

BIBLIOGRAFIA.

MÉSZÁROS, István. **A Crise Estrutural do Capital**. 2. Ed. São Paulo: Boitempo, 2011.

POCHMANN, Marcio. **A crise capitalista e os desafios dos trabalhadores**. Cadernos do CEAS, Salvador, n° 608-712, 2016

FONTES, Virgínia. **Capitalismo em tempos de uberização: do emprego ao trabalho**. Marx e o Marxismo v.5 n.8 jan./jun. 2017 p. 45 a 67.

PREVITALI, Fabiane Santana. FAGIANI, Cilson César. et.al. Estado de bem-estar social, neoliberalismo e Estado gestor: aproximações globais. **A crise da democracia brasileira**. 1ed. Uberlândia. Ed. Navegando Publicações, 2017.

FERRER, Walkiria Martinez Heinrich; OLIVEIRA, Lourival José de. **Uberização do trabalho sob a ótica do conceito de subordinação estrutural**. Revista Direito UFMS, v.4, p. 177-194. Campo Grande, MS- jan./jun. 2018.

ANTUNES, Ricardo. **Adeus ao Trabalho? Ensaio sobre as metamorfoses e a centralidade do mundo do trabalho**. 16° ed. São Paulo: Editora Cortez. 2015.

ANTUNES, Ricardo. **O privilégio da servidão**. 1 ed. São Paulo: Boitempo, 2018.

TONELO, Iuri. et al. Uma nova reestruturação produtiva pós-crise 2008. **Uberização, trabalho digital e indústria 4.0**. org. Ricardo Antunes; ed.1. São Paulo- Boitempo, 2020.

ROSSO, Sadi Dai. **O Ardil da Flexibilidade: os trabalhadores e a teoria do valor**. 1. Ed. – São Paulo: Boitempo, 2017.

FERRER, Walkiria Martinez Heinrich; OLIVEIRA, Lourival José de. **Uberização do trabalho sob a ótica do conceito de subordinação estrutural**. Revista Direito UFMS, v.4, p. 177-194. Campo Grande, MS- jan./jun. 2018.

BRASIL, Natalia Marques Abramides. **Relações de trabalho em plataforma digital: desafios ao modelo tradicional do direito do trabalho**. Ed. Lumens Juris. Rio de Janeiro. 2009.

MARTINS, Ana Christina Tavares; MIRANDA, Maria Geralda de. **Capital Social, precarização e Uberização do trabalho**. LexCult, Rio de Janeiro, v.1, p. 93-108, set/dez. 2017.

WOODCOCK, Jamie. et al. O panóptico algorítmico da Deliveroo: mensuração, precariedade e a ilusão do controle. **Uberização, trabalho digital e indústria 4.0**. org. Ricardo Antunes; ed.1. São Paulo- Boitempo, 2020.

ARRUZZA, Cinzia. et.al. **Feminismo para os 99%: um manifesto**. 1.ed. -São Paulo- Boitempo, 2019.

FEDERICI, Silvia. **Mulheres e caça às bruxas: da idade média aos dias atuais**. 1 ed.- São Paulo: Boitempo, 2019.

MIGUEL, Luiz Felipe; BIROLI, Flávia. **Feminismo e Política**. 1 ed- São Paulo: Boitempo, 2014.

Metodologia

MEIHY, José Carlos Sebe. B.; HOLANDA, Fabíola. **Manual de História Oral: como fazer, como pensar**. 2. ed. São Paulo – ed. Contexto, 2015.

ALBERTI, Verena. **Manual de História Oral**. 3 ed. Rio de Janeiro - ed. FGV, 2005.

Sites e jornais

<https://www.uber.com/pt-BR/newsroom/history/> acesso: 19/01/2022 as 09:20.

<https://www.uber.com/pt-BR/newsroom/fatos-e-dados-sobre-uber/> acesso: 19/01/2022 as 09:21

<https://economia.uol.com.br/empregos-e-carreiras/noticias/redacao/2021/08/31/trabalhadores-informais-segundo-trimestre-ibge.htm> acesso: 19/01/2022 as 10:38.

https://www.uber.com/br/pt-br/about/?utm_campaign=CM2150781-programmatic-display-brightroll_25_99_BRNational_r_all_bra_cpm_ptBR_WK21%7CNEXT%7CQ4%7CGPOP%7CVZN%7CL2R0Aff21-PO458266&utm_medium=display-programmatic&utm_source=brightroll acesso: 30/11/2021 às 08:52.

<https://draflaviaortega.jusbrasil.com.br/noticias/561305476/lei-13640-2018-lei-do-uber-regulamenta-o-transporte-remunerado-privado-individual-de-passageiros> Acesso:05/01/2022 as 17:10.

<http://www.capital.sp.gov.br/noticia/prefeitura-regulamenta-normas-de-transporte-de-passageiros-por-aplicativo> acesso: 05/01/2022 as 17:20.

<https://www.kovi.com.br/> acesso: 06/01/2022 as 10:45.

<https://www.cnnbrasil.com.br/business/uber-faz-parceria-com-hertz-para-50-mil-carros-tesla-nos-eua/> acesso: 19/01/2022 as 14:22.

<https://g1.globo.com/economia/tecnologia/noticia/2021/02/19/uber-perde-batalha-na-suprema-corte-do-reino-unido-sobre-direitos-de-motoristas.ghtml> acesso: 19/01/2022 as 14:40.

<https://www.uber.com/br/pt-br/drive/> acesso: 28/12/2021 às 11:39.

http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2015-2018/2017/lei/l13429.htmAcesso: 29/12/2021

<https://www.sebrae.com.br/sites/PortalSebrae/ideias> acesso: 18/01/2022 as 17:26.

<https://www.sebrae.com.br/sites/PortalSebrae/Busca?q=pesquisa%20de%20mercado#this> acesso: 18/01/2022 às 17:29.

<https://www.sebrae.com.br/sites/PortalSebrae/conteudos/planodeneg%C3%B3cio> acesso: 18/01/2022 as 17:42.

http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2015-2018/2017/mpv/mpv808.htm acesso: 19/01/2022. às 15:31

<https://www.jusbrasil.com.br/topicos/10634289/artigo-3-do-decreto-lei-n-5452-de-01-de-maio-de-1943> acesso: 07/01/2022 as 16:46.

<https://www.uber.com/br/pt-br/drive/> acesso: 28/12/2021 às 11:39

<https://agenciabrasil.ebc.com.br/geral/noticia/2021-08/brasil-tem-152-milhoes-de-pessoas-com-acesso-internet#:~:text=Brasil%20tem%20152%20milh%C3%B5es%20de%20pessoas%20com%20acesso%20%C3%A0%20internet%20%7C%20Ag%C3%Aancia%20Brasil> acesso: 07/01/2022 as 20:05.

https://deliveroo-co-uk.translate.google/?_x_tr_sl=en&_x_tr_tl=pt&_x_tr_hl=pt-BR&_x_tr_pto=sc acesso: 10/01/2022 as 13:54.

https://www.uber.com/br/pt-br/drive/basics/before-you-start/?utm_campaign=CM2057687-search-google-brand_25_-99_BR-National_driver_web_acq_cpc_pt-BR_Generic_Exact_uber%20motorista_kwd-295443417787_471922051418_116335961652_e_c&utm_source=AdWords_Brand acesso: 10/01/2022 as 17:17.

https://www.uber.com/br/pt-br/drive/basics/getting-your-car-ready/?utm_campaign=CM2057683-search-google-brand_25_-99_BR-National_driver_web_acq_cpc_pt-BR_Generic_BMM_%2Buber_kwd-38545560932_533468447478_123542759414_b_c&utm_source=AdWords_Brand acesso: 10/01/2022 as 18:39.

<https://www.uber.com/pt-BR/blog/in-de-sp/earn/drive/page/5> acesso: 10/01/2022 as 18:54.

https://www.uber.com/legal/pt-br/document/?country=brazil&lang=pt-br&name=general-community-guidelines&utm_campaign=CM2057687-search-google-brand_25_-99_BR-National_driver_web_acq_cpc_pt-BR_Generic_Exact_uber%20motorista_kwd-295443417787_471922051418_116335961652_e_c&utm_source=AdWords_Brand acesso: 10/01/2022 as 18:58

<https://argparking.wordpress.com/lava-rapido-para-motorista-de-aplicativo-uber-99-taxi-uber-eats-ifood-rappi-loggi-em-sao-caetano-do-sul/> acesso: 16/01/2022 as 09:51.

<https://www.tecmundo.com.br/uber/112162-motoristas-uber-entram-greve-eua-em-luta-remuneracao-melhor.htm> acesso: 16/01/2022 as 11:01

https://brasil.elpais.com/brasil/2016/12/19/economia/1482164970_634000.html acesso: 16/01/2022 as 11:02.

<https://www.uol.com.br/tilt/noticias/redacao/2019/05/07/motoristas-da-uber-no-brasil-aderem-a-greve-mundial-e-vao-parar-por-24h.htm> acesso: 16/01/2022 as 11:15.

<https://canaltech.com.br/apps/o-que-e-e-como-funciona-o-uber-promo/> acesso: 16/01/2022

<https://99app.com/99poupa/#:~:text=99Poupa&text=A%20categoria%20criada%20especialmente%20para,qualidade%20e%20seguran%C3%A7a%20de%20sempre>.
acesso: 16/01/2022 as 11:49.

<https://www.techtudo.com.br/noticias/2020/12/como-funciona-o-99compartilha-entenda-a-corrida-compartilhada-da-99.ghtml> acesso: 16/01/2022 as 11:50.

<https://www.brasildefato.com.br/2021/03/04/artigo-paralisacao-dos-motoristas-de-aplicativo-expoe-os-efeitos-da-precarizacao> acesso: 16/01/2022 as 11:57.

<https://www.pagina13.org.br/entregadores-por-aplicativos-trabalhadores-que-comecam-a-se-organizar/> acesso: 16/01/2022 as 12:09.

<https://amasp.org/> acesso: 16/01/2022 as 12:25.

<https://agenciabrasil.ebc.com.br/economia/noticia/2021-10/ibge-aumenta-emprego-formal-e-informal-mas-cai-rendimento-medio#:~:text=O%20n%C3%BAmero%20de%20trabalhadores%20por,de%20trabalhadores%20informais%20no%20pa%C3%ADs>.
acesso: 16/01/2022 as 12:28.

<https://exame.com/tecnologia/apos-votacao-motoristas-seguem-sem-vinculo-empregaticio-com-uber-e-lyft/> acesso: 16/01/2022 as 15:14.

<http://stattesp.com.br/> acesso: 16/01/2022 as 16:00

<https://www.uol.com.br/universa/noticias/redacao/2021/04/12/estupro-e-luta-com-passageiro-motoristas-de-aplicativo-revelam-assedios.htm> acesso: 16/01/2022 as 17:30.

<https://www.uber.com/pt-BR/newsroom/uber-lanca-elas-na-direcao/> acesso: 21/01/2022 as 21:03.