



UNIVERSIDADE FEDERAL DA PARAÍBA
CENTRO DE CIÊNCIAS HUMANAS, LETRAS E ARTES
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM SOCIOLOGIA

A INSERÇÃO DA UBER EM UMA REGIÃO PERIFÉRICA:
Uma análise sobre os seus efeitos no mercado de trabalho e na trajetória de
motoristas por aplicativo no Rio Grande do Norte

JOSÉ CLEYTON NEVES LOPES

JOÃO PESSOA, PB

2022

JOSÉ CLEYTON NEVES LOPES

A INSERÇÃO DA UBER EM UMA REGIÃO PERIFÉRICA:

Uma análise sobre os seus efeitos no mercado de trabalho e na trajetória de motoristas por aplicativo no Rio Grande do Norte

Tese Apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Sociologia do Centro de Ciências Humanas, Letras e Artes da Universidade Federal da Paraíba como requisito para obtenção do Título de Doutor em Sociologia.

Linha de Pesquisa: Trabalho, Políticas Sociais e Desenvolvimento.

Orientador: Prof. Dr. Roberto Vêras de Oliveira.

JOÃO PESSOA, PB

2022

Catálogo na publicação
Seção de Catalogação e Classificação

L864i Lopes, José Cleyton Neves.

A inserção da Uber em uma região periférica : uma análise sobre os seus efeitos no mercado de trabalho e na trajetória de motoristas por aplicativo no Rio Grande do Norte / José Cleyton Neves Lopes. - João Pessoa, 2022.

193 f. : il.

Orientação: Roberto Véras de Oliveira.
Tese (Doutorado) - UFPB/CCHLA.

1. Relações de Trabalho - Uber. 2. Uber - Trajetórias - Brasil. 3. Mercado de trabalho - Motorista de aplicativo. I. Oliveira, Roberto Véras de. II. Título.

UFPB/BC

CDU 331.1(043)

FOLHA DE AVALIAÇÃO

A tese intitulada *A inserção da Uber em uma região periférica: Uma análise sobre os seus efeitos no mercado de trabalho e na trajetória de motoristas por aplicativo no Rio Grande do Norte*, de autoria de José Cleyton Neves Lopes, sob orientação do Prof. Dr. Roberto Vêras de Oliveira, apresentada em sessão pública ao Programa Pós-Graduação em Sociologia do Centro de Ciências Humanas, Letras e Artes, da Universidade Federal da Paraíba, como requisito para obtenção do título de Doutor em Sociologia, foi aprovada em 04/07/2022, pela Banca Examinadora composta pelos seguintes membros:



Prof. Dr. Roberto Vêras de Oliveira.

Doutorado em Sociologia pela Universidade de São Paulo (USP).

Orientador (PPGS-UFPB).

Prof. Dr. Maurício Rombaldi.

Doutorado em Sociologia pela Universidade de São Paulo (USP).

Examinador Interno 01 (PPGS-UFPB).

Prof. Dr. Marcio Gomes de Sá.

Doutorado em Sociologia pela Universidade do Minho, Portugal.

Examinador Interno 02 (PPGS-UFPB).

Prof. Dr. Ari Rocha da Silva.

Doutorado em Ciências Sociais pela Universidade do Vale do Rio dos Sinos (Unisinos).

Examinador Externo 03 (Professor contratado do Secretaria da Educação do Estado do RS).

Prof^ª. Dra. Maria Aparecida da Cruz Bridi.

Doutorado em Sociologia pela em Sociologia pela Universidade Federal do Paraná (UFPR).

Examinador Externo 04 (Professora Associada da UFPR).

*Ao meu amado filho, José Elias, e à minha
esposa e companheira, Luana Sobral.*

AGRADECIMENTOS

A realização desta tese contou com o incentivo, a colaboração, a parceria e a orientação de diferentes pessoas e instituições públicas. Todas deixaram, em algum momento e de alguma forma, suas melhores marcas em minha formação acadêmica e na realização desta pesquisa. Mencioná-las aqui, portanto, é o mínimo que devo fazer para demonstrar minha gratidão, admiração e respeito por elas.

Para iniciar o desenvolvimento da pesquisa e a elaboração desta tese, contei com o incentivo decisivo do professor Maurício Rombaldi. Sua coorientação, somada à orientação inestimável que recebi do professor Roberto Vêras, tornou minha trajetória no doutorado um privilégio. Com ambos, aprendi mais que teorias sociológicas e metodologias de pesquisa. Aprendi a como conduzir o trabalho docente e de pesquisa com rigor, seriedade e honestidade. Sinto-me honrado por ter convivido com eles na universidade.

Sou grato aos demais professores do Programa de Pós-Graduação em Sociologia (PPGS) da Universidade Federal da Paraíba (UFPB), que tive a oportunidade de conhecer, assim como aos colegas Alyson, Rodrigo, Eduardo e Paulo, com quem compartilhei ideias, angústias e experiências durante o doutorado. Agradeço, ainda, as contribuições valiosas e críticas do professor Ari Silva e das professoras Ludmila Abílio e Maria Aparecida Bridi, que participaram da qualificação e defesa desta tese.

O trabalho de campo e os estudos empíricos demandados pela pesquisa só foram possíveis com a colaboração de André, Ely, Victor, Anderson, Thiago e Evandro. As parcerias com Pedro Jorge, Euníce Matias, Andréia Braz e Anyelle Palhares foram vitais para dar qualidade ao texto desta tese. Sou muito grato a essas pessoas pela confiança e contribuição.

Agradeço, ainda, pelos incentivos e pelas garantias que recebi do Instituto Federal de Educação, Ciência e Tecnologia do Rio Grande do Norte, onde sinto orgulho em trabalhar, e da Universidade Federal da Paraíba, especialmente do PPGS, que me acolheu e proporcionou uma formação acadêmica de excelência. Respeito e admiro ambas as instituições públicas.

Finalmente, agradeço: à minha mãe, Maria de Lourdes; à minha irmã, Maria Camila; aos meus sogros, Francisco Hilario e Maria de Fátima; aos meus cunhados, Daniel Espíndola e Larissa Sobral; e às minhas estimadas sobrinhas, Maria Helena e Lis Maria, por todo apoio e incentivo. De forma muito especial e emocionada, agradeço e dedico esta tese àqueles que inspiram e dão sustento e sentido à minha vida: Luana Sobral, esposa e companheira, e José Elias, meu amado filho.

RESUMO

Esta pesquisa se inscreve nos estudos referentes às atuais formas de trabalho e tem como objeto de análise a inserção da empresa-plataforma Uber, numa região historicamente marcada por um padrão de relações de trabalho precárias. A nossa análise consistiu na realização de um duplo esforço na problematização desse objeto: 1) a inserção da Uber no Brasil, na região Nordeste e no Rio Grande do Norte, e como têm se articulado as formas de controle e de gerência dessa empresa-plataforma ao padrão de relações de trabalho em tais espaços; 2) apreender as práticas e estratégias que vêm se estabelecendo pelos motoristas por aplicativo, sendo esta uma relevante dimensão para analisar os efeitos da disseminação de serviços mediados por aplicativos e a remodelagem que estes estão gerando sobre as condições de trabalho. Interessou-nos saber, fundamentalmente, quais são as implicações geradas pela inserção da Uber e de que maneira ela tem se articulado a um padrão de relações de trabalho estruturalmente precário e flexível como o existente no Brasil, notadamente, na região Nordeste. Este constituiu o problema central desta pesquisa. A nossa hipótese é de que o modelo de gerenciamento e a organização do trabalho da Uber, o qual tratamos como paradigmático no capitalismo de plataforma, têm atualizado, com tecnologias informacionais modernas, o padrão de relações de trabalho historicamente existentes no Brasil e na região Nordeste, conservando aspectos estruturantes, tais como a precarização, a flexibilização e, sobretudo, a centralidade da informalidade. Verificamos isso através do levantamento de dados socioeconômicos referentes a esses espaços e ao analisarmos a trajetória laboral de motoristas por aplicativo. Observamos e demonstramos, finalmente, que essa atualização não ocorre sem produzir tensões e novas contradições nas relações de trabalho.

Palavras-chave: Uber. Padrão das relações de trabalho no Brasil e no Nordeste. Rio Grande do Norte. Trajetórias de trabalho.

ABSTRACT

This research is part of studies referring to current forms of work and its object of analysis is the insertion of the platform-company Uber, in a region historically marked by a pattern of precarious work relations. Our analysis consisted in a realization of a double effort in the problematization of this object: 1) the insertion of Uber in Brazil, in the Northeast region and in *Rio Grande do Norte*, and how the forms of control and management of this platform-company have been articulated to the pattern of work relations in such spaces; 2) apprehend the practices and strategies that have been established by drivers by app, which is a relevant dimension to analyze the effects of the dissemination of services mediated by apps and the remodeling that these are generating on working conditions. We were interested in knowing, fundamentally, what are the implications generated by the insertion of Uber and how it has been articulated to a structurally precarious and flexible pattern of work relations such as the one that exists in Brazil, notably, in the Northeast region. This constituted the central problem of this research. Our hypothesis is that Uber's management model and work organization, which we treat as paradigmatic in platform capitalism, have updated, with modern information technologies, the pattern of work relations historically existing in Brazil and in the Northeast region, preserving structuring aspects, such as precariousness, flexibility and, mostly, the centrality of informality. We verified this through the survey of socioeconomic data referring to these spaces and by analyzing the work trajectory of drivers by app. Finally, we observed and demonstrated that this updating does not occur without producing tensions and new contradictions in labor relations.

Keywords: Uber. Pattern of labor relations in Brazil and in the Northeast. *Rio Grande do Norte*. Work trajectories.

LISTA DE ILUSTRAÇÕES

Gráficos

Gráfico 1.	Taxa de desemprego anual aberta no Brasil	70
Gráfico 2.	Grau de informalidade no Brasil	70
Gráfico 3.	Número de trabalhadores “por conta própria” no setor de transporte terrestre e entrega do Brasil	74
Gráfico 4.	Taxa de desocupação, na semana de referência, das pessoas de 14 anos ou mais de idade por sexo	81
Gráfico 5.	Taxa de desocupação, na semana de referência, das pessoas de 14 anos ou mais de idade por raça	82
Gráfico 6.	Brasil e Nordeste: Evolução da taxa de crescimento do PIB – 2002 a 2017...	100
Gráfico 7.	Número de trabalhadores “por conta própria” no setor de transporte terrestre e entrega do Nordeste	104
Gráfico 8.	População do Rio Grande do Norte por grupos de idade	107
Gráfico 9.	Taxa de desemprego anual de 1992 até 2014	111
Gráfico 10.	Taxa de desocupação, na semana de referência, das pessoas de 14 anos ou mais de idade (%)	117
Gráfico 11.	Número de taxistas no RN	118
Gráfico 12.	Número de trabalhadores “por conta própria” no setor de transporte terrestre e entrega do RN	120
Gráfico 13.	Empregos Formais no setor de Transporte e Comunicações do RN	121

Figuras:

Figura 1.	Expansão da Uber no Brasil	71
Figura 2.	Presença da Uber na região metropolitana de Natal	119
Figura 3.	Presença da Uber na região metropolitana de Mossoró	120

LISTA DE TABELAS

Tabelas

Tabela 1.	O tamanho da Uber em números	24
Tabela 2.	O tamanho da Uber no Brasil	72
Tabela 3.	Taxas de crescimento médias para a ocupação de trabalhadores por conta própria	73
Tabela 4.	Grau de informalidade no Brasil e nas regiões (1993-2002)	97
Tabela 5.	Renda média domiciliar per capita segundo Região	100
Tabela 6.	Proporção de pessoas com baixa renda – Brasil	101
Tabela 7.	Índice de Gini da distribuição do rendimento nominal mensal dos domicílios particulares permanentes, com rendimento domiciliar, por situação do domicílio	102
Tabela 8.	Composição do mercado de trabalho formal por setor no RN	109
Tabela 9.	Renda média do trabalho principal	111
Tabela 10.	Grau de informalidade (1993-2003)	111
Tabela 11.	Pessoas de 10 anos ou mais de idade, ocupadas na semana de referência por grupos de horas habitualmente trabalhadas por semana no trabalho principal, sexo e posição na ocupação, subgrupo e categoria do emprego no trabalho principal	112
Tabela 12.	Renda, Pobreza e Desigualdade – Estado do Rio Grande do Norte	115

SUMÁRIO

1. INTRODUÇÃO	13
2. A EMERGÊNCIA DA UBER E OS EFEITOS DE SEU MODELO ORGANIZACIONAL SOBRE AS RELAÇÕES DE TRABALHO	24
2.1. O PROCESSO DE REESTRUTURAÇÃO PRODUTIVA	30
2.2. O PROGRAMA NEOLIBERAL E SUA ESTRATÉGIA DE DOMINAÇÃO SIMBÓLICA E POLÍTICA	32
2.3. AS NOVAS TECNOLOGIAS INFORMACIONAIS.....	38
2.4. IMPLICAÇÕES E CONTROVÉRSIAS DO CAPITALISMO DE PLATAFORMA	43
3. A ARTICULAÇÃO ENTRE O MODELO ORGANIZACIONAL DA UBER E O PADRÃO DE RELAÇÕES DE TRABALHO NO BRASIL	53
3.1. O CARÁTER HISTORICAMENTE FLEXÍVEL E PRECÁRIO DAS RELAÇÕES DE TRABALHO NO BRASIL	53
3.2. A DISSEMINAÇÃO DOS SERVIÇOS POR APLICATIVO NO SETOR DE TRANSPORTE DO BRASIL .	69
3.3. A UBERIZAÇÃO COMO PREFIGURAÇÃO DA NOVA (CONTRA)REFORMA TRABALHISTA.....	75
3.4. IMPACTOS DA PANDEMIA DA COVID-19 SOBRE A DINÂMICA DE TRABALHO DOS MOTORISTAS POR APLICATIVO	79
4. A INCORPORAÇÃO DA UBER AO PADRÃO DE RELAÇÕES DE TRABALHO NA REGIÃO NORDESTE.....	85
4.1. FORMAÇÃO HISTÓRICA E SOCIOECONÔMICA DO NORDESTE	86
4.3. ATUAÇÃO DO ESTADO NA REGIÃO.....	92
4.4. O IMPACTO DA REESTRUTURAÇÃO PRODUTIVA E DO NEOLIBERALISMO NO NORDESTE.....	94
4.5. CRISE DO EMPREGO E A INSERÇÃO DA UBER NA REGIÃO.....	99
5. A EMERGÊNCIA DA UBER NO RN	106
5.1. ASPECTOS DEMOGRÁFICOS DO RIO GRANDE DO NORTE.....	107
5.2. O DESENVOLVIMENTO RECENTE DO RN E O SEU NEXO COM O PADRÃO DAS RELAÇÕES DE TRABALHO.....	108
5.3. A ENTRADA DA UBER E SEUS EFEITOS NO SETOR DE TRANSPORTE DE PASSAGEIROS DO RN	118
5.4. NOVAS PRAÇAS DE TRANSPORTE PARTICULAR DE PASSAGEIROS OU CENAS DA PRECARIZAÇÃO?.....	123
6. TRAJETÓRIAS LABORAIS DOS MOTORISTAS POR APLICATIVO NO RN.....	129
6.1. PRIMEIRO CASO: A TRAJETÓRIA DE MATEUS.....	131
6.2. SEGUNDO CASO: A TRAJETÓRIA DE MARCOS	138
6.3. TERCEIRO CASO: A TRAJETÓRIA DE LUCAS	146

6.4. QUARTO CASO: A TRAJETÓRIA DE JOÃO.....	152
6.5. QUINTO CASO: A TRAJETÓRIA DE PAULO	157
6.6. A (RE)PRODUÇÃO DA PRECARIZAÇÃO À LUZ DAS TRAJETÓRIAS DE TRABALHO	164
7. CONSIDERAÇÕES FINAIS	171
REFERÊNCIAS	175
ANEXO A: QUESTIONÁRIO PARA CARACTERIZAÇÃO DO ENTREVISTADO.....	184
ANEXO B: ROTEIRO PARA ENTREVISTA	186

1. INTRODUÇÃO

Esta pesquisa se inscreve nos estudos referentes às atuais formas de trabalho e tem como objeto de análise a inserção da empresa-plataforma Uber numa região historicamente marcada por um padrão de relações de trabalho precário. Ela situa-se em tais estudos abordando, por um lado, a emergência do “capitalismo de plataforma” à luz da sociabilidade¹ capitalista no Brasil, em geral, e na região Nordeste, em particular; e, por outro, visando compreender as implicações geradas pela forma de controle e gerência da Uber sobre as trajetórias laborais de motoristas por aplicativo.

Os aspectos conjunturais que galvanizaram a entrada de milhares de trabalhadores no mercado de trabalho informal através da Uber também são considerados, a exemplo do aumento do desemprego. Nos últimos sete anos, a taxa média de desemprego aberta no país ficou em torno de 12% da força de trabalho, segundo a Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios (Pnad). E cresceu ainda mais no contexto da pandemia da Covid-19, doença causada pelo coronavírus SARS-CoV-2. Esse período coincide com a fase de disseminação de serviços oferecidos sob a mediação de empresas-plataformas no país, que trouxeram consigo novas ocupações.

Nesse contexto, a Uber alcançou uma destacada posição no Brasil. Tornou-se a principal empresa-plataforma no setor de transporte particular de passageiros. Com efeito, o seu modelo de controle e gerência da força de trabalho se mostra pertinente à compreensão de como tem se articulado as novas formas de trabalho e o padrão de relações laborais existentes no país. No caso do Rio Grande do Norte, cujo padrão de relações de trabalho reflete os traços gerais da região Nordeste, a Uber iniciou suas atividades em 26 de agosto de 2016. Nesse estado, ela já conta com cerca de 11 mil motoristas cadastrados em sua plataforma (GOMES, 2019), que têm nessa ocupação laboral senão a única, mas certamente uma relevante fonte de renda. O rápido crescimento do número de motoristas ocorreu em paralelo ao aumento do desemprego no estado, que alcançou uma média de 14,5% em 2016, enquanto a média regional correspondeu a 13,6% e a nacional 11,5% no mesmo período², conforme dados apresentados pela Pnad Contínua. Isto posto, a dinâmica recente do mercado de trabalho

¹ Por sociabilidade, concebemos o que diz Cardoso (2019, p. 36): “sociabilidade é a própria ordem social em movimento, o momento de atualização e inquirição de seus horizontes e de seu modo de estruturação, que, por isso, é constitutivo da ordem ela mesma”.

² Consideramos a taxa média de desemprego aberta das quatro pesquisas trimestrais do ano de 2016.

norte-rio-grandense, após a entrada da Uber, tornou-se um campo empírico oportuno aos propósitos de investigação e análise desta pesquisa.

Frente à inserção do serviço de transporte de passageiros por aplicativo Uber no Brasil, no Nordeste e, sobretudo, no Rio Grande do Norte, esta pesquisa analisa de maneira articulada as trajetórias ocupacionais de motoristas por aplicativo, buscando compreendê-las considerando os efeitos gerados pela lógica operacional desse serviço numa região historicamente marcada por condições precárias de trabalho para uma expressiva fração dos trabalhadores. Essa articulação consiste em explicitar os aspectos contínuos e descontínuos, coerentes e contraditórios presentes entre a chamada uberização³ e uma sociabilidade capitalista⁴ configurada a partir de um padrão de relações laborais precárias e flexíveis. Em termos gerais, neste enfoque, identificamos a tensão entre as estruturas sociais existentes e as novas práticas e estratégias de trabalhadores que encontraram no vínculo com a Uber uma alternativa de autoemprego, assim como os possíveis deslocamentos e mudanças que esta vem produzindo.

Isso nos levou a realizar um duplo esforço na problematização do objeto de pesquisa. Um consistiu em analisar a inserção da Uber no Brasil e na região Nordeste e como têm sido articuladas as formas de controle e de gerência por essa empresa-plataforma sobre o padrão de relações de trabalho em tais espaços. O outro incidiu na apreensão das práticas e estratégias que vêm sendo estabelecidas pelos motoristas por aplicativo, sendo essa uma relevante dimensão sobre a análise dos efeitos da disseminação de serviços mediados por aplicativos e a remodelagem que estão gerando sobre as condições de trabalho. Interessou-nos saber, fundamentalmente, quais são as implicações geradas pela inserção da Uber e de que maneira ela tem se articulado a um padrão de relações de trabalho estruturalmente precário e flexível, como o existente no Brasil e, notadamente, na região Nordeste. Este constitui o nosso problema central.

Quanto à execução da pesquisa e à organização desta tese, adotamos diferentes estratégias metodológicas que se coadunaram com os objetivos traçados. Inicialmente, foram

³ Empregamos o termo “uberização” para caracterizar um processo de subordinação das relações de trabalho à mediação de plataformas digitais e à lógica de algoritmos programados para organizar e elevar a produtividade do trabalho. Além disso, a “uberização” se caracteriza por dá maior centralidade à informalização do trabalho à dinâmica produtiva e de serviços do capitalismo contemporâneo. Nesse sentido, o *modus operandi* da Uber é paradigmático.

⁴ Por “sociabilidade capitalista” concebemos, outra vez, a definição elaborada por Cardoso (2019, p. 36), segundo a qual ela corresponde à “distribuição desigual dos recursos materiais, simbólicos e de poder, e a apropriação privada da produção social e de seus recursos, o que requer um tipo específico de legitimação das posições ocupadas e atualizadas pelos agentes, legitimação que é aspecto estruturante das expectativas recíprocas de dominantes e subalternos, e de cada categoria entre si”.

realizados levantamentos bibliográficos referentes ao chamado “capitalismo de plataforma”, no qual a lógica operacional da Uber é tratada como o seu principal modelo de relações de trabalho. E a partir de um diálogo com o estado da arte referente a esse fenômeno, expomos a nossa concepção de uberização do trabalho. Por meio dessas considerações, ressaltamos as mudanças que o regime de acumulação tem apresentado a partir da última quadra do século XX. Nessa etapa, analisamos os nexos entre a dinâmica dos serviços sob demanda via aplicativo com o “regime de acumulação flexível” (HARVEY, 2012). Com esse propósito, revisitamos estudos referentes ao capitalismo pós-fordista, que emergiu em meados dos anos 1970. Enfatizamos, também, a emergência do neoliberalismo e como ele se expressa, no mundo do trabalho, através da uberização em aspectos como “a redução do trabalhador a um *trabalhador just-in-time*, a um *autogerente subordinado*” (ABÍLIO, 2020b, p. 112, grifo do autor). O desenvolvimento dessa etapa compõe o segundo capítulo da tese.

Na etapa seguinte da pesquisa, problematizamos como a inserção da Uber tem se articulado ao padrão de relações de trabalho no Brasil, exposto no terceiro capítulo, e na região Nordeste, no quarto. Em ambos os capítulos, consideramos os aspectos estruturais e históricos referentes às relações de trabalho, bem como o contexto em que a Uber expandiu o seu serviço por aplicativo no setor de transporte. Com efeito, ressaltamos a precária regulação/proteção social do trabalho existente, o baixo padrão de remuneração salarial, o elevado nível de rotatividade das ocupações e a coexistência de trabalhos formais e informais como aspectos definidores do padrão das relações de trabalho, ora reforçados pela (contra)reforma trabalhista, constituída na Lei nº 13.467/2017. Por essa razão, estabelecemos um comparativo entre tais aspectos e o modelo de dinâmica de trabalho trazido pelas empresas-plataformas, em especial a Uber. Além disso, analisamos o impacto da crise brasileira iniciada em 2015/2016 e os efeitos da pandemia da Covid-19 sobre o cotidiano laboral dos motoristas por aplicativo.

Seguindo essa perspectiva, no quinto capítulo, contextualizamos a inserção da Uber e seus efeitos produzidos no Rio Grande do Norte, mais precisamente na região metropolitana de Natal e na segunda maior cidade desse estado, Mossoró⁵. Essa contextualização parte da descrição do recente desenvolvimento do estado e de dados sociodemográficos e econômicos disponibilizados por órgãos governamentais. Em seguida, descrevemos os principais pontos em que os motoristas por aplicativo se concentram, com destaque nos lugares de encontro e interação da categoria. É dessa forma, portanto, que apresentamos o espaço social no qual os

⁵ Esse recorte espacial está baseado na área de atuação da Uber no RN atualmente.

trabalhadores estão posicionados e quais são os limites estruturados para as suas respectivas trajetórias.

Tendo em vista as recentes mudanças no capitalismo, encontramos trabalhadores, no caso brasileiro, sobretudo na região Nordeste, com trajetórias laborais individuais e coletivas marcadamente precárias. Por vezes, eles incorporam estruturas sociais que os orientam e os condicionam durante a formulação de estratégias e a realização de práticas no cotidiano do trabalho. Contudo, a partir de uma análise das trajetórias de motoristas por aplicativo, consideramos, no presente estudo, que não há uma reprodução pura e simples das estruturas e tampouco uma conformação à condição precária de trabalho. Ao invés disso, em alguma medida, o que constatamos é a existência de tensões entre essas estruturas e as práticas, de modo que, em última instância, a forma assumida pelas relações de trabalho é determinada por diferentes arranjos e contradições.

Nesse sentido, importa saber como isso ocorre num contexto ocupacional implicado em “relações de trabalho uberizadas”, isto é, subordinadas ao controle e gerência de plataformas digitais programadas para extrair o máximo de produtividade da força de trabalho. E para elucidar como a inserção da Uber e sua forma gerencial afetam as práticas dos motoristas por aplicativo, coube-nos verificar como as trajetórias laborais deles se articulam à posição que ora ocupam no mercado de trabalho. Em consideração a isso, a nossa análise sobre essas trajetórias incidiu – metodológico e epistemologicamente – em tomá-las como fonte orientadora das percepções individuais e coletivas sobre o mundo social. Para tal, baseamo-nos inicialmente no que afirma Bourdieu:

o pendor da trajetória individual e, sobretudo, coletiva, comanda, por intermédio das *disposições temporais*, a percepção da posição ocupada no mundo social e a relação encantada ou desencantada com essa posição que é, sem dúvida, uma das principais mediações através das quais se estabelece a relação entre a posição e as tomadas de posição [...] (2013, p. 425, grifo do autor).

Além de sublinhar essa perspectiva objetiva acerca das trajetórias, ancorada em instituições como a família, a escola, a religião etc. e substancialmente condicionadas pelo contexto no qual estão inseridas, buscamos destacar igualmente as “trajetórias subjetivas” expressas através dos relatos de vida dos entrevistados tal como eles a percebem a partir de suas respectivas leituras interpretativas do passado e de uma projeção antecipatória do futuro (DUBAR, 2020). E por esse ângulo, adotamos o conceito de Claude Dubar. Segundo este, a “trajetória subjetiva” consiste no:

enredo posto em palavras pela entrevista biográfica e formalizado pelo esquema lógico, reconstruído pelo pesquisador por meio da análise semântica. Trata-se da disposição particular, num discurso, das categorias estruturantes do relato, segundo as regras de disjunção e conjunção que suprem a produção de sentido. Trata-se, também, de uma forma de resumo da argumentação, extraído da análise do relato e da descoberta de um ou mais enredos, e dos motivos pelos quais o sujeito está numa situação em que ele mesmo está se definindo, a partir de acontecimentos passados, aberto para um determinado campo de possíveis, mais ou menos desejáveis e mais ou menos acessíveis (DUBAR, 1999, p. 19).

Com isso, visamos conhecer, evidenciar e relacionar as tensões existentes entre as estruturas sociais e as agências dos indivíduos no que tange à trajetória ocupacional em suas vidas. Essa constituiu a tarefa mais árdua desta pesquisa. E procuramos solucioná-la por meio da inserção articulada de relatos pessoais dos entrevistados em nossa análise sobre os aspectos macrossociais relativos à emergência do capitalismo de plataforma e do padrão das relações de trabalho no Brasil e no Nordeste, por um lado, e, por outro, interpretando tais relatos à luz desses aspectos. Dessa maneira, abordamos uma e outra apenas como níveis de análises diferentes, mas integradas a uma só interpretação sobre o problema desta pesquisa. E, assim, tentamos evitar a dicotomia entre as estruturas sociais e as agências dos indivíduos.

Como é sabido, essa dicotomia está presente no cerne da história da sociologia. Não obstante, desde meados dos anos 1970 que posições unilaterais em defesa de uma instância ou outra – estruturas sociais ou agências, macro ou micro, diacronia ou sincronia – vêm perdendo espaço nas discussões sobre metodologia, ao passo em que a busca pela síntese da relação entre elas norteia grande parte das pesquisas sociológicas⁶. Mas apenas a pretensão de estabelecer a síntese não resolve o problema. É preciso considerar que:

[...] não se trata simplesmente de misturar métodos, técnicas, instrumentos, fontes e universos de qualquer maneira, mas de combiná-los de tal forma que cada instância seja apropriada para a realização de diferentes propósitos que, por um lado, permitem revelar ou compreender aspectos do problema que uma única visão é incapaz de ver e, por outro lado, que juntos acrescentam profundidade e amplitude à análise [...] (BLANCO; PACHECO, 2001, p. 110, tradução nossa).

No estudo intitulado *Trayectorias laborales en la ciudad de México: un acercamiento exploratorio a la articulación de las perspectivas cualitativa y cuantitativa*, Mercedes Blanco e Edith Pacheco conseguem combinar bem diferentes perspectivas de

⁶ Sobre esse movimento de síntese, ver o artigo de Jeffrey Alexander (1987).

análise – macro/micro, quantitativa/qualitativa, estruturas/agências – e demonstrar como os dados extraídos por cada um dos enfoques e técnicas adotadas se retroalimentam. Outro estudo pertinente que adota uma abordagem similar é *A construção social de trajetórias de mando: determinantes de gênero nos percursos ocupacionais* de Nadya Guimarães e Isabel Georges. Nesse estudo, as autoras nos convidam a refletir a construção das trajetórias pelo ângulo das representações expressas nos discursos dos próprios indivíduos (GUIMARÃES; GEORGES, 2009, p. 95). Elas argumentam que tal enfoque:

faculta levar o esforço por construir a explicação sociológica até o ponto em que ela se torna mais próxima do movimento concreto dos atores singulares, captando o sentido que os mesmos conferem às suas condutas no mercado de trabalho, de modo a compreendermos os motivos que animam as suas ações e evidenciarmos que, se a dinâmica estrutural estabelece parâmetros para as escolhas, ela apenas abre o amplo leque de possibilidades de conduta. É o protagonismo dos sujeitos que dá sentido, interpretando, às oportunidades estruturais; ao fazê-lo, evidencia-se a capacidade individual de construir cotidianamente a realidade ao agir, aquilo que no jargão disciplinar costumamos denominar de *agency* (GUIMARÃES; GEORGES, 2009, p. 95).

É com base no entendimento dessas referências⁷ que procuramos nortear e delinear o alcance da pesquisa a partir de seu problema central, ora o observando numa escala longitudinal, ora transversal. As questões que elaboramos e balizaram a nossa análise seguiram essa direção. Ademais, essa forma de abordagem nos oportunizou apreender e tipificar as percepções dos entrevistados quanto às seguintes questões: como chegaram e por que se engajaram à atividade de motorista por aplicativo? Como são afetados e percebem sua nova condição de trabalho? Como reagem ao léxico neoliberal de empreendedorismo, flexibilidade e autorrealização promovidos e difundidos pela Uber? Que repertórios de significados e valores os mobilizam? Que impactos suas rotinas de trabalho têm gerado em suas relações sociais e expectativas de futuro? Que atitudes e aptidões valorizam no desempenho de suas funções e quais sentem que lhes são exigidas? Como as aprenderam? Desse modo, observamos as práticas e as estratégias de reprodução social nas trajetórias ocupacionais desses trabalhadores, tal qual o que e como atribuem sentido e orientam as suas condutas frente às relações de trabalho uberizadas.

Após e em concomitância com um estudo bibliográfico, capaz de propiciar a apreensão e sistematização das principais abordagens sobre o fenômeno da uberização, a

⁷ Além dos estudos e concepções mencionadas, fundamentamos a nossa análise das trajetórias Bourdieu (1979) e Dubar 2020.

pesquisa apresenta as características que marcam a rotina laboral de motoristas por aplicativo, comparando-as e as distinguindo de outras formas de trabalho precário. O primeiro contato com a realidade empírica se baseou nos relatos apresentados pelos motoristas por aplicativo. Para fins de comparação e identificação dos aspectos que assinalam e distinguem a uberização, em diálogo com os dados levantados em campo, são considerados estudos relativos ao padrão de relações de trabalho no Brasil e no Nordeste.

Desse modo, ao ressaltarmos como se relacionam socialmente os agentes envolvidos em uma determinada realidade empírica, objetivamos não substancializar o mercado de trabalho (espaço social) e tampouco a condição de trabalho (posição) dos motoristas por aplicativos. Ademais, em que pese a importância dos fatores estruturais implicados, a nossa abordagem considera a dimensão relacional dos agentes frente ao contexto em que eles estão inseridos, visando compreender como a uberização tem interferido na rotina de trabalho sob a ótica deles e quais estratégias realizam (e como as realizam) para lidar com esse processo. É nesse sentido que as práticas e seus limites também auferem relevância nesta pesquisa. E buscamos apreendê-las por meio de entrevistas em profundidade.

Em vista disso, a terceira etapa da pesquisa enfatiza as trajetórias, as práticas e as estratégias dos motoristas por aplicativo. Ela consiste na apreensão dos esquemas de percepções desses trabalhadores sobre a dinâmica de trabalho que participam. Dessa forma, analisamos como estes se posicionam em relação aos efeitos gerados pela uberização. Nessa etapa, que constitui o sexto capítulo desta tese, analisamos as trajetórias de motoristas por aplicativo através de entrevistas compreensivas e as descrevemos sem tomar o ponto de vista dos entrevistados como única explicação para a realidade. Por isso, consideramos imprescindível a análise sobre as estruturas, observadas a partir do padrão de relações de trabalho da região. Da análise das entrevistas, pode-se apreender não somente os significados que eles produzem e a identificação que estabelecem com atividade de motorista por aplicativo. A proposição da tese consistiu em relacionar objetivamente esses significados e identificação aos aspectos estruturais e as mudanças que a uberização tem gerado sobre o mundo do trabalho.

Essas entrevistas foram realizadas através de videochamadas on-line⁸. Isso se deveu, antes de tudo, à crise epidemiológica provocada pela Covid-19, que nos exigiu adaptações no trabalho de campo. Gravamos o áudio, transcrevemos e analisamos os dados advindos das

⁸ Devido aos protocolos sanitários estabelecidos pelos órgãos de saúde pública, não foi possível realizarmos encontros presenciais com os entrevistados. Apesar disso, consideramos que a obtenção dos relatos através de videochamadas on-line não ficou comprometida.

entrevistas. A problematização dos depoimentos e a apresentação das entrevistas foram dispostas de acordo com as trajetórias ocupacionais particulares. Situamos e articulamos, dessa forma, os esquemas de percepções e as práticas dos entrevistados as suas respectivas trajetórias em ocupações anteriores à de motorista por aplicativo. O objetivo de analisar as trajetórias deles quando subordinados a outras formas de trabalho procura apreender diacronicamente as suas práticas e, assim, compreender as múltiplas faces que os constituem e em quais aspectos tais práticas convergem com as atuais em um contexto ocupacional uberizado. Em outros termos, visamos abordar as trajetórias de maneira longitudinal e transversalmente. Por fim, são consideradas as experiências compartilhadas entre eles e relacionadas ao longo da tese com os aspectos estruturais e às mudanças que o mundo do trabalho atravessa.

A nossa amostra de entrevistados não correspondeu a uma representação estatística da categoria de motoristas por aplicativo que atuam na região, mas sim a uma representação qualitativa relevante do ponto de vista teórico-reflexivo⁹ (ROSENTHAL, 2014). Destaca-se que

esse processo de amostragem termina quando não for mais possível encontrar novos fenômenos que modifiquem as perspectivas teóricas reconstruídas até ali ou que levem à construção de novos tipos, quando ocorrer repetição dos fenômenos que confirmem a atual concepção (ROSENTHAL, 2014, p. 103).

Portanto, o critério para encerrar as entrevistas é determinado pela “saturação teórica” (GLASER; STRAUSS *apud* ROSENTHAL, 2020). Dessa forma, não houve pretensão de generalizar os casos entrevistados à toda categoria, mas somente expor exemplos de trajetórias ocupacionais diferentes e comparáveis, capazes de representar teórica e empiricamente as implicações das recentes mudanças no mundo do trabalho sobre os trabalhadores. E, assim, compreendermos o que muda e como muda no que se refere às suas práticas e estratégias.

Não obstante, a sucessão das entrevistas observou certa variação de perfis. Essa variação diz respeito às trajetórias ocupacionais anteriores à experiência de motorista por aplicativo, isto é, perfis de entrevistados que têm histórico de empregos e rotinas laborais precárias ou precarizadas, assim como que têm vivenciados algum grau de mobilidade e

⁹ A despeito dessa ressalva metodológica, realizamos oito entrevistas, mas apresentamos a análise de cinco no capítulo seis. Isso ocorreu devido à extensão das entrevistas e, principalmente, ao grau de repetição e semelhanças entre os depoimentos coletados. Com efeito, consideramos que tal seleção não gerou prejuízos aos propósitos desta pesquisa.

diferentes status de emprego – formal e informal – articulados ao padrão de relações de trabalho da região Nordeste. Por meio dessas situações, analisamos os pontos de cruzamento entre agentes que iniciaram trajetórias ocupacionais distintas, mas que se encontram, atualmente, em uma posição semelhante no mercado de trabalho. E, desse modo, estabelecemos comparações e verificamos os efeitos da lógica operacional da Uber sobre diferentes trajetórias.

A nossa imersão no campo se deu, primeiramente, através de um contato com a coordenação da Associação dos Motoristas de Aplicativos no RN (Amapp). O então presidente dessa associação, Evandro Henrique Roque Pereira, durante o “II Encontro Potiguar de Motoristas por Aplicativo”, realizado no dia 3 de dezembro de 2019, no auditório do SEBRAE-RN, repassou-nos alguns contatos de telefone de motoristas associados. Entre os dez contatos que nos foram repassados, pelo menos dois aceitaram participar voluntariamente desta pesquisa. Os demais alegaram “falta de tempo”, “timidez” ou não retornaram as nossas ligações. Um terceiro contato que se dispôs a participar foi possível graças à ajuda de um desses dois voluntários. Os outros contatos foram realizados através de aplicativos de mensagens (Whatsapp). Após algumas tentativas frustradas, conseguimos a disponibilidade de mais onze motoristas por aplicativo.

Conforme explicamos no escopo desta tese, a rotina de trabalho dos motoristas por aplicativo sofreu duas mudanças no contexto da pandemia. Inicialmente, as viagens reduziram substancialmente. Porém, em meados de 2020, a demanda por viagens aumentou, segundo o relato dos motoristas entrevistados. Essa oscilação na dinâmica de trabalho afetou, entre outras razões, a disponibilidade dos motoristas para participarem das entrevistas. Com efeito, no primeiro momento, houve maior disponibilidade para que eles participassem das entrevistas de maneira remota, posto que se encontravam em suas respectivas residências. Enquanto no segundo, essa disponibilidade diminuiu, visto que passaram a trabalhar mais, a despeito das recomendações de isolamento social emitidas pelas autoridades sanitárias do país. De toda forma, foi possível realizarmos oito entrevistas. Ao fim e ao cabo, selecionamos as cinco entrevistas mais completas e que atendiam os critérios que estabelecemos para analisá-las.

Com essas entrevistas visamos, também, elucidar os fatores extraeconômicos em torno do engajamento na atividade de motorista por aplicativo. Em razão disso, fez-se necessário investigarmos os aspectos simbólicos integrados a essa nova relação de trabalho mediada por empresas-plataformas. E daí a relevância de considerarmos a “trajetória subjetiva” desses trabalhadores. Em que pese a relevância dos aspectos econômicos, constata-

se a pertinência de bens simbólicos que informam a adesão dos trabalhadores a essa forma de trabalho e o consequente êxito ou não com esse tipo de atividade. Com isso, os esquemas de percepção dos trabalhadores sobre a dinâmica de trabalho à qual estão submetidos foram relacionados aos diferentes contextos que influenciaram em suas respectivas trajetórias.

Analisamos o padrão das relações de trabalho no Brasil à luz dos estudos de Wanderley Guilherme dos Santos (1987), Francisco de Oliveira (2006) e Adalberto Cardoso (2019). Foi lastreando o nosso argumento, especialmente, em tais referências, demonstrando o peso relativo do passado sobre a ordem social presente, que verificamos a nossa hipótese segundo a qual o processo de uberização atualiza com tecnologias informacionais modernas o padrão de relações de trabalho historicamente precário e flexível existente no Brasil e na região Nordeste. Por sua vez, esperamos constatar através das análises de trajetórias de motoristas por aplicativo e do levantamento de dados referentes ao país e à região que essa atualização não ocorre sem produzir tensões e novas contradições nas relações de trabalho.

Coube-nos refletir, ainda, sobre os desafios epistemológicos enfrentados por uma investigação cujo objeto está cada vez mais presente no cotidiano e, conseqüentemente, mais vulnerável a uma “sociologia espontânea” (BOURDIEU; CHAMBOREDON; PASSERON, 2004). A imprensa em geral e diferentes analistas sociais apontam a uberização como a principal novidade emergida no mundo do trabalho. Amiúde, tal fato é apresentado, simultaneamente, como imposição dos “novos tempos” e condição irreversível para os trabalhadores. Diante disso, é imprescindível estabelecer uma “vigilância epistemológica” (BOURDIEU; CHAMBOREDON; PASSERON, 2004), de modo que a produção de pré-noções de senso comum anunciadas a respeito desse fenômeno não obscureça aspectos estruturais e estruturantes implicados, bem como possíveis relações contraditórias implícitas, especialmente de resistência à subordinação do trabalho frente ao capital.

A última etapa da pesquisa consistiu na exposição sistematizada do conhecimento alcançado acerca do problema investigado. Essa etapa constituiu-se na escrita reflexiva da tese. Nela, prevaleceu o entendimento segundo o qual “um texto sociológico deve ser acima de tudo a exposição das diferentes etapas de uma pesquisa cujo objetivo é o de responder a uma questão” (LEMIEUX, 2015, p. 311). O diagnóstico adequado das recentes mudanças no mundo do trabalho impõe uma análise que se inicia na realidade empírica aparente para uma reflexão teórica e conceitual das estruturas internas do fenômeno pesquisado e, finalmente, retornando ao fenômeno concreto, isto é, como ele é experienciado pelos agentes. Essa elaboração deve ser escrita contextualizando o objeto da pesquisa.

A despeito de essa etapa se realizar somente após a coleta dos dados, a escrita da tese foi organizada de maneira que a resposta ao problema da pesquisa não fosse apresentada antes da problematização teórica-analítica que envolve o objeto de estudo. Essa organização foi necessária a fim de clarificar o raciocínio e o método empreendidos para analisar as provas empíricas e torná-las mais inteligíveis aos leitores. Objetivou-se, portanto, “saber tornar problemática” (LEMIEUX, 2015, p. 312) a questão que emerge na realidade empírica em que esta pesquisa se situa.

Por fim, um fato não menos relevante a ser ressaltado é a “intertextualidade” (LEMIEUX, 2015). A escrita desta tese foi norteada pelo diálogo constante com a literatura clássica e contemporânea da sociologia do trabalho. Além disso, ela está dividida em capítulos interligados pelo problema a ser investigado. A descrição das etapas acima segue apenas o objetivo de tornar a realização da pesquisa mais compreensiva, não cabendo, nesse sentido, uma divisão entre a discussão teórico-metodológica e o tratamento dos dados coletados.

2. A EMERGÊNCIA DA UBER E OS EFEITOS DE SEU MODELO ORGANIZACIONAL SOBRE AS RELAÇÕES DE TRABALHO

Em junho de 2010, na cidade de São Francisco, nos Estados Unidos, a empresa Uber iniciou a oferta de serviço de transporte de passageiros por meio de aplicativo, “objetivando aproximar pessoas e revolucionar o modo de se movimentar nas cidades” (UBER, 2020). Esse novo modelo de serviço é uma expressão do que vem sendo chamado de capitalismo de plataforma. Através de um sofisticado sistema de extração e gerenciamento de dados informacionais¹⁰, empresas-plataformas como a Uber alcançaram destaque mundial. São tratadas como promissoras e modelos para milhares de *startups*, que aspiram, assim como elas, o status de “empresa unicórnio”¹¹. Por sinal, a Uber conquistou esse status com pouco mais de cinco anos de existência. Em 2015, ela já valia “US\$ 51 bilhões, igualando o recorde do Facebook Inc.” (MACMILLAN; DEMOS, 2015). Sem dúvida, a Uber é um dos maiores fenômenos de mercado do mundo contemporâneo. O alcance dos seus serviços e a quantidade de pessoas envolvidas com a empresa comprovam isso.

Tabela 1 – O tamanho da Uber em números

Presença em cidades no mundo	+10 mil
Presença em países	69
Funcionários no mundo	20 mil
Motoristas/entregadores parceiros no mundo	5 milhões
Usuários no mundo	93 milhões
Viagens/entregas por dia no mundo	16 milhões

Fonte: Adaptado UBER. Disponível em: <https://www.uber.com/pt-BR/newsroom/fatos-e-dados-sobre-uber/>. Acesso em: 16 mar. 2021.

A valorização meteórica da Uber no mercado e todo o entusiasmo em torno das empresas-plataformas, em geral, ocultaram da opinião pública um processo de transformação profunda em diferentes dimensões socioeconômicas, políticas e culturais. Apresentando-se como atores da “nova “Economia do Compartilhamento”, empresas-plataformas despontaram nos últimos decênios como arautos de um novo paradigma de negociação de serviços. Uma

¹⁰ Conforme destacada Machado e Zaroni (2022, p. 25): “O gerenciamento das plataformas por métodos computacionais é uma questão central do processo de trabalho em questão. As comunicações com a plataforma e clientes e a organização e gestão do trabalho se dão pela gestão algorítmica, que tem à sua disposição tecnologias de geolocalização (GPS), avaliação de produtividade e avaliação de comportamentos”.

¹¹ “Empresa unicórnio” é a denominação dada, inicialmente, por Aileen Lee, àquelas *startups* que alcançaram em aproximadamente oito anos de existência o valor de 1 bilhão de dólares em mercados privados ou públicos. Em seu artigo publicado no ano de 2013, Lee elencou 39 empresas que pertenciam ao seletivo grupo de “unicórnios”. Vale observar que todas elas são empresas ligadas ao universo informacional. Para mais informações a respeito de “empresa unicórnio” e suas características gerais sob a ótica do mercado, ver o artigo “Welcome To The Unicorn Club: Learning From Billion-Dollar Startups”, de Aileen Lee (2013).

das primeiras vozes a divergir dessa apresentação foi o jornalista alemão Von Sascha Lobo, autor da expressão “capitalismo de plataforma”. Na contramão dos festejos ao redor dessas empresas, ele se tornou um dos pioneiros a desvelar os reais interesses delas. Segundo ele, “o que é chamado de economia compartilhada é apenas um aspecto de um desenvolvimento muito maior, uma nova forma de capitalismo digital: o capitalismo de plataforma” (LOBO, 2014, tradução nossa).

Para Lobo, a ideia de economia compartilhada não se aplica ao modelo de empreendimento realizado pelas empresas-plataformas. Isso porque, essa ideia pressuporia a inexistência de intermediários entre os negociadores. Contudo, as empresas-plataformas ocupam exatamente o lugar de “intermediadoras” entre os atores sociais envolvidos em determinado negócio. A Uber, em particular, anuncia em seu próprio site que “é uma empresa de tecnologia que está transformando a maneira como pessoas se movimentam. *Ela conecta usuários e motoristas parceiros por meio de seu app*” (EQUIPE UBER, 2020, grifo nosso). Além disso, na condição de “intermediadoras”, tais empresas “controlam o acesso e os processos de todo um modelo de negócio” (LOBO, 2014, tradução nossa). O caso da Uber é paradigmático, quando observado nessa perspectiva, haja vista que ela tem acesso, controla e gerencia todas as informações relacionadas às viagens. O tempo de percurso, os valores cobrados e recebidos, os trajetos realizados, bem como os perfis de motoristas e passageiros¹², são todos gerenciados por ela. Portanto, nada nesse aspecto indica algum tipo de compartilhamento.

Esse monopólio sobre as informações produzidas em diferentes negócios confere às empresas-plataformas um poder extraordinário sobre os trabalhadores subordinados ao modelo de serviço que elas oferecem. Elas passam a ditar as regras em que os negócios são estabelecidos. Conforme argumenta Lobo (2014, tradução nossa): “As plataformas não querem ser as melhores do jogo, elas querem determinar as regras do jogo. São ecossistemas econômicos que ganham dinheiro ao permitir que terceiros ganhem dinheiro”. Nesse sentido, não se trata de “revolucionar o modo de se movimentar nas cidades” (EQUIPE UBER, 2020), mas sim determinar o modo, os custos, os percursos e, não menos relevante, com quem e como se movimentar nas cidades.

A despeito disso, é incontestável que na condição de intermediária a Uber, por exemplo, aproxima pessoas, isto é, clientes e motoristas. Esse aspecto é de suma importância para esta pesquisa. Como observa Lobo, o modelo de serviço promovido por empresas-

¹² Ver Abílio (2020).

plataformas, ou seja, operar em rede, caracteriza-se por eliminar barreiras de entrada. Com efeito, *a priori*, qualquer um pode fazer parte da rede. E dessa forma, primeiro, a Uber e demais empresas-plataformas “dissolvem a fronteira entre a oferta casual profissional e a amadora” (LOBO, 2014, tradução nossa). Em nossas entrevistas, os próprios trabalhadores expressam essa percepção. Frente à crise econômica que ora assola o Brasil, um dos nossos motoristas entrevistados a ponta com preocupação que:

A tendência é ficar um pouco pior porque se a gente parar para analisar, o índice de desemprego aumentou, empresas fecharam, baixaram as portas, então a grande maioria que tem habilitação vai se virar como pode, vai pegar dinheiro emprestado, vender telefone, enfim, vai pegar uma grana, pegar um carro alugado e rodar (Paulo, quinta entrevista).

Em razão da flexibilidade para se inscrever na plataforma, a oferta do serviço tende a ser maior que a demanda, especialmente em períodos de crise, e, por conseguinte, a rentabilidade diminuir. Com efeito, para se tornar rentável, as empresas-plataformas como a Uber transferem todos os riscos e custos operacionais do serviço realizado para a força de trabalho. Os motoristas consideram que, ao engajarem-se nessa forma de trabalho, precisam “*saber trabalhar, ter um planejamento sobre quanto recebe, o que é caixa e o que são ‘ganhos’ livres*”¹³ (Marcos, segunda entrevista). Para esses trabalhadores, o “saber trabalhar” significa planejar o orçamento individual, identificar onde e quando ocorre o maior número de chamadas para as viagens com “preços dinâmicos”¹⁴, bem como localizar o melhor perfil de passageiro. Este último “saber” é consideravelmente controverso entre os motoristas, como sublinharemos durante a análise dos casos estudados. De toda forma, tais estratégias laborais compõem o que Ludmila Abílio caracteriza como “autogerenciamento subordinado”. Segundo Abílio (2019, p.7):

O autogerenciamento do trabalhador envolve a determinação de metas econômicas para si. Ou seja, o trabalhador não define quantas horas vai trabalhar, mas quanto precisa ganhar por dia. Entretanto, a distribuição do trabalho está nas mãos da empresa; ele não só não tem garantias como não há previsibilidade sobre sua carga de trabalho. A definição da meta para si envolverá lidar permanentemente com a incerteza e estabelecer estratégias subordinadas às dinâmicas gerenciadas pela empresa-aplicativo: como mudar o horário de trabalho, estender o tempo de trabalho, buscar outros locais na cidade.

¹³ Os motoristas chamam de “ganhos livres” o rendimento líquido das viagens realizadas.

¹⁴ Os preços dinâmicos consistem em valores maiores por quilômetros rodados em uma viagem. Eles são estabelecidos, a princípio, segundo a lógica de “oferta e procura”.

Outro ponto que vale destacar é o *dumping* que o contingente de amadores inevitavelmente provoca sobre os profissionais em diferentes setores. Conforme argumentam os geógrafos Graham e Anwar (2020, p. 51), a “superoferta de trabalho tem o efeito de empurrar para baixo os custos do trabalho e restringir a capacidade dos trabalhadores de barganhar melhores condições”. E, diga-se de passagem, “dada a maneira como as plataformas são desenhadas, é incentivada a competição e não a colaboração entre os trabalhadores” (GRAHAM; ANWAR, 2020, p. 51). A esse respeito, vale salientar, as dificuldades encontradas pelas entidades representativas da categoria para mobilizar os motoristas por aplicativo a reivindicar melhores condições de trabalho. Um dos entrevistados destaca, por exemplo, que não tem se envolvido nas manifestações dos motoristas por aplicativo da cidade por “questões financeiras”. Ele relata que: “*durante aquelas paralisações [ocorridas em setembro de 2020] eu não parei por questões financeiras, estou precisando trabalhar mais para compensar o período que fiquei parado [durante os primeiros meses da pandemia da covid-19]*” (João, quarta entrevista). A forma de organização e exploração da força de trabalho no capitalismo de plataforma não reforça apenas a competição de quem está trabalhando contra quem está desempregado, mas também entre aqueles que estão trabalhando na mesma atividade. Isso tem ocorrido claramente no setor de serviços de transporte de passageiros. Conforme argumentam Lima e Bridi (2019, p. 325-326):

A concorrência da Uber tem desestruturado os serviços regulares de taxi e provocado revolta e mobilizações entre os taxistas, uma categoria de trabalhadores que, até pouco tempo, mantinha grande controle sobre seus mercados de trabalho através de compra de licenças, negociação dessas licenças com as prefeituras, determinando monopólios de atendimento a determinados espaços das cidades, o acesso a pontos etc. Tal situação vem encolhendo com a concorrência das plataformas incidindo diretamente sobre os ganhos diários desses trabalhadores e no preço dessas licenças.

Outro autor pioneiro que seguiu a linha crítica de Sascha Lobo acerca do capitalismo de plataforma foi Nick Srnicek. Em sua obra *Platform Capitalism*, publicada em 2016, Srnicek aprofunda a análise acerca da emergência dessa nova fase do capitalismo, considerando as empresas-plataformas como atores econômicos imbuídos da lógica de produção capitalista, isto é, acumulação de capital por meio da exploração da força de trabalho. Tal abordagem sugere um viés economicista. No entanto, Srnicek (2016, p. 4, tradução nossa) argumenta que, “num mundo em que o movimento operário foi significativamente enfraquecido, dar ao capital uma prioridade de agência parece apenas refletir a realidade”. Além desse aspecto, ele analisa as transformações em curso sem reduzi-

las a um setor específico da economia. Em sua interpretação, a chamada economia digital transcende o setor de tecnologia da informação. “Trata-se de uma área que”, afirma Srnicek (2016, p. 4, tradução nossa), “atravessa os setores tradicionais – incluindo a indústria de transformação, os serviços, os transportes, as minas e as telecomunicações – e que, na realidade, está a tornar-se essencial para grande parte da economia atual”. Por esse ângulo, a economia digital, que tem nas empresas-plataformas os atores mais representativos, é possivelmente o motor mais dinâmico e relevante para o crescimento econômico atual. Para Srnicek (2016, p. 5, tradução nossa):

A economia digital está se tornando um modelo hegemônico: as cidades devem se tornar inteligentes, as empresas devem ser disruptivas, os trabalhadores mais flexíveis e os governos devem ser econômicos e inteligentes. Neste ambiente, aqueles que trabalham arduamente podem tirar partido das mudanças e vencer.

Srnicek elabora essa hipótese como possível resposta dada pelo capital ao declínio na rentabilidade do capitalismo industrial. Segundo ele, “o capitalismo se voltou para os dados como uma forma de manter o crescimento econômico e a vitalidade face a um setor produtivo lento” (SRNICEK, 2016, p. 5, tradução nossa). O principal argumento de Srnicek é que os dados se tornaram centrais para as empresas continuarem lucrando no capitalismo contemporâneo. E “a plataforma surgiu como um novo modelo de negócio, capaz de extrair e controlar quantidades imensas de dados, e com essa mudança assistimos à ascensão de grandes empresas monopolistas” (SRNICEK, 2016, p. 5, tradução nossa). Além disso, os dados extraídos pelas empresas-plataformas são vitais para os algoritmos¹⁵, responsáveis pelo controle e organização do trabalho no marco do capitalismo de plataforma. Informações contidas nos dados são processadas, organizadas e instrumentalizadas pelos algoritmos para otimizar a produtividade, estimular o engajamento e, assim, extrair o máximo possível do valor produzido pela força de trabalho.

A nosso ver, a principal contribuição de Srnicek consiste em ter inserido tais mudanças em uma perspectiva histórica e economicamente ampla. Essa perspectiva se coaduna com a seguinte observação de Abílio (2020b, p. 113, grifo nosso):

ao mesmo tempo que tem de ser compreendida pelas inovações tecnológicas que hoje culminam nas plataformas digitais como um poderoso instrumento de

¹⁵ De acordo com Rafael Grohmann(2020, p. 97): “Um algoritmo é uma unidade básica da área de computação, voltado à resolução de problemas, um conjunto automatizado de instruções que transforma ‘dados em resultados desejados’ (2020, p. 97).

reorganização do trabalho, é preciso pensá-la como um desdobramento de processos em curso e em gestação no mundo do trabalho há décadas.

Dessa forma, longe de representar uma ruptura, o capitalismo de plataforma parece aprofundar aspectos do regime de acumulação flexível, uma vez que este, conforme descreve Harvey (2012, p. 140), apoia-se na

[...] flexibilidade dos processos de trabalho, dos mercados de trabalho, dos produtos e padrões de consumo. Caracteriza-se pelo surgimento de setores de produção inteiramente novos, novas maneiras de fornecimento de serviços financeiros, novos mercados e, sobretudo, taxas altamente intensificadas de inovação comercial, tecnológica e organizacional”.

Observamos, portanto, que a emergência do capitalismo de plataforma corresponde exatamente a tal descrição, haja vista a crescente flexibilização das relações laborais no âmbito da gestão e organização, assim como na condição jurídica dos contratos de trabalho. O que se nota como incremento é o reforço desse processo por meio de mecanismos informacionais capazes de acelerar os fluxos comerciais e de serviços. Entre outros, destaca-se a expansão da conectividade proporcionada pela internet através de aparelhos móveis como os smartphones. De qualquer centro urbano, já é possível comprar, vender e consumir diversos produtos usando esses aparelhos. Desse modo, o capitalismo de plataforma atualiza o regime de acumulação flexível acentuando os seus traços mais significativos. Daí que a questão lançada por Srnicek, “se vemos as tecnologias emergentes como a inauguração de um novo regime de acumulação ou como a continuação de regimes anteriores” (2016, p. 5, tradução nossa), a nossa hipótese é que tais mecanismos, assim como, a transformação dos dados informacionais em valiosas mercadorias, realçaram e intensificaram o regime de acumulação flexível.

Isso pode ser observado à luz da história recente do capitalismo. Nesta, há três fatores decisivos para a emergência do capitalismo de plataforma. Todos entrelaçados às mudanças no regime de acumulação desencadeadas a partir da crise dos anos 1970. O que notamos em tal período é a progressiva ruptura com os compromissos assumidos pelo Estado de bem-estar social e o regime fordista surgidos no pós-guerra. Compromissos estes que, no âmbito do Estado, garantiam a universalidade de serviços na área de saúde, educação, proteção do emprego e previdência social. Todos eles tomados como salário indireto. Já no âmbito do regime fordista, tais compromissos consistiam na “conexão entre produção de massa crescente e consumo de massa crescente” (LIPIETZ, 1991, p.32). Em poucas palavras,

a base de sustentação de tais compromissos era mantida com a formulação e organização entre patronato e sindicato da “redistribuição dos ganhos de produtividade aos assalariados” (LIPIETZ, 1991, p. 31). Essa base é demolida com o estouro da crise dos anos 1970 e, por conseguinte, é colocada em marcha a ruptura com aqueles compromissos. De acordo com Harvey (2012, p. 140):

A profunda recessão de 1973, exacerbada pelo choque do petróleo, evidentemente retirou o mundo capitalista do sufocante torpor da “estagflação” (estagnação da produção de bens e alta inflação de preços) e pôs em movimento um conjunto de processos que solaparam o compromisso fordista. Em consequência, as décadas de 70 e 80 foram um conturbado período de reestruturação econômica e de reajustamento social e político. No espaço social criado por todas essas oscilações e incertezas, uma série de novas experiências nos domínios da organização industrial e da vida social e política começou a tomar forma. Essas experiências podem representar os primeiros ímpetus da passagem para um regime de acumulação inteiramente novo, associado com um sistema de regulamentação política e social bem distinta.

Nessa perspectiva, a crise do capitalismo em meados dos anos 1970 pode ser tratada como paradigmática para a compreensão do capitalismo contemporâneo. Isso se deve ao conjunto de mudanças econômicas e políticas promovidas pelo capital como fórmulas de superação dos efeitos gerados por tal crise e que repercutem até hoje. No âmbito econômico, a principal mudança consistiu numa complexa reestruturação produtiva. No político, o destaque incidu na implementação do programa neoliberal e na emergência dos novos movimentos sociais com pautas extraeconômicas. Adotando ligeiramente o percurso de Srnicek, faremos a seguir uma breve digressão para tratar desses três eventos que emergiram com a crise dos anos 1970 e como eles se articulam e engendram implicações com a atual conjuntura.

2.1. O processo de reestruturação produtiva

Insurgido nos anos 1970, o processo de reestruturação produtiva significou a mudança de mecanismos institucionais relacionados à gerência e organização do trabalho presentes no regime fordista. A rigidez e a especialização do trabalhador no processo produtivo deram lugar à flexibilização e à polivalência do trabalho. Ao invés da centralização de todas as etapas da produção e circulação de bens, com a reestruturação produtiva, as grandes corporações passaram a terceirizar aquelas etapas consideradas não essenciais, tornando-se mais enxutas. A gestão da produção também sofreu mudanças relevantes. Ao

contrário da produção em massa e da formação de estoques, adotou-se a produção *just-in-time* como regra. O objetivo principal com tais mudanças era reduzir os custos e recuperar a rentabilidade perdida com a crise.

As mudanças ocorridas na gerência e organização do trabalho foram reforçadas com as inovações proporcionadas pela terceira revolução industrial, que tem na invenção do microprocessador, em 1971, o seu marco inicial da propagação da microeletrônica (CASTELLS, 2006). Esta, somada às redes telemáticas e informacionais, aceleraram a automação do processo produtivo. Além disso, de acordo com Manuel Castells, essas tecnologias

Têm algo de essencial em comum: embora baseadas principalmente nos conhecimentos já existentes e desenvolvidos como uma extensão das tecnologias mais importantes, essas tecnologias representaram um salto qualitativo na difusão maciça da tecnologia em aplicações comerciais e civis, devido a sua acessibilidade e custo cada vez menor, com qualidade cada vez maior (CASTELLS, 2006, p. 91).

As alterações na gerência das empresas e na organização do trabalhador, além da amplificação da automação, reconfiguraram os mercados de trabalho. Estes passaram a apresentar uma segmentação formada por núcleos de assalariados gradativamente menores, cercados por grupos crescentes de trabalhadores precários. Em síntese, na camada nuclear, encontram-se aqueles com relativa estabilidade no emprego, vantagens obtidas pela carreira e funcionais aos interesses de longo prazo das empresas. Na direção oposta, tem-se a camada periférica formada por dois subgrupos. Um com assalariados formais, mas submetidos à instabilidade, baixa remuneração, tarefas repetitivas e destinados a perder as ocupações para a automação. Outro, em condições laborais ainda mais precárias, são contratados sob formas atípicas, com trajetórias irregulares de emprego e fadados a complementar a renda com serviços desregulamentados pelo Estado, buscando o mínimo necessário à sua reprodução social (HARVEY, 2012; BIHR, 2010).

Além da mudança no processo de trabalho, a reestruturação produtiva inscrita no regime de acumulação flexível tem modulado a legislação referente às relações de trabalho. A flexibilização das condições jurídicas que regulavam os contratos de trabalho tornou-se uma das principais marcas desse novo regime. Como argumenta Krein (2013, p. 19):

Na sua essência, a flexibilização é uma tendência presente em praticamente todos os países capitalistas centrais e em desenvolvimento, com diferentes intensidades e temporalidades, forjada a partir da crise dos anos 1970, que,

na visão conservadora e hegemônica, seria necessário ocorrer um ajuste das relações de trabalho à nova ordem social, econômica e política. A flexibilização aparece como ‘resposta’ a um ambiente em que tende a se intensificar a concorrência intercapitalista, num contexto de instabilidade e baixo dinamismo do produto, crescente importância do capital financeiro (financeirização), prevalência de políticas econômicas restritivas voltadas ao controle da inflação e elevação do desemprego.

Com a consigna de “modernização das relações de trabalho”, a classe empresarial passou a explorar diversas formas de contratação, organização e gestão do trabalho. Em outros termos, a flexibilização das condições jurídicas implicou na “possibilidade de se recorrer facilmente ao trabalho em tempo parcial e ao trabalho temporário: aqui, flexibilidade rima diretamente com instabilidade” (BIHR, 2010, p. 92). Logo, com a mesma facilidade que poderia contratar, a classe empresarial poderia demitir a força de trabalho. “Todo o processo”, argumenta Srnicek (2016, p. 10, tradução nossa), “foi reorganizado para ser o mais simples possível. Os acionistas e os consultores de gestão disseram cada vez mais às empresas para reduzirem as suas competências nucleares, reduzindo ao mínimo os trabalhadores em excesso e os inventários”. Isso desencadeou fortemente o desemprego estrutural, de um lado, e a precarização dos postos de trabalho que foram mantidos, de outro. Vale ressaltar que esse é um processo verificado sobretudo nos países centrais do capitalismo. Entre aqueles situados nas periferias, o desemprego e a precarização são marcas históricas e estruturais presentes no padrão de relações de trabalho, conforme apontaremos no próximo capítulo, que aborda o caso brasileiro.

2.2. O programa neoliberal e sua estratégia de dominação simbólica e política

Outra mudança expressiva ocorrida nos anos 1970 se deu no âmbito político. Depois de um longo período de gestação, o neoliberalismo passou a ser aplicado em diferentes países ocidentais. Após o primeiro ensaio realizado durante a ditadura militar de Augusto Pinochet, iniciada em 1973 no Chile, o programa neoliberal também foi adotado pelos governos das principais economias do mundo. A fim de superar a crise fiscal instaurada naquele momento, cada nação, com algumas nuances, adotou tais políticas neoliberais combinadas ao novo regime de acumulação. Os governos mais emblemáticos foram os de Margareth Thatcher, no Reino Unido, entre 1979 e 1990, Ronald Reagan, nos EUA, entre 1981 e 1990, e Helmut Kohl, na Alemanha, entre 1982 e 1998.

O neoliberalismo colocado em prática por tais governos corroeu o modelo de Estado de bem-estar social e elegeu os sindicatos como as principais organizações a serem abatidas, sob a justificativa ideológica de que tais organizações prejudicavam a “livre negociação” entre empresas e empregados. Dessa forma, inicia-se a flexibilização das condições jurídicas referentes às relações de trabalho. A eliminação de direitos trabalhistas e a ampliação das jornadas de trabalho passaram a fazer parte da já mencionada “modernização das relações de trabalho”. Além desses aspectos macroeconômicos e políticos, o neoliberalismo, incorporado e promovido pelas classes dominantes, forjou novas estratégias de dominação no âmbito cultural.

É nesse sentido que o individualismo, “fundamento de todo o pensamento económico neoliberal” (BOURDIEU, 1996, p. 27), torna-se paradigmático para explicar os dramas individuais. E é adotado como estratégia de empresas e governos neoliberais para minar as organizações de defesa coletiva, bem como os fundamentos do Estado de bem-estar social. Conforme desvela Bourdieu (1998, p. 16): “o retorno ao indivíduo é também o que permite ‘acusar a vítima’, única responsável por sua infelicidade, e lhe pregar a ‘autoajuda’, tudo isso sob o pretexto da necessidade incansavelmente reiterada de diminuir os encargos da empresa”.

Por meio dessa “conversão coletiva à visão neoliberal” (BOURDIEU, 2012, p.217), as políticas sociais e protetivas do Estado passam a sofrer constantes depreciações. Para os ideólogos neoliberais, o chamado “intervencionismo” do Estado compromete as “virtudes” inerentes ao mercado e esteriliza os impulsos individuais à criação e à produtividade. Aliás, por trás de tal defesa, o neoliberalismo estabelece uma separação entre a política e a economia. Em outros termos, o pensamento neoliberal consiste em promover a despolíticação da economia, tomando esta em seu estado “puro”. A propósito, tal visão neoliberal, segundo Bourdieu (2012, p. 217), passa a operar:

Associando eficácia e modernidade à empresa privada, por um lado, arcaísmos e ineficácia ao serviço público, por outro, pretende-se substituir a relação com o usuário e identifica-se a “modernização” com a transferência para o privado dos serviços públicos mais rentáveis e com a liquidação ou submissão do pessoal subalterno dos serviços públicos, considerado como responsável por toda a ineficiência e excesso de formalismo.

Para caracterizar a mudança gerada pelo neoliberalismo sobre o funcionamento do Estado, Bourdieu (2012) utiliza a metáfora da “mão direita e mão esquerda do Estado”. Segundo o sociólogo francês, o neoliberalismo é um movimento marcado pela ofensiva “da

mão direita” – associada aos interesses do capital econômico e “obcecada com a questão do equilíbrio financeiro” (BOURDIEU, 1998) – contra à “mão esquerda” – associada aos serviços sociais do Estado, tais como saúde, educação, previdência etc. De acordo com ele:

Esse desvio pelo Estado e suas decisões políticas é indispensável para compreender o que, atualmente, se observa “no campo”, isto é, a situação precária em que se encontram os “trabalhadores da área social”¹⁶, investidos pelo Estado (ou municipalidades) para garantir os mais elementares serviços públicos, principalmente em matéria de educação e saúde, às populações mais desfavorecidas dos grandes conjuntos habitacionais ou subúrbios, deixados cada vez mais em abandono pelo Estado (BOURDIEU, 2012, p. 219).

Para além dessas denúncias, vale sublinhar a desnaturalização que Bourdieu promove através de sua sociologia crítica à concepção antropológica implícita no neoliberalismo. Em outros termos, a crítica de Bourdieu consiste numa “antropologia real do ser social e simbólico para desconstruir a antropologia imaginária do *homo oeconomicus*” (LAVAL, 2020, p. 157, grifos do autor). Com efeito, a sociologia bourdieusiana ressalta os processos de socialização que modelam o *homo oeconomicus*, opondo-se, assim, à abstração elaborada pelos ideólogos neoliberais sobre este, segundo a qual seria desprovido de história, dessocializado e movido tão somente pelo cálculo econômico e racional. Para o sociólogo francês:

A economia neoliberal, cuja lógica tende, hoje, a impor-se a nível mundial por intermédio de instâncias internacionais como o Banco Mundial ou o FMI e os governos aos quais ditam, directa ou indirectamente, os seus princípios de “gouvernance”, deve um certo número das suas características, pretensamente universais, ao facto de se encontrar imersa, *embedded*, numa sociedade particular, quer dizer enraizada num sistema de crenças e de valores, um *ethos* e uma visão moral do mundo, em síntese, um *sentido comum económico*, ligado, enquanto tal, às estruturas sociais e às estruturas cognitivas de uma ordem social particular (BOURDIEU, 2006, p. 25-26, grifos do autor).

Sob uma perspectiva diferente de Bourdieu, Michel Foucault elaborou uma crítica igualmente consistente sobre o neoliberalismo. Para este, esse novo liberalismo não emergiu apenas como alternativa de governo, mas como uma utopia capaz de rivalizar com a utopia

¹⁶ Bourdieu (1998) chama de “trabalhadores da área social” os assistentes sociais, educadores, magistrados, docentes e professores primários. Segundo Bourdieu (1998, p. 10), esses profissionais constituem a “mão esquerda do Estado, o conjunto dos agentes dos ministérios ditos ‘gastadores’, que são o vestígio, no seio do Estado, das lutas sociais do passado. Eles se opõem ao Estado da mão direita, aos burocratas do ministério das Finanças, dos bancos públicos ou privados e dos gabinetes ministeriais”.

socialista entre os trabalhadores. Reproduzindo o pensamento de Hayek acerca do novo programa liberal, Foucault (2008, p. 302) nos diz: o pensador austríaco propunha abertamente um “liberalismo como estilo geral de pensamento, de análise e de imaginação”. Assim sendo, as transformações não se limitavam às instituições governamentais, mas buscavam modelar as práticas dos atores sociais, os seus desejos e estilos de vida. A nosso ver, a estratégia de dominação empreendida pelo neoliberalismo constitui uma relevante chave de leitura para compreendermos os seus efeitos mobilizadores sobre aqueles que mais perderam com o rompimento do compromisso social estabelecido durante o pós-guerra, ou seja, os trabalhadores.

Diferente de Bourdieu, Foucault “buscava o que havia de *novo* no neoliberalismo, levando a sério o seu prefixo ‘*neo*’” (LAVAL, 2020, p. 172, grifo do autor). Daí que para Foucault o neoliberalismo produziu uma nova maneira de ser e pensar (FOUCAULT, 2008). Em outras palavras, na perspectiva foucaultiana, o neoliberalismo arquitetou uma nova racionalidade, isto é, “uma espécie de novo regime de evidências que se impôs aos governantes de todas as linhas como único quadro de inteligibilidade da conduta humana” (DARDOT; LAVAL, 2016, p. 193). Nesse sentido, o *homo oeconomicus* tornou-se o modelo explicativo para todas as ações humanas. Foucault faz uma pertinente comparação entre o *homo oeconomicus* do liberalismo clássico e o modelo que emergiu com o neoliberalismo. Enquanto aquele era tido como “parceiro da troca”, este é caracterizado como “empresário de si mesmo”. O “empresário de si mesmo” se percebe como “sendo ele próprio seu capital, sendo para si mesmo seu produtor, sendo para si mesmo a fonte de [sua] renda” (FOUCAULT, 2008, p. 311). Em suma, para Foucault, o neoliberalismo é considerado um sistema normativo (DARDOT; LAVAL, 2016).

Embora não baseemos a nossa análise de trajetória na perspectiva foucaultiana, isto é, como se dá a produção da subjetividade, é preciso observar que nos depoimentos coletados com motoristas por aplicativo encontramos a presença do léxico neoliberal em seus discursos e a percepção do “empresário de si mesmo”. Entre eles, era comum expressões como: “*Uber [atividade de motorista por aplicativo] é um negócio, não é um emprego*” (MATEUS, primeira entrevista); “*eu sou dono do meu próprio negócio*” (MARCOS, segunda entrevista); “*devo cuidar da minha saúde, eu não tenho plano de saúde, não tenho renda certa, se eu parar, não tenho como pagar as minhas contas e cuidar de mim e da minha família*” (JOÃO, quarta entrevista). Todavia, diga-se de passagem, também verificamos que tais percepções coexistem com outras negativas acerca da relação que as empresas-plataformas estabelecem com os motoristas por aplicativo. Os bloqueios repentinos, a ausência de transparência nessa

relação e, sobretudo, os valores extraídos pela empresa por cada viagem realizada, são alguns dos aspectos percebidos e elencados pelos entrevistados que comprometem a noção de autonomia implícita na concepção de “empresário de si mesmo”.

Para Foucault, o neoliberalismo não corresponde a uma repetição ligeiramente atualizada do liberalismo de John Locke, Adam Smith ou David Ricardo. Enquanto no liberalismo clássico, a disputa era por espaços de liberdades individuais em relação ao Estado, com o neoliberalismo o que importa é a primazia da liberdade de mercado sobre qualquer outra dimensão do Estado. “O neoliberalismo não se pergunta mais sobre que tipo de limite dar ao governo político, ao mercado (Adam Smith), aos direitos (John Locke) ou ao cálculo da utilidade (Jeremy Bentham), mas, sim”, argumentam Dardot e Laval (2016, p. 34), “sobre como fazer do mercado tanto o princípio do governo dos homens como o do governo de si”. Além disso, o neoliberalismo instaurou uma nova gramática social capaz de normatizar diferentes condutas humanas. Nos termos de Dardot e Laval (2016, p. 16, grifo dos autores), “a originalidade do neoliberalismo está no fato de criar um novo conjunto de regras que definem não apenas *outro* ‘regime de acumulação’, mas também, mais amplamente, *outra* sociedade”.

Nessa nova sociedade, o mercado passa a ser o “princípio organizador e regulador do Estado desde o início de sua existência até a última forma de suas intervenções. Em outras palavras, um Estado sob vigilância do mercado em vez de um mercado sob vigilância do Estado” (FOUCAULT, 2008, p. 158-159). Essa inversão tem provocado um desmantelamento generalizado do compromisso social assumido no pós-guerra e materializado no Estado de bem-estar social. Mas “o neoliberalismo não destrói apenas regras, instituições, direitos”, ressaltam Dardot e Laval (2016, p. 16). Seguindo a perspectiva de Foucault, esses autores afirmam que o neoliberalismo:

produz certos tipos de relações sociais, certas maneiras de viver, certas subjetividades. [...] com o neoliberalismo o que está em jogo é nada mais nada menos que a forma de nossa existência, isto é, a forma como somos levados a nos comportar, a nos relacionar com os outros e com nós mesmos (DARDOT; LAVAL, 2016, p. 16).

É dessa forma, portanto, que a primazia do mercado sobre o Estado não se limitou a uma resposta do capital à crise dos anos 1970. Ela também representou com igual importância uma resposta à crise de “governamentalidade”. Por “governamentalidade” entende-se o que Foucault caracterizava como técnicas de governar indivíduos. Nesse sentido, a “governamentalidade” dos anos pós-guerra baseada no compromisso assumido pelo Estado de

bem-estar social, terminava nos anos 1970. Com a promessa de realizar a “utopia” da liberdade plena e eliminar os obstáculos burocráticos impostos pelo Estado planificador, o programa neoliberal passou a ganhar cada vez mais adeptos a partir daquele instante, instaurando, finalmente, uma “governamentalidade” ancorada no princípio da concorrência e no modelo empresarial para todos os domínios da vida social. Nos termos de Dardot e Laval (2016, p. 27):

A exigência de “competitividade” tornou-se um princípio político geral que comanda as reformas em todos os domínios, mesmo os mais distantes dos enfrentamentos comerciais no mercado mundial. Ela é a expressão mais clara de que estamos lidando não com uma “mercantilização sorrateira”, mas com uma expansão da racionalidade de mercado a toda a existência por meio da generalização da forma-empresa. É essa “racionalidade da existência” que, afinal, como dizia Margareth Thatcher, pode “mudar a alma e o coração”.

Essas mudanças se articularam à fragmentação do movimento operário provocada pela reestruturação produtiva e ruptura dos compromissos materializados no Estado de bem-estar social. Em perspectiva sociológica, essas mudanças implicaram uma nova sociabilidade dos atores sociais. E nessa conjuntura, insurgiram importantes movimentos sociais. Eles se diferenciavam do movimento operário não apenas em suas respectivas composições, como também em relação às pautas reivindicatórias. Eram formados, em larga medida, por grupos socialmente marginalizados em relação aos segmentos mais organizados da classe trabalhadora e centrados em reformas dos costumes. Além desses movimentos sociais organizados em torno de pautas feministas e LGBTQIA+, a questão ambiental também passou a ganhar adesão de importantes lideranças no âmbito político.

Contudo, em que pese a relevância dessas pautas, a ênfase no reconhecimento intraclasse de grupos portadores de direitos civis, por um lado, e, por outro, questões tratadas como não determinadas pelas formas de relações sociais produtivas, em certa medida, enfraqueceram os laços identitários de classe e, conseqüentemente, do movimento operário construídos durante o regime fordista. Na prática, como sublinhou Ellen Wood, as mudanças que deram origem à “fragmentação ‘pós-fordista’”, transformaram as relações de classe constitutivas do capitalismo em “apenas uma ‘identidade’ pessoal entre muitas outras, identidade esta já não ‘privilegiada’ pela centralidade histórica” (WOOD, 2011, p. 205).

Esses novos movimentos sociais também inovaram nas práticas de resistências e estratégias de enfrentamentos políticos. Outra vez, a despeito das relevantes conquistas no terreno político, tais movimentos reforçaram a fragmentação da classe trabalhadora frente às

ofensivas do capital. Além disso, algumas de suas estratégias e até mesmo o vocabulário, foram apropriados pelo capital quando eles refluíram. De acordo com Bihr (2018, p. 156):

Mais grave é a maneira como esses movimentos contribuíram para renovar o arsenal ideológico do capitalismo desenvolvido. Sem falar nas práticas e nos valores de que foram os iniciadores. Assim, a favor do refluxo do movimento social da década de 80, a vontade de reapropriação individual e coletiva das condições sociais de existência permitiu auxiliar o reinício dos valores da “livre empresa”. A autogestão, por exemplo, foi um dos percursos da “nova cultura de empresa”, e muitos dos ex- “novos atores sociais” acabaram vestindo o terno e gravata dos “novos empresários”.

Na maior parte dos casos, no contexto do capitalismo avançado, as transformações desencadeadas a partir da crise dos anos 1970 implicaram em um novo padrão de relações de trabalho. Utilizando a pressão gerada pela externalização da produção e, conseqüentemente, dos empregos no setor produtivo para as regiões com força de trabalho barata, o capital experimentava a implantação de contratos flexíveis e com jornadas de trabalho mais intensas. Essa reorganização do capital enfraqueceu a capacidade mobilizadora dos sindicatos, favorecendo, assim, a generalização desse novo padrão de relações de trabalho. A consolidação e o aprofundamento desse novo modelo ocorreram algumas poucas décadas depois com o advento da internet e sua comercialização. Através disso, as empresas alcançaram um volume de informações sem precedentes na história do capitalismo.

2.3. As novas tecnologias informacionais

As novas tecnologias informacionais, com destaque especial para a internet, converteram-se em “um novo paradigma tecnológico” (CASTELLS, 2006). Elas viabilizaram o gerenciamento e a organização do trabalho em escala planetária, impactando consideravelmente a rotina laboral e agravando a flexibilização do trabalho. Conforme destaca Castells (2003, p. 81), “a forma interconectada dos negócios, o ritmo acelerado da economia global e a capacidade tecnológica para trabalhar on-line, para indivíduos e para firmas, levam ao surgimento de um padrão flexível de emprego”. Com efeito, a utilização dessas novas tecnologias pelo capital tem acelerado os fluxos de comando e gerência do trabalho, pressionando cada vez mais a desregulamentação das relações entre empresas e força de trabalho. Com o advento da internet, o tempo do trabalhador à disposição da empresa, por exemplo, tornou-se demasiadamente flexível. Dessa forma, a fronteira entre trabalho e tempo livre destinado ao lazer e ao descanso, por exemplo, está se tornando pouco

a pouco permeável. Outro aspecto não menos relevante proporcionado pelas novas tecnologias é a formação de um “exército de reserva” numa escala igualmente planetária. Afinal, uma corporação instalada na Califórnia, Estados Unidos, passa a ter um potencial de explorar a força de trabalho em qualquer lugar que esteja conectado à rede mundial de computadores. Essa nova configuração engendrada pela forma de utilização das novas tecnologias informacionais, tem implicado numa percepção consideravelmente dramática para os trabalhadores em geral. Conforme apontam Graham e Anwar (2020, p. 53):

Essa pode ser a ordenação final para o trabalho: um sistema em que os trabalhadores estão conectados e atomizados, sendo colocados uns contra os outros em um mercado gigante, no qual seu trabalho é comprado e vendido como uma mercadoria; um sistema em que as empresas que terceirizam trabalho têm a possibilidade de extrair de uma reserva infinita de trabalhadores conectados. Uma ordenação virtual, na qual o capital não precisa mais estar congelado em um local, e na qual os excedentes de trabalho podem ser exportados sem exportar os trabalhadores, concedendo-lhes, assim, pouca voz e pouco poder.

Essa reorganização do capital a partir da subordinação de novas tecnologias informacionais à sua lógica de acumulação tem proporcionado uma “aparente” desorganização do sistema. Em contraposição a Claus Offe e Scott Lash¹⁷, Harvey (2012, p.150-151) argumenta que o capitalismo, imbuído de inovação tecnológica, “está se tornando cada vez mais organizado *através* da dispersão, da mobilidade geográfica e das respostas flexíveis nos mercados de trabalho, nos processos de trabalho e nos mercados de consumo [...]”. Esse argumento de Harvey se apoia na constatação cada vez mais explícita do controle das corporações por meio de tecnologias informacionais capazes de monitorar com precisão quase que instantaneamente o processo produtivo e a oferta de serviços.

Nessa mesma linha de análise, Sennett (2011, p. 52) considera que “numa organização flexível, o poder fica concentrado no centro; a unidade central de processamento da instituição estabelece as tarefas, avalia os resultados, promove a expansão ou o encolhimento da empresa”. Em vista disso, comungamos com Harvey e Sennett de que o

¹⁷ Tomando como referência analítica a crise pela qual atravessava, no final dos anos 1970, os Estados europeus que haviam adotado o modelo de “bem-estar social”, Offe (2012, p. 316) identifica um processo de “heterogeneidade” crescente no interior da classe trabalhadora. E, por conseguinte, um enfraquecimento dessa classe frente ao capital. Na esteira de Scott Lash, para quem “tanto as mudanças socioculturais intensivas quanto as extensivas estão cada vez mais ocorrendo fora das instituições/organizações”, o sociólogo alemão caracteriza como “capitalismo desorganizado” o processo de colapso dos compromissos assumidos entre o Estado, os sindicatos e a classe capitalista, que tinham no mercado de trabalho o ponto de equilíbrio entre as forças políticas divergentes. Esse processo provocaria sucessivas crises de legitimação do Estado e a consequente intensificação do desequilíbrio entre as forças divergentes (capital e trabalho) nas relações de troca no âmbito do mercado (OFFE, 1985).

capitalismo, nessa nova fase, está ainda mais coeso e organizado. Aquela dispersão geográfica dos trabalhadores não ocorre sem controle e sem domínio do capital. Aliás, como bem lembra Sennett (2011, p.52-53), as “novas tecnologias de análise têm permitido as empresas promover o que Foucault chamava de ‘vigilância panóptica’¹⁸; são tecnologias que projetam na tela mapas de recursos e desempenho em tempo real”. Essa sofisticação do controle e gerência do trabalho proporcionada pelas novas tecnologias informais tem sido ocultada pela propaganda segundo a qual estas permitem mais liberdade e autonomia para os trabalhadores. Mecanismos similares ocorrem entre os consumidores cujas informações referentes à preferência e perfis tornaram-se mais acessíveis às empresas integradas aos sistemas informacionais. E, com efeito, mais suscetíveis à manipulação de desejos e emoções concernentes ao consumo. Como se vê, há uma confluência entre a reestruturação produtiva expressa através do regime de acumulação flexível, a produção de novas formas de dominação e o advento das novas tecnologias informacionais.

Estas foram favorecidas e impulsionaram, também, um padrão de crescimento econômico baseado na financeirização. Frente à crise que o setor produtivo atravessava no capitalismo avançado, especialmente nos EUA, a “revolução” que as novas tecnologias estavam promovendo nos anos 1990, com especial destaque para a internet, atraiu a maior parte dos investimentos financeiros. De acordo com Srnicek (2016, p. 12-13, tradução nossa):

Embora o investimento em computadores e tecnologias da informação já se realizasse há décadas, o nível de investimento no período entre 1995 e 2000 permanece sem precedentes até hoje. Em 1980, o nível de investimento anual em computadores e equipamentos periféricos era de 50,1 milhões de dólares; em 1990, tinha atingido 154,6 milhões de dólares; e no auge da bolha, em 2000, atingiu um pico insuperável de 412,8 milhões de dólares. [...] As empresas começaram a gastar montantes extraordinários para modernizar a sua infraestrutura informacional e, em conjunto com uma série de alterações legais introduzidas pelo Governo dos EUA, lançaram as bases para a integração da Internet nos primeiros anos do novo milênio. Concretamente, este investimento significou a instalação de milhões de quilômetros de cabos de fibra óptica e submarinos, o estabelecimento de grandes avanços nos *softwares* e na organização de redes e a realização de grandes investimentos em bases de dados e servidores. Este processo também acelerou a tendência de externalização iniciada nos anos 70, quando os custos de coordenação foram drasticamente reduzidos, à medida que as

¹⁸ O conceito foucaultiano de “vigilância panóptica” nos é oportuno para caracterizar os dispositivos de controle adotados no capitalismo flexível e de plataforma, uma vez que o mais relevante é o efeito ótico gerado pelo panóptico. Trata-se, assim, de um poder imaterial, tal como aquele realizado pelas *plataformas digitais*. Nos termos de Foucault (2008, p. 172), “o panoptismo é o princípio geral de uma nova ‘anatomia política’ cujo objeto e fim não são a relação de soberania, mas as relações de disciplina”. A propósito, no pensamento do filósofo francês, a disciplina tem como fim último, na modernidade, a produção de “indivíduos úteis”, isto é, produtivos e subordinados.

cadeias globais de comunicação e fornecimento se tornaram mais fáceis de construir e gerir. [...] Em todas estas formas, o boom tecnológico dos anos 90 foi a bolha que lançou as bases para a economia digital que se avizinhava.

O crescimento dessa “economia digital” não teria sido possível sem o aprofundamento da financeirização do capital. Aliás, esta é “a fonte de tudo”, ressalta Castells (2003). Isso porque os empreendimentos no segmento de inovações tecnológicas – principal mola propulsora da “economia digital” – são marcados pelo alto risco de investimentos. Além disso, a produção em inovação tecnológica requer um volume expressivo de recursos para equipar laboratórios, bem como realizar os testes. E a aceitação dos produtos no mercado não é automática, eles devem estar articulados às necessidades sociais e serem rentáveis. Tudo isso subordinado à lógica do curtuprazismo que impera no mundo dos negócios eletrônicos. Desse modo, os ganhos com tais investimentos dependem de variáveis volúveis. Apesar disso, durante os anos 1990, a revolução produzida pelas tecnologias informacionais transformou as empresas dessa área em relevantes promessas de ganhos substanciais. Frente a esse quadro, a formação de bolhas especulativas tornou-se inevitável.

O crescimento puxado por essa nova economia perdurou até o dia 10 de março de 2000. Depois disso, afirma Castells (2003, p. 87): “as ações das empresas de tecnologia tiveram seu valor bruscamente reduzido, e continuaram escorregando desde então, provocando uma desaceleração do crescimento econômico que continuava um ano depois”. A expectativa de retomada da valorização nessa economia aos patamares dos anos 1990 tem se mostrado somente agora, após o estouro da bolha imobiliária em 2008, com a emergência das empresas-plataformas. Essa nova rodada de valorização financeira das empresas ligadas à economia digital é marcada por um agravamento do desemprego. Tal combinação é central, a nosso ver, para a compreensão do crescimento exponencial de empresas como a Uber.

Outro aspecto relevante que notamos em nossa pesquisa relacionado ao sistema financeiro consiste no papel desempenhado pelo endividamento dos trabalhadores. A reprodução social deles se mostra cada vez mais dependente desse mecanismo. No decorrer das entrevistas que realizamos, notamos depoimentos que evidenciavam a articulação entre o acúmulo de dívidas às novas formas de dominação engendradas pelo neoliberalismo. Um dos entrevistados, por exemplo, relata que todos os dias “*acorda pressionado a alcançar a meta para conseguir pagar o financiamento do carro utilizado para trabalhar*” (JOÃO, quarta entrevista). E durante a pandemia da Covid-19, essa condição agravou. Outro entrevistado diz que precisou fazer empréstimos para cobrir as “*contas básicas de água, luz e Internet*” (MARCOS, segunda entrevista). Observamos, em certa medida, que o endividamento tem

exercido uma relevante influência na condição e subordinação do trabalhador ao capitalismo contemporâneo. A propósito, numa perspectiva foucaultiana, Lazzarato (2017, p. 67) argumenta que:

O crédito produz uma modalidade específica de subjetivação. O endividado é individualmente o único responsável diante do sistema bancário. Ele não pode contar com nenhuma solidariedade, exceto a da família, com o risco de endividá-la, por seu turno. Ele interioriza as relações de poder em vez de externalizá-las e combatê-las. Ele se sente envergonhado e culpado.

O endividamento para trabalhar – como é o caso do motorista por aplicativo que precisa mobilizar recursos para conseguir a sua ferramenta de trabalho, ou seja, um carro, um smartphone etc. – é seguramente uma chave de explicação para se compreender o engajamento do trabalhador em condições laborais precárias. A dívida é um mecanismo que disciplina e corrobora a regulação da rotina e a subsunção do trabalho ao capital. “Ela constitui”, afirma Lazzarato (2017, p.67), “o paradigma da liberdade liberal que, como se constata, de liberdade só tem o nome”. A dívida, certamente, é uma das principais estratégias dessa nova forma de organização do trabalho em que os trabalhadores para serem “livres” e “autônomos”, para gozarem das promessas do neoliberalismo, são incitados a se converter em sujeitos responsáveis por seus êxitos e seus fracassos, não importando suas particularidades sociais, econômicas e geográficas (DARDOT; LAVAL, 2016).

Um dos entrevistados justifica ter aumentado a jornada de trabalho de dez para quatorze horas diárias em razão da dívida que tinha com o irmão e com um banco.

Eu comprei o meu carro [com sete anos de uso] com um dinheiro que recebi da última empresa [de móveis planejados] que trabalhei e um dinheiro que o meu irmão me emprestou. Eu dei a entrada no financiamento do carro com esse dinheiro, foi uns seis mil reais. Tenho três anos para terminar de pagar esse carro agora. Mas estou rodando mais para pagar logo o meu irmão. Não gosto de ficar devendo a ninguém. Nem a banco, nem a ninguém. Antes eu rodava com um carro alugado e era pior. Rodava mais para conseguir pagar o aluguel. Agora pelo menos o carro é meu. Então eu tô fazendo um esforço maior para quitar essas dívidas (JOÃO, quarta entrevista).

O acúmulo de dívidas para a reprodução social reforça o processo de precarização do trabalho. Inclusive, a nosso ver, ele condiciona práticas mais adaptadas ao trabalho por plataforma. Por um lado, o trabalhador recebe o crédito para investir em seu próprio “negócio”, como alguns costumam se referir ao trabalho de motorista por aplicativo, e nesse aspecto tem a experiência de liberdade individual, enquanto, por outro, prende-se a uma

dívida na qual se vê também como o único responsável. Com efeito, como afirma Lazzarato (2017, p. 67):

A dívida é a técnica mais adequada para a produção do *homo economicus* neoliberal. [...] A dívida impõe um aprendizado de comportamentos, de regras, de contabilidade e de princípios de organização usualmente colocados em funcionamento no seio de uma empresa para [as] pessoas [...].

É uma técnica de encaixe perfeito para a modulação das práticas e estratégias esperadas dos motoristas por aplicativo, conforme evidenciamos durante as entrevistas apresentadas no sexto capítulo desta tese.

2.4. Implicações e controvérsias do capitalismo de plataforma

As empresas-plataformas têm se apresentado como resposta a todas essas mudanças que o capitalismo atravessou desde 1970. E como já foi ressaltado acima, o que tais empresas incrementam ao processo de acumulação do capital é a transformação dos dados informacionais em valiosas mercadorias. Outra característica relevante diz respeito ao que Srnicek (2016) chamou de “efeito rede”. Isso quer dizer que quanto mais “usuários” uma empresa-plataforma alcança, mais valiosa ela se torna. Ademais, a rede produz informações necessárias para que o capitalismo de plataforma reduza, por exemplo, os riscos dos investimentos em inovação. E não se trata apenas de conhecer as necessidades sociais, mas também de instrumentalizar os dados para modelar os interesses dos “usuários” das plataformas.

O “efeito rede” também reforça a tendência monopolística das empresas-plataformas. Srnicek (2016, p. 26, tradução nossa) nos dá o exemplo do maior site de busca da internet, que “quanto mais numerosos forem os usuários que pesquisam no Google, melhor se tornam os seus algoritmos de pesquisa e mais útil o Google se torna para os usuários”. Outro exemplo que podemos apontar é o da Uber, que extrai dados por intermédio de seu aplicativo¹⁹ dos “motoristas parceiros” e consumidores sobre o padrão do tráfego urbano e as demandas por viagens. Nesse caso, o “efeito rede” também se torna um aspecto vital à eficiência do serviço e, conseqüentemente, uma grande vantagem contra a concorrência que não dispõe da mesma tecnologia. Vale enfatizar, ainda, que toda essa produção de dados, seja de consumidores, seja

¹⁹ Para que o aplicativo possa ser instalado em um smartphone, o usuário deve autorizar a empresa saber sua localização em tempo real.

de trabalhadores, não é paga. Para essas empresas-plataformas, a “rede” deve estar permanentemente aberta a novos membros. Constatamos, assim, que sem a regulação do Estado, esse *modus operandi* conduz o capitalismo de plataforma a uma concentração monumental de poder econômico e político. “É a lógica do ‘vencedor leva tudo’, em que quem não estiver dentro da rede terá dificuldade para obter os benefícios que ela propicia”, argumenta Abramovay (2017, p. 14).

A atração de novos usuários também é promovida através de mecanismos digitais capazes de manipular a situação de um determinado mercado. O controle dos dados sobre o tráfego de pessoas²⁰, por exemplo, fornece à Uber o poder de prever, por meio de seu algoritmo, onde a demanda por motoristas poderá aumentar e, assim, subir “os preços antes da procura real, ao mesmo tempo que cria cabinas fantasmas para dar uma ilusão de maior oferta” (SRNICEK, 2016, p. 27, tradução nossa). Com isso, a empresa-plataforma passa a ter um poder extraordinário sobre o mercado. O poder de quem determina as regras do jogo de que participa. Isso porque as transações entre usuários e empresas-plataformas não são regulamentadas pelo Estado. Com efeito, os ganhos alcançados por esse modelo de negócio são todos drenados para os agentes econômicos que participaram daqueles investimentos financeiros tão indispensáveis a essa nova economia.

Além de Sascha Lobo e Richard Srnicek, outro autor pioneiro que nos convida a refletir criticamente as implicações das empresas-plataformas sobre a conjuntura político-econômica atual, é Tom Slee. Em sua obra *What's yours is mine: Against the sharing economy*²¹, publicada em 2016, Slee (2017) desmistifica a ideia segundo a qual a “Economia do Compartilhamento” consistiria num movimento que ajudaria a construir uma comunidade baseada em “relações de troca de igual-para-igual”, em contraposição às “organizações hierárquicas”. A sua análise demonstra o quanto essas empresas estão imbricadas à lógica de acumulação do capital. Assim como Srnicek, Slee argumenta que o que para alguns tem sido denominada de “Economia do Compartilhamento”, na verdade, constitui um modelo de negociação e prestação de diversos serviços viabilizados pela internet e mediados por plataformas digitais.

²⁰ Na maioria dos casos, a contrapartida do usuário para usar o aplicativo fornecido gratuitamente pela empresa, é autorizá-la a saber a sua localização. Desse modo, a empresa passa a conhecer onde e quando o usuário poderá demandar o serviço.

²¹ No Brasil, a obra de Slee foi publicada em 2017, traduzida para o português com o título *Uberização: a nova onda do trabalho*. A mudança do título “se deve ao fato de que, no Brasil, as discussões relacionadas à Economia do Compartilhamento se intensificaram e ganharam o público mais amplo após o início das operações da Uber nas maiores cidades do país. A empresa criada por Travis Kalanick acabou se tornando, para a maioria de nós, uma referência para os demais negócios geridos por empresas de tecnologia através de aplicativos de celular” (BREDA; PERES, 2017, p. 9).

Em todo caso, a propaganda de que a “Economia do Compartilhamento” ajudaria “a criar uma nova era de abertura, na qual podemos encontrar uma bem-vinda ajuda onde quer que formos”, afirma Slee (2017, p. 22), “passou a encontrar eco no *mainstream* em 2013 e 2014, com promessas que têm apelo para muitas pessoas”. Tais promessas se apresentavam como inovadoras nas formas de consumo de bens e prestação de serviços. Ao invés da posse, o acesso compartilhado deles. Em oposição aos agentes consumistas, parceiros solícitos. E no lugar de trabalhadores vulneráveis, a “Economia do Compartilhamento” oportunizaria espaço aos microempresários (SLEE, 2017).

“A Economia do Compartilhamento também promete ser”, argumenta Slee (2017, p. 23), “uma alternativa sustentável para o comércio de grande circulação, ajudando-nos a fazer um uso melhor de recursos subutilizados”. Esse é um de seus principais trunfos: o uso otimizado de bens e o consumo de baixo custo. Isso ocorre com a Uber, que oferece a mediação de serviços com carros particulares a preços abaixo dos praticados por companhias de táxi. Trata-se de um tipo de consumo capaz, inclusive, de modelar os serviços oferecidos. E, por meio de um sistema de avaliação simples após a utilização do serviço, clientes e trabalhadores reabilitariam a confiança uns nos outros. Contudo, na prática, esse “sistema deixa os condutores vulneráveis aos passageiros mais exigentes, já que um pequeno número de reclamações pode levar à perda do ganha-pão” (SLEE, 2017, p. 133). No caso dos motoristas por aplicativo, tal condição está entre as principais queixas da categoria. Eles alegam não receberem o mesmo tratamento que a Uber dá aos passageiros.

O fato é que tais promessas não estão se tornando reais. O que se observa, na realidade, é a instrumentalização das novas tecnologias sob o slogan de “Economia do Compartilhamento” ampliando a desregulamentação das relações de trabalho. Nos termos de Slee, “se a economia do compartilhamento é um movimento, é um movimento pela desregulação” (2017, p. 48). Ocultando o vínculo empregatício e dissimulando o assalariamento, empresas-plataformas como a Uber estão se tornando paradigmáticas para diferentes setores do mercado de trabalho. Já é possível, através de plataformas virtuais, mobilizar, controlar e gerenciar profissionais para a realização de serviços segundo a lógica do *just-in-time*²². A rigor, esse processo, que aqui chamamos de uberização, tem intensificado a flexibilização das relações laborais e, por conseguinte, agravado a precarização do trabalho.

²² Um notável exemplo desse modelo é a plataforma “GetNinjas”. Criada em 2011 pelo brasileiro Eduardo Orlando L’Hotellier, a startup já conta com mais de 500 tipos de serviços. Segundo a empresa, a sua plataforma conta com mais de 2 milhões de profissionais cadastrados (GETNINJAS, 2021).

As empresas-plataformas, imbuídas com esse modelo operacional, “em vez de trazer uma nova fase de abertura e confiança pessoal a nossas interações, está criando uma nova forma de fiscalização, em que os prestadores de serviços devem viver com medo de ser deletados pelos clientes” (SLEE, 2017, p. 23). Outra consequência não confessada por tais empresas é a monetarização de ações humanas até então motivadas por empatias, como oferecer caronas, emprestar ferramentas, alojar viajantes. Portanto, “não se trata de construir uma alternativa à economia de mercado dirigida por corporações. Trata-se de expandir o livre mercado para novas áreas de nossas vidas” (SLEE, 2017, p. 48). É precisamente nesse aspecto que o capitalismo de plataforma converge com a “governamentalidade neoliberal” (DARDOT; LAVAL, 2016), problematizada acima.

Com esse movimento de desregulação generalizada, tem-se, no mundo do trabalho, a indefinição da fronteira entre o pessoal e o profissional. Ora, ao pagarmos/contribuímos por/com um deslocamento em um carro do vizinho da periferia para o centro de uma cidade, usando um aplicativo, estaríamos contratando um profissional ou desfrutando de um gesto de solidariedade? O que se vê, portanto, é que “a economia do compartilhamento está propagando um livre mercado inóspito e desregulado em áreas de nossas vidas que antes estavam protegidas” (SLEE, 2017, p. 23). Aliás, “protegidas” ao passo em que, outrora, reforçavam os laços sociais. Em suma, nota-se a mercantilização da sociabilidade e, por conseguinte, o esgarçamento do tecido social.

Sem demonstrar sinais de execução das promessas apresentadas, a “Economia do Compartilhamento” segue incorporando diferentes atividades e transformando as relações sociais. À medida que conserva o impulso da economia de mercado relativo à busca pelo lucro, ela apresenta novas formas de negociações como se fossem horizontais, formadas por uma rede de colaboração. Porém, o que observamos, é que o capitalismo de plataforma, como deve ser chamado, “está invocando esses ideais para construir gigantescas fortunas privadas, erodir comunidades reais, encorajar mais formas de consumismo e criar um futuro mais precário e desigual do que nunca” (SLEE, 2017, p. 32).

Outro ponto relevante sobre as reais implicações do capitalismo de plataforma diz respeito à manipulação de tecnologias disruptivas para fins mercadológicos. É incontestável a importância que a internet e os aparelhos móveis exercem sobre as relações sociais em geral, sejam elas no âmbito da economia, da política ou da cultura. A produção, o acesso e o fluxo no ambiente digital das informações representam um salto não apenas em quantidade, mas igualmente em qualidade para o desenvolvimento social. No setor de tráfegos urbanos, por exemplo, as informações estão facilitando a mobilidade em cidades que há tempos padecem

com transportes públicos precários e insuficientes. Outro problema não menos relevante presente corresponde ao impacto socioambiental provocado pelo padrão de locomoção urbana centralizado no uso de automóveis, sobretudo em grandes cidades. Com efeito, a adoção de tecnologias informacionais que facilitem a circulação dos indivíduos, assim como reduzam o número de automóveis particulares através do compartilhamento de viagens, torna-se uma alternativa consideravelmente aceitável. Contudo, a manipulação dessas tecnologias tem se voltado para expandir e explorar novos mercados. De acordo com Slee (2017, p. 104):

O sucesso da Uber também se dá muito devido a evitar custos com seguro, impostos e inspeções veiculares, e em fornecer um serviço universalmente acessível. Sua habilidade em fornecer um serviço barato e eficiente para os consumidores vem da habilidade de operar em prejuízo enquanto persegue seu generosamente financiado caminho para o crescimento. O sucesso da Uber decorre de seu parasitismo nas cidades onde opera.

Desse modo, a lógica adotada por empresas-plataformas a exemplo da Uber, não está pautada em romper com padrões que comprometem o bem-estar nas grandes cidades, notadamente aqueles relativos aos sistemas de transporte. A manipulação das novas tecnologias tem como principal razão a burla das regulações existentes. E nesse sentido, o real adversário dessas novas empresas não são as cooperativas de táxis que ainda exploram o mesmo setor econômico; mas, sim, as leis que regulamentam os serviços que visam explorar. Observando o caso do serviço de transporte de passageiros, as regulações sobre ele consistem em garantir mais proteção aos usuários e motoristas. Além disso, em tese, elas devem estabelecer um equilíbrio entre a oferta e os valores cobrados pelas viagens.

É também através das regulações que governos municipais podem viabilizar o acesso universal do serviço, como a obrigatoriedade de carros adaptados para transportar crianças, pessoas que utilizam cadeiras de roda etc. “Quando se fala de trânsito, há muito mais em questão do que uma simples relação comercial”, argumenta Slee (2017, p. 109), “estamos falando de equilibrar os interesses de consumidores e motoristas, de garantir preços previsíveis, de saber se os carros são seguros e de fazer com que o sistema como um todo se encaixe no quebra-cabeça que é o tráfego urbano”. Para escapar da legislação, empresas-plataformas como a Uber argumentam que não prestam um serviço público. Elas alegam que são empresas de tecnologias digitais (SLEE, 2017).

A utilização de novas tecnologias por empresas-plataformas não tem sido realizada apenas para safar-se da legislação reguladora aplicada a determinados serviços. Empresas-

plataformas também têm lançado mão delas para dissimular relações de emprego²³. No caso da Uber, o entendimento da empresa é que “os motoristas são ‘parceiros’ que exploram seu aplicativo, para obter maior facilidade de colocar seus serviços de motorista à disposição de clientes” (BIANCHI; MACHADO, 2016. p. 280). Aqui também o subterfúgio é o mesmo: apresenta-se como empresa de tecnologia. E, desse modo, exime-se de encargos relativos à legislação trabalhista. Nos termos da própria Uber:

Os motoristas parceiros não são empregados e nem prestam serviço à Uber. Eles são profissionais independentes que contratam a tecnologia de intermediação de viagens oferecida pela empresa por meio do aplicativo. Dessa forma, não há subordinação na relação, pois a Uber não exerce controle sobre os motoristas, que escolhem quando e como usar a tecnologia da empresa (UBER *apud* GIOVANAZ, 2021).

Sem regulação sobre o seu funcionamento, empresas-plataformas seguem ampliando o controle de dados e os modelando para alcançar os fins comerciais desejados. Não obstante, embora não estabeleçam vínculos empregatícios formais, exercem um sofisticado mecanismo de comando sobre os atores envolvidos. Tudo isso possibilitado pelo monopólio dos dados. De um lado, intensificam a rotina laboral dos trabalhadores; do outro, manipulam a experiência dos consumidores. Acerca da Uber, Slee (2017, p. 131) afirma:

Com o tempo, a Uber foi coletando mais e mais dados sobre todos os aspectos das corridas. Esses dados dão à corporação novas oportunidades de controlar o comportamento dos motoristas e formatar a experiência dos consumidores. A Uber sabe que os passageiros vão aceitar pagar tarifas mais altas quando a bateria do celular está acabando; sabe que ficaremos mais felizes em pagar uma tarifa calculada sobre um múltiplo de 2,2 vezes o preço-base do que sobre um múltiplo de 2, porque a falsa precisão do 2,2 nos remete ao racional cálculo de um algoritmo, ao passo que o número redondo de 2 nos soa como uma decisão humana para nos roubar dinheiro.

Com argumentos fundamentados em fontes empíricas, Slee nos mostra que a chamada “Economia do Compartilhamento” fora submetida à lógica do capitalismo de plataforma. E, nesse sentido, está longe de oferecer uma alternativa ao padrão de dominação imposto pelo capital. Consumidores têm seus dados utilizados por empresas-plataformas com o propósito de condicioná-los a determinados padrões de consumo, enquanto os trabalhadores

²³ Machado e Zanoni (2022, p. 25) também argumentam que: “A estratégia do negócio das plataformas é mobilizar o trabalho autônomo e contornar a regulação, ou seja, criar obstáculos para a atuação das normas protetivas do trabalho. Para isso, reforça-se a mensagem dos princípios da parceria para fomentar uma ideia de liberdade e autonomia que é aparente e relativa. Há um conjunto de problemas associados a esse trabalho autônomo, que passam pela informalidade, baixa remuneração e elevada jornada, e que escassamente encontram proteção social, exercício da liberdade sindical e direito à negociação coletiva”.

inscritos nelas têm a força de trabalho explorada, controlada e organizada por um sofisticado mecanismo computacional. Com efeito, tem-se consumidores e trabalhadores cada vez mais alienados e engajados a esse novo modelo de economia.

Sob uma perspectiva distinta, mas igualmente pertinente, o economista Arun Sundararajan analisa o capitalismo de plataforma – o qual chama de “capitalismo de multidão” – e suas implicações sobre os empregos. Em sua obra *Economia compartilhada*, discute as contradições e controvérsias dessa nova economia, ressaltando o seu aspecto híbrido. Para ele, a economia compartilhada emerge com elementos da economia de *dom* articulados a uma economia de mercado. Esse hibridismo torna os desdobramentos da economia compartilhada difusos. A nosso ver, a pertinência de sua análise consiste em demonstrar que as novas tecnologias não são neutras e podem ser instrumentalizadas e subordinadas a determinadas relações de produção. Do mesmo modo que podem estar a serviço de uma “multidão” e otimizar o uso compartilhado de bens, podem ser utilizadas para “transformar radicalmente o que entendemos por emprego” (SUNDARARAJAN, 2018, p. 29).

Em todo caso, Sundararajan (2018) aponta pelo menos cinco características presentes na economia compartilhada. A primeira é que tal economia é amplamente voltada ao mercado, possibilitando o “surgimento de novos serviços” e potencializando a atividade econômica. A segunda, consiste em apresentar um “capital de alto impacto”, que para ele significa utilizar determinados bens em sua capacidade máxima. Outra, diz respeito à formação de “redes de multidão em vez de instituições ou hierarquias centralizadas”. A quarta, são as “fronteiras pouco definidas entre o profissional e o pessoal”. E, por fim, as “fronteiras pouco definidas entre emprego pleno e casual, entre relação de trabalho com ou sem dependência, entre trabalho e lazer”.

Embora amplie e tenha um potencial dinamizador para a economia, o que se vê é a ascensão cada vez maior de trabalhos flexíveis sob demandas. Segundo Sundararajan (2018, p. 55): “muitos dos empregos de tempo integral estão sendo substituídos por contratos de prestação de serviços com variação nos níveis de carga horária, granularidade, dependência econômica e empreendedorismo”. Não obstante, a nosso ver, a terceira característica apontada por Sundararajan, isto é, que “as trocas futuras podem ser mediadas por mercados distribuídos de multidão, em vez de terceiros centralizados”, não está se concretizando. Ao invés disso, como já demonstramos acima, o que se percebe é o predomínio de empresas-plataformas sobre toda a gestão e organização do trabalho e dos serviços.

O modelo empreendido pelas empresas-plataformas tem favorecido o renascimento de trabalhadores generalistas. Não se trata apenas de trabalhadores polivalentes como aqueles do toyotismo. São trabalhadores que realizam distintas atividades ocasionais. “Um técnico de laboratório”, exemplifica Sundararajan (2018, p. 239), “pode fazer um bico de anfitrião facilmente ao alugar seu quarto de hóspedes no Airbnb”. Desse modo, o capitalismo de plataforma tende a colocar fim àquele modelo de experiência laboral estabelecido durante o regime fordista, no qual uma fração da força de trabalho, notadamente a que tinha contratos regulamentados, mantinha um único ofício. Não obstante, essa mudança impacta o tempo destinado ao trabalho.

Dada a possibilidade de o trabalhador realizar distintas atividades ocasionais, ele poderá ocupar as horas “ociosas” – tais como durante o seu deslocamento para o trabalho, na sala de espera do médico ou esperando terminar a aula de inglês do seu filho – trabalhando sob a intermediação de uma plataforma (SUNDARARAJAN, 2018). Em que pese considerar tal possibilidade um benefício às empresas, haja vista acessarem “o tempo disponível de trabalhadores qualificados”, e aos trabalhadores, que, por sua vez, recuperam o “tempo perdido”, Sundararajan (2018) pondera que isso tem um custo social. Para ele, “se tivermos todos passando nosso tempo livre alternando entre microtarefas digitais, podemos estar sacrificando tempo de lazer e negligenciando o equilíbrio entre vida profissional e vida pessoal” (SUNDARARAJAN, 2018, p. 241).

As contradições suscitadas pelo capitalismo de plataforma estão se intensificando e, a nosso ver, tendendo a “beneficiar” mais o capital que o trabalho. Apesar das profundas mudanças pelas quais o capitalismo tem apresentado atualmente, a sua essência tem sido preservada: concentração de riqueza em detrimento da força de trabalho. E ao contrário do que se esperava, a “Economia do Compartilhamento” tem servido mais para abrir novos mercados e atualizar mecanismos de organização e controle sobre o trabalho do que empoderar os trabalhadores. O que observamos em âmbito global é uma tendência geral de aumento da taxa de desemprego e a reestruturação do mercado de trabalho. Ambos potencializados pelo crescimento de inovações tecnológicas, assim como a desregulação e flexibilização das relações de trabalho, conforme apontadas acima.

A propósito, de acordo com o relatório *Perspectivas sociais e do emprego no mundo – Tendências de 2018*, publicado pela Organização Internacional do Trabalho (OIT), a taxa de desemprego mundial chegou a 5,6% em 2017. Esse percentual representa mais de 192 milhões de pessoas desempregadas. A OIT (2018) aponta também que “cerca de 1,4 bilhão de trabalhadores estavam em empregos vulneráveis em 2017 e que outros 35 milhões deverão se

juntar a eles até 2019. Nos países em desenvolvimento, o emprego vulnerável afeta três em cada quatro trabalhadores” (OIT, 2018). Frente a esse cenário, fica evidente que o capital tende a se “beneficiar” mais que o trabalho com as mudanças suscitadas pelo capitalismo de plataforma. Afinal, sem opções de empregos estáveis, muitos trabalhadores buscam nas promessas da economia compartilhada os meios de sobrevivência.

A despeito das condições desfavoráveis na correlação de forças contra as empresas-plataformas, vale considerar as importantes manifestações promovidas pela força de trabalho em diversos países. Novas práticas e estratégias de resistências estão emergindo em contrapartida às novas formas de dominação. Conforme argumenta Marco Gonsales (2020, p. 134):

[...] as mesmas tecnologias que ampliam a capacidade de controle e organização do trabalho pelas empresas plataformas e que isolam os trabalhadores e trabalhadoras em seus computadores, carros, motos e celulares também os capacitam com novas ferramentas para romper o isolamento característico do setor e organizar a classe. Se outrora o trabalho, seu controle, sua organização e a resistência organizada aconteciam predominantemente nas fábricas e em suas proximidades, agora trabalhadores e trabalhadoras também se beneficiam das novas tecnologias – dos ambientes digitais – para se comunicar e se organizar. Dos grupos de conversas on-line surgem lideranças que criam seus próprios canais no YouTube e similares, surgem grupos organizados, e muitos se transformam em associações e sindicatos.

No caso dos motoristas por aplicativo, a categoria se tornou prenunciadora no que se refere às novas práticas de resistência ao capitalismo de plataforma. Manchetes sobre paralisação de motoristas por aplicativo começaram a ocupar espaço nos principais sites de agências de notícias. Em 2015, um protesto de motoristas contra a redução das tarifas aplicadas pela Uber, em Paris, provocou dificuldades de circulação perto do aeroporto Roissy-Charles-de-Gaulle, o principal da capital francesa (RFI, 2015). O ano de 2016 também foi marcado com protestos da categoria, destacando-se o movimento “*Fight for \$15*”, que eclodiu em Chicago, Los Angeles e São Francisco, nos EUA. Na ocasião, motoristas por aplicativo se juntaram a outras categorias de trabalhadores de *fast food*, limpeza, ensino superior, aeroportos e babás. O movimento reivindicava “um pagamento mínimo de US\$ 15 (R\$ 50,87) por hora e pelo direito de estabelecer sindicatos da categoria” (RODRIGUES, 2016). Outra notável manifestação de resistência dos motoristas por aplicativo ocorreu em fevereiro de 2017 na Índia, sendo considerada “a maior greve do setor” (GONSALES, 2020). Ainda segundo esse autor:

[...] mais de 100 mil motoristas, em Bangalore e Nova Dali, paralisaram suas atividades por duas semanas. Esses motoristas protestavam por melhores remunerações, pelo aumento da tarifa-base, pela possibilidade de ser representados por associações e sindicatos e pela redução do número de motoristas ativos (GONSALES, 2020, p. 134).

Em 2021, motoristas por aplicativo do Reino Unido conquistaram uma importante vitória. Depois de uma longa batalha judicial, a Suprema Corte reconheceu o vínculo trabalhista dos motoristas com a empresa Uber. Com efeito, os mais de 70 mil “motoristas de Uber no Reino Unido receberão pelo menos o salário mínimo, terão direito a férias remuneradas e a um plano de pensões para o qual a empresa contribuirá” (PORTAL G1, 2021). Via de regra, essas manifestações têm questionado os valores cobrados pelas empresas-plataformas por cada viagem e, em alguns casos, o reconhecimento do vínculo empregatício da categoria²⁴.

As novas formas de organização e resistência têm se mostrado mais horizontais, descentralizadas e articuladas por meio de outras empresas-plataformas como Facebook (WhatsApp) e Telegram. No Brasil, movimentos de resistências similares também estão insurgindo, conforme destacaremos no capítulo seguinte. Aliás, durante as entrevistas os motoristas revelaram que além das paralisações, há outras estratégias de resistência coletivas e individuais como, por exemplo, as negociações de viagens particulares sem a mediação das empresas-plataformas. Essa estratégia contorna o mecanismo de extração direta do valor cobrado pelo aplicativo e cria uma fidelidade informal entre o trabalhador e o passageiro. Todavia, essa estratégia depende da rede de amigos do trabalhador, pois os acordos de viagens são feitos pessoalmente ou por meio de WhatsApp e Telegram.

Como se vê, o cenário mais amplo em que o capitalismo de plataforma se apresenta, sobretudo aquele materializado no modelo organizacional da Uber, é marcado por contradições, continuidades do regime de acumulação flexível e descontinuidades no que se refere à forma de gerenciamento e controle do trabalho. Cabe analisar, ademais, como em regiões específicas e historicamente caracterizadas com um padrão de relações de trabalho flexíveis e precarizadas, a sua incorporação acontece. E é sobre como isso tem ocorrido no Brasil, em geral, e no Nordeste, em particular, que buscamos explicar nos capítulos seguintes.

²⁴ Durante o levantamento dos dados empíricos, verificamos que o reconhecimento do vínculo empregatício não é consenso entre os motoristas por aplicativo. Evidenciamos isso com os dados coletados através de nossas entrevistas apresentadas no sexto capítulo.

3.A ARTICULAÇÃO ENTRE O MODELO ORGANIZACIONAL DA UBER E O PADRÃO DE RELAÇÕES DE TRABALHO NO BRASIL

Este capítulo analisa como o modelo organizacional da Uber²⁵ tem se articulado ao padrão de relações de trabalho brasileiro. A nossa hipótese é que tal articulação conserva e atualiza as características estruturais deste, (re)produzindo (novas)contradições e tensões sobre a sociabilidade capitalista no Brasil. Ou seja, conserva atualizando e modificando os padrões históricos de relações de trabalho vigentes no país. Isto porque a forma pela qual a Uber gerencia e organiza a força de trabalho é baseada na flexibilidade, instabilidade e jornadas prolongadas e intensas de trabalho, aspectos estes que, no Brasil e sobretudo no Nordeste, sempre ocuparam centralidade. Evidenciamos isso revisitando alguns estudos consagrados no âmbito das ciências sociais acerca do padrão das relações de trabalho que o capitalismo assumiu no Brasil. Na sequência, à luz desses estudos, observamos os dados empíricos relativos à disseminação da Uber, o seu impacto no mercado de trabalho, a relação de seu modelo organizacional com a (contra)reforma trabalhista recém-aprovada no país e, não menos importante, como ela e os motoristas por aplicativo têm se comportado frente à pandemia da Covid-19.

3.1. O caráter historicamente flexível e precário das relações de trabalho no Brasil

O padrão das relações de trabalho brasileiro estruturou-se ao longo de três séculos de espoliação dos povos originários e da escravização de africanos praticadas pela colonização portuguesa, ao passo que a regulação ocorreu de forma seletiva, gradual e lenta. Em linhas gerais, tal estruturação tem na Independência do Brasil (1822), na Proclamação da República (1889) e na Revolução de 1930, os principais marcos paradigmáticos. Com a Independência, o país conquistou a autonomia política, embora tenha conservado a heteronomia de sua economia. Em todo caso, as classes dominantes passaram a dirigir e se valer do Estado para organizar seus respectivos interesses. Por sua vez, a Proclamação da República colocou formalmente fim ao escravismo, apesar de não ter incluído a força de trabalho ex-escrava nos marcos da cidadania vigente à época.

A despeito da relevância desses dois últimos fatos históricos, tomaremos a Revolução de 1930 como ponto de partida para a nossa interpretação acerca das mudanças em

²⁵ Referimo-nos à gerência da atividade realizada apenas pelos motoristas por aplicativo inscritos na plataforma Uber.

cursos e seus efeitos sobre as relações de trabalho constituídas no Brasil. Delimitamos esse último evento como marco inicial em nossa análise tendo em vista a Consolidação das Leis do Trabalho (CLT), principal mecanismo de organização do regime de trabalho brasileiro, ter ocorrido nesse período, mais precisamente em 1943. Além disso, é a partir desse momento que se verifica a expansão do mercado de trabalho interno. Anteriormente, esse mercado “não tinha dimensão nacional, operava em bases locais, isoladas e muito diferenciadas, quase como uma extensão do período pré-abolicionista” (POCHMANN, 2008, p. 61). Todavia, essa expansão não incluiu parcelas expressivas da força de trabalho, como os trabalhadores do campo. Isso é verificado através da cobertura inicialmente dada pela CLT. Conforme argumenta Jorge Mattoso (1995, p. 122):

[...] quando paralelamente ao início da industrialização se consolida a legislação trabalhista/corporativista, os trabalhadores organizados e protegidos por estas leis pelo salário mínimo eram relativamente poucos, ainda localizados em algumas capitais e em meio a uma imensa maioria de trabalhadores do campo e de marginalizados das cidades sem quaisquer direitos sociais.

A Revolução de 1930, liderada por Getúlio Vargas, organizou pela primeira vez um compromisso de desenvolvimento nacional e uma agenda de enfrentamento da questão social no país²⁶. Ela marca, segundo Francisco de Oliveira (2006, p. 35), “o fim da hegemonia agrário-exportadora e o início da predominância da estrutura produtiva de base urbano-industrial”. E, com efeito, inicia “um novo modo de acumulação, qualitativa e quantitativamente distinto, que dependerá substantivamente de uma *realização parcial interna crescente*” (*Idem*, 2006, p. 35, grifo do autor). Ainda nessa perspectiva, Márcio Pochmann (2008, p. 52) afirma que a Revolução de 1930 “terminou construindo uma via alternativa para o desenvolvimento, não mais dependente apenas das possibilidades de expansão da economia internacional, mas associada aos avanços do mercado interno”.

É também do compromisso de promover o desenvolvimento nacional e a agenda de enfrentamento da questão social no país que os trabalhadores urbanos, através dos sindicatos e de lutas coletiva e individualmente organizadas, conquistaram direitos trabalhistas como o salário mínimo, férias, jornadas de trabalho de oito horas diárias, descanso semanal, justiça do trabalho, sindicatos legalmente reconhecidos etc. Essa postura dos trabalhadores é relevante

²⁶ Ainda segundo Adalberto Cardoso: “Antes de 1930 a luta por direitos sociais e trabalhistas esbarrava [...] na Constituição liberal de 1891. Qualquer medida que limitasse a liberdade de contrato entre pessoas livres e iguais era vista como inconstitucional, e a demanda por proteção do trabalhador como simplesmente subversiva. Ou seja, *a própria questão social era inconstitucional*” (CARDOSO, 2019, p. 207, grifo do autor).

ressaltar, pois, visto que o “Estado em transformação permanecia raquítico”, argumenta Adalberto Cardoso, “uma coisa era instituir normas legais, e outra bem diferente era dar-lhes efetividade. Essa tarefa coube, em grande medida, aos próprios trabalhadores” (CARDOSO, 2019, p. 201). Tal aspecto evidencia a dimensão da dificuldade com a universalização dos direitos trabalhistas para a totalidade dos trabalhadores. A massa de trabalhadores rurais e urbanos sem profissão registrada formalmente²⁷ ficou excluída das primeiras etapas de regulação das relações de trabalho. Isso produziu o que Wanderley Guilherme dos Santos caracterizou como “cidadania regulada”. Segundo ele:

A extensão da cidadania se faz, pois, via regulamentação de novas profissões e/ou ocupações, em primeiro lugar, e mediante ampliação do escopo dos direitos associados a estas profissões, antes que por expansão dos valores inerentes ao conceito de membro da comunidade. A cidadania está embutida na profissão e os direitos do cidadão restringem-se aos direitos do lugar que ocupa no processo produtivo, tal como reconhecido por lei. Tornam-se pré-cidadãos, assim, todos aqueles cuja ocupação a lei desconhece. A implicação imediata deste ponto é clara: seriam pré-cidadãos todos os trabalhadores da área rural, que fazem parte ativa do processo produtivo e, não obstante, desempenham ocupações difusas, para efeito legal; assim como seriam pré-cidadãos os trabalhadores urbanos em igual condição, isto é, cujas ocupações não tenham sido reguladas por lei (SANTOS, 1987, p. 69).

Esse tratamento institucional seletivo e desigual adotado pelo Estado sobre os trabalhadores impulsionou a formação de frações marginalizadas e informais da força de trabalho. Contudo, conforme sustenta Adalberto Cardoso: “enquanto promessa jamais universalizada, a cidadania regulada revelou-se importante, multidimensional e institucionalizado mecanismo de reprodução de desigualdades, e também de sua legitimação” (CARDOSO, 2019, p. 186). Apesar dessa contradição, a “instituição da legislação social e trabalhista mudou inteiramente a relação do Estado brasileiro com seu povo” (CARDOSO, 2019, p. 186). Ademais, “a ‘cidadania regulada’ gerou nos trabalhadores a *expectativa* de proteção social”, e, dessa forma, argumenta Adalberto Cardoso, alimentou “uma *promessa* de integração cidadã que, se bem que não se efetivou, cumpriu a tarefa de incorporar, finalmente, mas não de uma vez para sempre, os trabalhadores como artífices do processo de construção Estatal no Brasil” (CARDOSO, 2019, p. 186, grifo do autor). Em suma, se a cidadania regulada representou a restrição dos direitos sociais naquele momento, em troca ela manteve a

²⁷ “Os direitos dos cidadãos são decorrência dos direitos das profissões e as profissões só existem via regulamentação estatal. O instrumento jurídico comprovante do contrato entre o Estado e a cidadania regulada é a carteira profissional que se torna, em realidade, mais do que uma evidência trabalhista, uma certidão de nascimento cívico” (SANTOS, 1987, p. 69)

crença universal na possibilidade de inclusão (CARDOSO, 2019). Além disso, também serviu de mecanismo de capitulação dos trabalhadores mais organizados, em contraposição à propaganda socialista e comunista presente na cena política da época. Ainda segundo Adalberto Cardoso (2019, p. 207), a “cidadania regulada [...], tornou-se a forma institucional da luta de classes entre nós: uma luta por efetividade dos direitos existentes; uma luta por extensão dos direitos a novas categorias profissionais; e uma luta por novos direitos”.

Em todo caso, o “decisivo é que as leis trabalhistas” consolidadas em 1943, esclarece Francisco de Oliveira (2006, p. 38), “fazem parte de um conjunto de medidas destinadas a instaurar um novo modo de acumulação. Para tanto, a população em geral, e especificamente a população que afluía às cidades, necessitava ser transformada em ‘exército de reserva’”. Instaura-se, com efeito, um modelo de desenvolvimento marcadamente contraditório cuja síntese consistiu na articulação entre formas arcaicas e modernas observadas no padrão de relações de trabalho brasileiro. Isso é claramente perceptível durante o período de industrialização no Brasil, entre os anos de 1930 e 1980. Analisando tal período, Márcio Pochmann afirma que:

Numa perspectiva de longo prazo, caminhava-se para a consolidação dos empregos regulares com registro e para uma taxa maior de assalariamento, porém permaneciam os problemas tradicionais do mercado de trabalho em economias subdesenvolvidas, como informalidade, subemprego, baixos salários e desigualdade de rendimentos (POCHMANN, 2008, p. 65).

Dessa forma, nota-se que a expansão capitalista no Brasil não resultou numa modernização plena e universal do regime de trabalho constituído após a Revolução de 1930. Ao invés disso, ela reforçou a desigualdade e a heterogeneidade da sociedade do trabalho brasileira. Além disso, conservou a estrutura fundiária concentradora, impactando diretamente a força de trabalho do campo. Nesse período, vale frisar,

o Brasil era um país rural, com pouco menos de 3% de proprietários de terra apesar dos 70% de brasileiros que viviam no campo, um terço dos quais assalariados e dois terços compondo diferentes regimes de colonato, parceria, posse ou pequena propriedade da terra [...] (CARDOSO, 2019, p. 196).

Portanto, a ausência de uma reforma agrária e de uma rede de proteção social universal condenou milhões de brasileiros a assumir ocupações precárias e/ou a migrar para os grandes centros urbanos. É com base em tais aspectos que endossamos a tese de que, no Brasil, “o arcaico se reproduz no novo”. Aliás, a nosso ver, isso constitui a linha de força que

mais caracteriza a sociabilidade capitalista brasileira. Conforme explica Oliveira (2006, p. 60):

[...] a expansão do capitalismo no Brasil se dá introduzindo relações novas no arcaico e reproduzindo relações arcaicas no novo, um modo de compatibilizar a acumulação global, em que a introdução das relações novas no arcaico libera força de trabalho que suporta a acumulação industrial-urbana e em que a reprodução de relações arcaicas no novo preserva o potencial de acumulação liberado exclusivamente para os fins de expansão do próprio novo.

Sob essas condições, a expansão do capitalismo brasileiro engendrou uma questão social complexa e aguda. Complexa porque coexiste com distintas expressões de desigualdades sociais. E aguda porque perpassa todos os poros do tecido social. Em outros termos, a questão social manifesta-se, no Brasil, sob a forma de diferentes desigualdades presentes na sociedade, como o acesso à educação, saúde, moradia, renda, natalidade, longevidade, bem como ao transporte, o lazer e o trabalho. Em suma, nada escapa à desigualdade, um fator estruturante e estruturador da sociedade brasileira. Aliás, é justamente nesse enredo que o “emprego, desemprego, subemprego e pauperismo se tornam realidade cotidiana para muitos trabalhadores” (IANNI, 2004, p. 107). Por sua vez, o tratamento dado pelo Estado à questão social, no Brasil, traz em si a marca do caráter autocrático e racista das classes dominantes. Herança esta dos três séculos de espoliação dos povos originários e de escravização de africanos. Com efeito, ainda hoje, a questão social é quase sempre criminalizada e tratada como assunto de polícia, quando não é vista como naturalmente própria das classes subalternas por aqueles que ignoram a “trama das relações que produzem e reproduzem as desigualdades sociais” (IANNI, 2004, p. 110).

Todavia, independentemente do tratamento recebido, a questão social é inerente à relação entre capital e trabalho. São as condições de oferta e demanda da força de trabalho, assim como as condições em que ela se produz e reproduz socialmente que as determinam. Apesar disso, a ideologia dominante, no Brasil, tem distorcido a relação entre a questão social e as condições de trabalho. Enquanto a questão social é concebida como apontamos acima, o trabalho passou a ser “louvado” e expurgado da associação inferiorizada que recebeu durante séculos de escravidão. Segundo Ianni (2004, p. 116): “além dos governantes e dos porta-vozes dos setores dominantes, nesta ou naquela conjuntura, vários intelectuais dedicam-se a fazer apologia do trabalho. Os novos tempos exigem a pregação sobre o trabalho como atividade dignificante”. Essa perspectiva, vale dizer, não entra em conflito com a manutenção da

mentalidade escravocrata e racista das classes dominantes porque ela se torna funcional, em última instância, a seus interesses gerais de dominação, além de tal reabilitação do trabalho prevalecer mais sobre as classes média e trabalhadoras. Ainda de acordo com Ianni (2004, p. 117):

Trata-se de exorcizar todo um conjunto de padrões e valores, formas de viver e trabalhar, ainda fortemente influenciados pelo escravismo e pelas economias de subsistência que povoam a sociedade nacional da época. Mas já está em curso a proletarização, o desenvolvimento extensivo do capitalismo no campo e na cidade. Cabe revalorizar o trabalho produtivo.

Em todo caso, essa valorização do trabalho não ultrapassou os limites ideológicos. No âmbito da trajetória laboral, ela não se concretizou em condições de trabalho aceitáveis, comparadas àquelas vistas nos centros mais dinâmicos do capitalismo. Isso tem a ver com a razão histórica da industrialização tardia. Com a possibilidade de importar tecnologias oriundas do capitalismo mais desenvolvido, “o processo de reprodução do capital ‘queima’ várias etapas”, sendo a principal, argumenta Francisco de Oliveira (2006, p. 67), “não precisar esperar que o preço da força de trabalho se torne suficientemente alto para induzir as transformações tecnológicas que economizam trabalho”. E para compensar o prejuízo desse atraso, as instituições “modernas”, tais como a legislação trabalhista, são constituídas de modo que os custos do trabalho são retirados de “dentro das empresas industriais” (OLIVEIRA, 2006), deixando apenas o salário mínimo como obrigatório. Com efeito, a reprodução social da força de trabalho fica, em larga medida, sob a responsabilidade do próprio trabalhador.

A obrigatoriedade do salário mínimo, vale notar, passou também a representar a face moderna e arcaica das relações de trabalho. Durante a ditadura empresarial-militar, quando os preços do salário sofreram depreciação, por exemplo, o “‘efeito farol’ do mínimo vigorou com toda força, no sentido de comprimir os salários dos segmentos mais dinâmicos, ou ao menos de impedir que eles fossem definidos pelo que [Francisco de] Oliveira denominou ‘escassez específica’ da força de trabalho” (CARDOSO, 2019, p. 223). A institucionalização de um salário mínimo, a despeito de seus aspectos arcaicos, ainda hoje representa um parâmetro de subsistência e dignidade aceitável. Até mesmo para os trabalhadores sem registro na carteira de trabalho, como no caso dos motoristas por aplicativo, o valor do salário mínimo é tomado como referência para as metas individualmente estabelecidas.

[...] a UBER está pagando em média um real e sessenta centavos por quilômetro. Isso é muito baixo, já é sabido que o salário mínimo aumentou, por mais que o aumento não seja significativo e nem dê para dar uma vida bacana para o indivíduo, mas ele deu uma aumentada. O combustível aumentou, manutenção de carro não é barata, o pneu do meu carro, por exemplo, é duzentos e setenta e cinco reais, então tudo é custo e a quatro anos que o aplicativo está no Brasil sem nenhum tipo de reajuste, muito pelo contrário, eles diminuíram as tarifas [...] (PAULO, quinta entrevista).

Diante dessas circunstâncias político-institucionais e dos aspectos mais gerais referentes ao padrão das relações de trabalho no Brasil, tem-se a configuração de um mercado de trabalho marcada por uma correlação de forças desigual entre as classes sociais. Um mercado no qual, apesar de alguns relevantes surtos de formalização de empregos e a constituição de frações assalariadas, prevalecem as ocupações informais para uma parcela expressiva da classe trabalhadora. Essa desigualdade fora reforçada também pela contraditória articulação entre a acelerada industrialização brasileira e a conservação da estrutura fundiária. Isso resultou num êxodo interno sem paralelo na história do país (MATTOSO, 1995). Durante a maior parte do século passado, milhões de trabalhadores rurais migraram para os centros urbanos que apresentavam aquela acelerada industrialização, notadamente a região Sudeste do país. Esse contingente de trabalhadores passou a ocupar territórios periféricos precariamente assistidos pelo poder público. E muitos compuseram a grande massa de trabalhadores precarizados. Para Mattoso (1995, p. 124):

[...] se houve uma intensificação do processo de modernização da sociedade, com a expansão e o fortalecimento da classe operária e das classes médias, houve também um aumento do pauperismo e do subemprego, dos desequilíbrios regionais e dos níveis de desigualdade social, com a ampliação sistemática da desigualdade na distribuição dos rendimentos do trabalho e na distribuição da renda nacional brasileira.

Francisco de Oliveira (2003, p. 130) argumenta que os trabalhadores precarizados, ocupados em “atividades informais”, exerceram – e ainda exercem, a nosso ver – um papel decisivo, na condição de “exército de reserva”, para os “expedientes de rebaixamento do custo de reprodução da força de trabalho urbana”. Além disso, devido ao caráter historicamente flexível e precário das relações de trabalho no Brasil, as ocupações informais serviram como alternativas para a subsistência de milhões de trabalhadores, ao passo em que se articularam ao modelo de capitalismo que se desenvolveu no país. E, dessa forma, seguindo a chave interpretativa de Oliveira (2003), não se deve conceber tal aspecto de maneira dualista. A coexistência de formas de trabalho arcaicas e modernas, ou, ainda, de formas de trabalho

modernas com estruturas arcaicas, não é um fenômeno à parte do desenvolvimento brasileiro ou a confirmação de seu atraso. Ao contrário, essa contradição expressa o modelo de “modernização conservadora” (OLIVEIRA, 2013) do capitalismo brasileiro. Com efeito, ela funcionaliza a reprodução do sistema e caracteriza o padrão de desenvolvimento no país. A sua gênese encontra-se nas “formas irresolutas da questão da terra e do estatuto da força de trabalho, a subordinação da nova classe social urbana, o proletariado, ao Estado, e o ‘transformismo’ brasileiro, forma da modernização conservadora [...]” (OLIVEIRA, 2003, p. 131). Acompanhando essa perspectiva, Marcio Pochmann explica que:

Durante o ciclo de industrialização nacional (1930-1980), apesar do inegável avanço do emprego assalariado, sobretudo nas grandes cidades, prevaleceu certa incapacidade de absorção da totalidade da força de trabalho urbana, conformada por enorme fluxo migratório do meio rural. Para que o segmento sobranse dos trabalhadores não se convertesse em desemprego aberto, houve significativa presença dos postos de trabalho informais, inclusive como uma forma original de “passagem” para o emprego formal. As atividades informais ocupam trabalhadores que recebem remunerações geralmente inferiores àquelas dos postos de trabalho formal. Além da ocupação, a informalidade permitiu atender à demanda de serviços atinentes aos segmentos sociais de alta renda, bem como ofertar bens aos trabalhadores precariamente empregados numa economia de baixos salários, quando não para integrar parte das cadeias produtivas existentes no país (POCHMANN, 2012, p. 24).

O regime de trabalho institucionalizado após a Revolução de 1930 manteve-se quase inalterado até meados dos anos 1980. A mudança mais relevante que sofreu durante esse longo período consistiu na substituição do direito à estabilidade no emprego após dez anos de vínculo pelo Fundo de Garantia por Tempo de Serviço (FGTS)²⁸. Essa mudança, ocorrida durante a ditadura militar-empresarial, também seguiu a lógica da “modernização conservadora”. Ela visava conciliar os novos interesses do capital sem retroceder o regime de trabalho à condição pré-revolução de 1930. Para Wanderley Guilherme dos Santos:

A busca por capitais estrangeiros, segundo consta, estava limitada, no imediato pós-64, quer pelo passivo trabalhista das empresas, quer pela soma de obrigações trabalhistas que os novos capitais não desejariam incorrer. Por outro lado, seria inconcebível, na segunda metade deste século [vinte], voltar-se a uma situação de *laissez-faire* clássico, onde a força de trabalho

²⁸ Sobre essa mudança, Oscar Uriarte explica que: “até então, o trabalhador despedido sem justa causa percebia uma indenização por dispensa paga por seu empregador e, se contasse mais de dez anos de antiguidade na empresa, podia reclamar sua incorporação. A reforma de 1966 consistiu em substituir esse mecanismo por um fundo (FGTS), no qual se creditam contribuições patronais que vão formando uma conta pessoal, da qual o trabalhador pode fazer retiradas quando despedido ou por outras contingências, como casamento, compra da casa própria, etc.” (URIARTE, 2002, p. 29).

industrial ficaria totalmente desassistida da atenção dos poderes públicos. A solução adotada, supunha-se, atenderia a duas ordens de preocupação, facilitar o processo de acumulação sem afetar socialmente aos trabalhadores. Em realidade, supunha-se, ainda mais, que o fundo assim criado se convertesse em um instrumento de criação de direitos novos, para além da simples manutenção de antigas situações (SANTOS, 1987, p. 87).

Todavia, a substituição da estabilidade decenal pelo FGTS acarretou a flexibilização do regime de trabalho e, por conseguinte, contribuiu para aumentar a rotatividade dos trabalhadores nos empregos e o rebaixamento da base salarial. Além dos efeitos deletérios para os trabalhadores, como instabilidade na renda e falta de identificação deles com os objetivos das firmas, essa mudança dificultou os investimentos das empresas em capacitação da força de trabalho (URIARTE, 2002). Não obstante, “as grandes empresas foram obrigadas”, argumentam Paulo Baltar e Marcelo Proni (1996, p.118), “a montar aparatos de controle e supervisão mais estritos que os observados nos países desenvolvidos em função da própria rotatividade nos postos de trabalho e da escassa experiência de parcela ponderável dos empregados no meio metropolitano”. Aliás, uma evidência de como ocorre entre nós a reprodução de relações arcaicas no novo. E, ainda, de como ela se articula ao padrão das relações de trabalho brasileiro. Considerando a perspectiva da sociabilidade capitalista no Brasil,

a expectativa de inclusão sempre desempenhou papel, justamente, inclusivo, especialmente entre aqueles que fugiram do mundo rural em busca de melhores condições de vida nas áreas urbanas a partir sobretudo da década de 1930. *Essa expectativa foi ocasionalmente satisfeita, em razão das altas taxas de rotatividade que caracterizam a dinâmica do mercado de trabalho no país, e isso ajudou a universalizar a experiência de um emprego formal, embora na maioria das vezes curta demais para garantir alguma segurança socioeconômica* (CARDOSO, 2019, p. 229, grifo nosso).

A propósito, ao longo de nossas entrevistas, constatamos a recorrência da percepção da ocupação de motorista por aplicativo como transitória. A promessa de uma “*renda mais certa no final do mês*” e/ou “*abrir um negócio próprio*” (MARCOS, segunda entrevista), ainda que inferior aos rendimentos alcançados com a atividade de motorista por aplicativo, está no horizonte desses trabalhadores. Outros vislumbram conseguir emprego no serviço público, almejando, principalmente, a estabilidade.

A curto prazo, estou ansiando por dois concursos públicos que estão prestes a sair, que são o da polícia de Alagoas e o da polícia do Ceará. Estou me preparando para isso, para poder prestar esses concursos. A minha intenção é

que esse ano [2021] seja o último como Uber, como motorista (PAULO, quinta entrevista).

A tão almejada estabilidade no emprego foi abolida, vale contextualizar, com auxílio da repressão promovida pela ditadura militar-empresarial sobre as entidades representativas da força de trabalho. Durante as duas décadas que os militares governaram o país, apoiados pelas classes dominantes, os sindicatos e os partidos de oposição ao regime ditatorial foram duramente reprimidos. Lideranças sindicais e políticas foram perseguidas, presas e assassinadas. Segundo Adalberto Cardoso (2019, p. 245): “o controle da estrutura sindical pelos militares e a repressão ao movimento operário puseram em suspenso o duplo mecanismo de coordenação²⁹ de Vargas”. Dessa forma, a legislação trabalhista poderia ser burlada pela classe empresarial sem “sofrer retaliações dos sindicatos ou do Estado” (CARDOSO, 2019, p. 46). E contestar tais ações resultava em demissões ou prisões com base na “Lei de Segurança Nacional” (CARDOSO, 2019). Isso tudo acontecia num “momento em que a estrutura produtiva gestada anteriormente consolidava seus principais mercados” (BALTAR; PRONI, 1996, p. 114). Com efeito, a flexibilização no regime de trabalho durante esse período, como a substituição da estabilidade decenal pela criação do FGTS, reconfigurou as relações de trabalho sem a contribuição da classe trabalhadora, a despeito das mobilizações organizadas pelos trabalhadores.

Essa correlação de forças entre capital e trabalho só começou a ser alterada entre o final dos anos 1970 e início dos anos 1980. Foi nessa época que a região do ABC paulista, relevante polo industrial automobilístico do país, transformou-se no principal palco de greves e lutas da classe trabalhadora. A mobilização, a organização e a agitação dos metalúrgicos do ABC inspiraram trabalhadores de diferentes regiões do país. De acordo com Sader (2010, p. 277):

No curso da década de 1970, o Sindicato dos Metalúrgicos de São Bernardo tornou-se um efetivo centro de elaboração das experiências dos operários nas indústrias metalúrgicas da região, moldando uma linha de resistência coletiva que terminou por alterar profundamente as relações de trabalho nessas empresas e influenciar o conjunto do país. De uma entidade vazia – expressão da perda de funções do sindicato no início da década –, ele se transformará numa agência de organização e mobilização dos trabalhadores na defesa dos seus direitos. E essa passagem tem por fio condutor

²⁹ Para Adalberto Cardoso “a *virtù* do projeto político de Vargas foi ter logrado construir um duplo mecanismo de coordenação da sociabilidade capitalista, que, de um lado, assegurou a acumulação de capital e ao mesmo tempo concedeu aos trabalhadores alguma participação na distribuição da riqueza assim produzida, via políticas sociais redistributivas patrocinadas pelo Estado” (CARDOSO, 2019, p. 233).

exatamente a luta pelos direitos dos trabalhadores, tomando o quadro legal dado como premissa para as ações coletivas.

Emergiam, assim, novas práticas discursivas em torno do regime de trabalho brasileiro. Além disso, conforme Vêras de Oliveira (2011, p. 30): “no âmbito de uma estrutura sindical oficial esvaziada e submetida ao controle do Estado ditatorial, surgiu um ‘novo sindicalismo’”. É através desse “Novo Sindicalismo” que a organização da classe trabalhadora reconquista espaços institucionais estratégicos e passa a influenciar a agenda política nacional. “Os discursos emitidos pelo ‘Novo Sindicalismo’ se fazem de um lugar social – os próprios sindicatos – que integra a institucionalidade estatal”, argumenta Eder Sader (2010, p. 183), e, desse modo, “eram reconhecidos publicamente nessa função, sendo considerado legítimo que defendessem os interesses específicos dos trabalhadores”. Ainda segundo Eder Sader, o estopim que alçou o Novo Sindicalismo como principal ator político

deu-se com a campanha pela “reposição salarial”, em 1977. Em julho desse ano, a Folha de São Paulo divulgara um relatório secreto do Banco Mundial sobre a política econômica do governo brasileiro, no qual se questionavam os índices oficiais da inflação havida no ano de 1973. O Sindicato dos Metalúrgicos de São Bernardo imediatamente solicitou um estudo do DIEESE – que já vinha desde o começo da década denunciando a manipulação dos índices – para averiguar quanto os trabalhadores haviam perdido com as distorções trazidas a público (SADER, 2010, p. 182).

Com efeito, o movimento do Novo Sindicalismo conseguiu se posicionar como relevante ator político nos anos subsequentes, sobretudo durante as mobilizações para a Constituinte de 1988³⁰. Ele também forjou as principais lideranças políticas dos trabalhadores da história recente do Brasil, entre as quais Luiz Inácio Lula da Silva, que se consagrou como o líder das maiores greves realizadas no ABC paulista durante os anos 1980, e, duas décadas mais tarde, conquistou a presidência da república. Vale sublinhar, ainda, que as mobilizações dos trabalhadores ocorridas naquele período contribuíram para a superação do regime ditatorial, em 1985, bem como inserir na agenda nacional a ampliação do padrão de regulação do trabalho e de proteção social, e adiar a implementação do programa neoliberal no país, enquanto este já vigorava no Chile de Pinochet e despontava no Reino Unido e nos Estados Unidos sob as lideranças de Margaret Thatcher e Ronald Reagan, respectivamente.

³⁰ Conforme destaca Vêras de Oliveira (2011, p. 84): “As lutas de 1978 e 1980 não só tinham trazido a questão social para o centro do debate político do país e, em particular, para a agenda da ‘transição’, como estava esboçando uma formulação própria, um projeto alternativo, fundado em outro referencial, colocando outras prioridades”.

Apesar dessa notável atuação política, não somente o Novo Sindicalismo como também a totalidade do movimento sindical dos trabalhadores sofreu um duro revés durante os anos 1990, sobretudo a partir de 1994³¹. “No contexto dos anos 1990”, afirma Krein (2013, p. 39), “há uma contrarreação aos resultados da regulação social construída nos anos 1980 e ao próprio arcabouço de direitos existentes no país, sob a justificativa de ‘modernizar’ as relações”. Dessa forma, o movimento sindical, especialmente o sindicalismo CUT, deparou-se com novos desafios. Entre os quais, Vêras de Oliveira (2011, p. 195) destaca: “desemprego crescente, precarização das relações de trabalho, flexibilização das formas de regulação do trabalho, novas estratégias gerenciais de gestão do trabalho, ataques aos direitos sociais [...], concorrência no campo sindical pelo viés do ‘sindicalismo de negócio’”. Além disso,

o aprofundamento da democratização reduziu o efeito expressivo de práticas e discursos contestatórios. O engajamento de partidos de esquerda em eleições formais e ‘burguesas’, com apoio do sindicalismo, deslegitimou as demandas revolucionárias de parte dos líderes cutistas (CARDOSO, 2003, p. 39).

A última década do século XX é marcada por um intenso processo de precarização das relações de trabalho, a despeito das resistências organizadas pela classe trabalhadora. A regulação privada do trabalho é fortalecida³², permitindo ao “empregador determinar as condições de uso e remuneração do trabalho ou incentivar uma concorrência entre os ocupantes do mercado de trabalho” (KREIN, 2013, p. 76). Desprezando as diferenças históricas e buscando nivelar o padrão das relações de trabalho brasileiro com aquele praticado nos países desenvolvidos, que adotaram relativamente o programa neoliberal, as classes dominantes, no Brasil, passaram a defender ainda mais facilidades para demitir e segurança jurídica para flexibilizar as jornadas de trabalho e a realocação de funções dos empregados, bem como variar a remuneração (KREIN, 2013). Desse modo, é colocado em curso um intenso processo de desestruturação do regime de trabalho construído entre os anos

³¹ Vale ressaltar o impacto gerado pela derrota da candidatura de Lula do Partido dos Trabalhadores (PT), para presidência da República, em 1989. Em torno dessa candidatura, estavam os principais partidos de esquerda (PCB, PSB e PDT), assim como todas as correntes de esquerda do sindicalismo brasileiro. Essa derrota marcou a implementação do neoliberalismo no Brasil, legitimada pelas eleições e capitaneada pelo então candidato vitorioso Fernando Collor de Melo (VÉRAS DE OLIVEIRA, 2011).

³² Conforme aponta José Dari Krein (2013, p. 76): “No âmbito das relações coletivas, os ataques à regulamentação começam pela defesa da livre negociação e da prevalência do negociado sobre o legislador. Ou seja, a possibilidade de que a negociação, de preferência de forma descentralizada, possa suplantam a legislação social, ajustando as regras e normas da relação de emprego à realidade de cada empresa e às suas condições de concorrência no mercado”.

de 1943 (Consolidação das Lei do Trabalho) e 1988 (promulgação da Constituição Federal vigente).

Sob o comando de governos neoliberais, durante os anos 1990, o Estado brasileiro tem o seu papel redefinido, focando em austeridade fiscal, privatização de atividades estatais e no desmonte de políticas públicas relativas à promoção do bem-estar social, bem como na abertura da economia brasileira e a sua integração subalterna à “globalização”. Ademais, a desregulamentação no âmbito das atividades econômicas, especialmente aquelas alusivas às relações de trabalho, outrora reguladas e disciplinadas pelo Estado, ocupou centralidade no programa neoliberal desse período. Destaca-se, também, que tal redefinição ocorre de maneira gradualista e articulada através de (contra)reformas em diferentes setores com a promessa de trazer mais eficiência e redução do tamanho do próprio Estado.

As (contra)reformas com inspiração em um projeto neoliberal de sociedade consistiram, via de regra, na estratégia adotada pelos dois mandatos de Fernando Henrique Cardoso. Dada as condições históricas e concretas no Brasil, isto é, profundas desigualdades e elevado grau de pobreza, a implementação do neoliberalismo certamente não seria possível através de uma “política de choque” que mudasse repentina e plenamente as instituições. Décio Saes ressalta também que:

A moderação do ritmo de execução do programa político neoliberal no Brasil se deve, antes de mais nada, aos altos custos financeiros – dada a reduzida capacidade arrecadatória do sistema tributário brasileiro – da “operação desmonte” do intervencionismo estatal anterior, não obstante o caráter incipiente da intervenção do Estado capitalista brasileiro nas condições de vida e de trabalho das massas (SAES, 2001, p. 85).

Quanto aos direitos sociais conquistados e estabelecidos na Constituição de 1988, foram parcialmente efetivados ao longo desse período. Aliás, outra estratégia dos governos neoliberais consistiu em protelar o cumprimento de vários artigos inscritos na Constituição Federal de 1988 (KREIN, 2013). Ao passo em que colocaram em curso o processo de “contrarreforma social” (BEHRING, 2008), isto é, a paulatina transferência de encargos sociais e previdenciários, outrora de atribuição do Estado, para as entidades privadas e aos próprios indivíduos. Esse aspecto marcou a neoliberalização da sociabilidade capitalista brasileira nesse período e inseriu o país na tendência apontada pela então nova ordem mundial de cunho neoliberal. Com efeito, tem-se a “redução dos direitos sociais, sob o argumento da crise fiscal, transformando-se as políticas sociais [...] em ações pontuais e compensatórias daqueles efeitos mais perversos da crise” (BEHRING, 2008, p. 248).

Todo esse processo de (contra)reforma social empreendido especialmente pelos dois mandatos presidenciais de Cardoso prevaleceu até 2002. Com a entrada em cena dos governos petistas, a partir de 2003, o Brasil assistiu uma considerável mudança no trato da questão social e da trajetória da participação salarial na renda nacional³³. A primeira década do novo milênio ficou caracterizada pela expansão de programas sociais e pela elevação da renda média da força de trabalho, a despeito de o então presidente Luiz Inácio Lula da Silva ter mantido o tripé macroeconômico de inspiração neoliberal de seu antecessor, isto é, a meta de inflação, a responsabilidade fiscal e o câmbio flutuante. Segundo Laura Carvalho:

Entre 2004 e 2010, o Brasil conseguiu obter, junto com as taxas mais altas de crescimento, uma redução das desigualdades sociais e regionais, o aumento sustentado dos salários, elevação do nível de emprego formal, a melhoria das contas públicas e externas, tudo isso mantendo a taxa de inflação sob controle. O investimento cresceu em média 6,7% ao ano no período, superando até mesmo o crescimento do consumo, que foi de 4,5% anuais (CARVALHO, 2018, p. 10).

Pela primeira vez, o Brasil apresentou um crescimento econômico relevante³⁴ associado à redução de sua histórica desigualdade social. Em sua análise acerca da conjuntura dos governos Lula, o historiador inglês, Perry Anderson (2011, p. 29), afirma que: “combinados, o crescimento econômico mais rápido e a distribuição de renda mais ampla conseguiram a maior redução na pobreza na história brasileira”. A expansão do emprego formal (com carteira assinada) também se destacou nesse período, conforme desenvolveremos a seguir. Em que pese a influência favorável da economia internacional, especialmente no tocante à valorização das *commodities* e o *boom* das exportações brasileiras³⁵, as políticas de distribuição de renda e valorização do salário mínimo, assim como os investimentos públicos em infraestrutura física e social adotados pelos governos petistas, foram decisivos para que o Brasil experimentasse um ciclo virtuoso. Outro fator não menos relevante incidu na expansão do crédito e na inclusão financeira das famílias de baixa renda (CARVALHO, 2018).

³³ Conforme Marcio Pochmann: “Entre 1995 e 2004, por exemplo, a renda do trabalho perdeu 9% de seu peso relativo na renda nacional, ao passo que a renda da propriedade cresceu 12,3%”. Enquanto que, “entre 2004 e 2010, o peso dos salários subiu 10,3% e o da renda da propriedade decresceu 12, 8%” (POCHMANN, 2012, p. 9).

³⁴ Laura Carvalho informa, lançando mão da denominação dada por Edmar Bacha, que o “Milagrinho brasileiro” consistiu num salto de “uma taxa anual de crescimento médio de 2,1% nos anos 1980 e 1990 para 3,7% na década de 2000” (CARVALHO, 2018, p. 13).

³⁵ Ainda segundo Laura Carvalho: “as exportações brasileiras cresceram 14,5% em 2004 e 9,6% em 2005, ante um crescimento de 3,9% e 4,4% no consumo das famílias, respectivamente. No biênio 2006-7, as exportações cresceram apenas 11,5% no acumulado, ante 12,6% de crescimento no consumo das famílias e 23, 5% no investimento” (CARVALHO, 2018, p. 19).

A conjunção de políticas sociais, sobretudo o Bolsa Família, com a política de valorização real do salário mínimo e essa inclusão financeira das famílias de baixa renda impulsionaram o setor de serviços. “Assim, conforme o seu nível de renda foi aumentando, as famílias da base da pirâmide conseguiram incorporar cada vez mais serviços em sua cesta de consumo” (CARVALHO, 2018, p.24). Esse reforço na demanda com a entrada de milhares de famílias de baixa renda no mercado consumidor também produziu efeitos sobre a média salarial da força de trabalho e a configuração das ocupações geradas nesse período, que em sua ampla maioria consistiam em empregos formais com renda de até 1,5 salário mínimo³⁶. De acordo com Carvalho (2018, p. 24):

Se compararmos o aumento dos salários nos setores de baixa produtividade (na maior parte, serviços) com aquele nos setores de alta produtividade (na maior parte, indústria), os primeiros cresceram muito mais ao longo daqueles anos. Ou seja, a estrutura geral de salários parece ter acompanhado a alteração de padrão de consumo, reforçando a redução de desigualdades. Quanto maior era a demanda por trabalhadores menos qualificados, mais esses trabalhadores ganhavam poder de barganha no mercado de trabalho, elevando suas remunerações em relações aos demais.

Esse período do “Milagrinho brasileiro”, conforme o caracteriza Laura Carvalho (2018), refutou certas teses neoliberais segundo as quais “quando o salário mínimo cresce mais do que a produtividade do trabalho, a economia sofre com maiores taxas de desemprego e maior grau de informalidade” (CARVALHO, 2018, p. 34). A propósito, ao longo dos anos 1990, esse pensamento serviu de justificativa para colocar em curso a flexibilização das relações de trabalho, uma vez que, segundo o pensamento neoliberal, “quanto maior a flexibilidade das leis trabalhistas e menor o custo com a mão de obra, maior a geração de empregos” (CARVALHO, 2018, p. 34). Contudo, o “Milagrinho” evidenciou o contrário. Durante esse período ocorreu aumento do emprego e dos níveis de formalização no mercado de trabalho, sem desmontar a estrutura da legislação trabalhista, como preconizam os neoliberais.

Outro aspecto relevante durante os governos petistas, notadamente nos mandatos presidenciais de Lula, correspondeu à redução da desigualdade social³⁷. Ao invés de continuar

³⁶ Vale notar que “esse movimento de expansão dos empregos de baixa remuneração se mostrou compatível com a absorção do enorme excedente de força de trabalho gerado anteriormente pelo neoliberalismo” (POCHMANN, 2012, p. 10).

³⁷ Marcio Pochmann demonstra que durante o período de 2004 a 2010, o Brasil conseguiu “a maior ampliação da renda per capita com a redução no grau de desigualdade na distribuição pessoal da renda do trabalho. Além disso, verifica-se a recuperação da participação do rendimento do trabalho na renda nacional acompanhado pela

o programa de austeridade e de privatizações de empresas públicas, vigorados nos anos 1990, a primeira década do novo milênio, no Brasil, é marcada pela expansão de políticas sociais. Com efeito, o país registrou uma importante redução da desigualdade social. Ainda de acordo com Laura Carvalho (2018, p. 52):

O conjunto dos benefícios previdenciários e transferências (auxílios, bolsas, seguro-desemprego etc.) foi responsável por reduzir o índice de Gine (que mede a desigualdade de renda) em 7,7% em 2009, ante um efeito de redução de 4,3% em 2003. Os gastos com saúde e educação públicas, que já haviam sido responsáveis por reduzir em 13,4% a desigualdade em 2003, ampliaram seu efeito para 17,1% em 2009.

Em que pese o saldo positivo alcançado com a expansão das políticas sociais e a política de valorização do salário mínimo nesse período, vale frisar a persistência de aspectos precários das relações de trabalho. Em geral, os empregos gerados no setor de serviços remuneram bem menos o trabalho que aqueles empregos gerados pela indústria, por exemplo. E o aumento de empregos incidiu justamente no setor de serviços. Nesse período, pelo menos 59% de todos os postos de trabalho percebiam até 1,5 salário mínimo (POCHMANN, 2012). “Dos 2,1 milhões de vagas abertas anualmente”, informa Pochmann (2012, p. 22), “em média 2 milhões encontram-se na faixa de até 1,5 salário mínimo mensal”. Assim, embora tenha-se registrado diminuição da desigualdade nesse período, a renda média da força de trabalho se manteve baixa. Essa contradição reflete o peso relativo do passado sobre a ordem social presente. Afinal, no Brasil, os baixos salários é um aspecto perene nas relações de trabalho. Conforme argumenta Pochmann (2012, p. 23):

Uma das principais características do capitalismo brasileiro foi a passagem da sociedade agrária para urbana-industrial, assentada fundamentalmente na condição de uma economia de baixos salários. Não obstante o progresso material alcançado pela expansão econômica, a maior parte dos trabalhadores permaneceu presa a salários extremamente contidos.

A questão do precário estatuto da força de trabalho brasileira, expresso em vários ramos de atividades formais e informais, interessa-nos particularmente, haja vista a sua similaridade com a atividade do motorista por aplicativo. Além disso, a persistente informalidade no mercado de trabalho reforça a nossa hipótese de que essa nova ocupação não representa uma grande novidade sobre a trajetória laboral de numerosos trabalhadores

melhora generalizada da situação do exercício do trabalho, com diminuição do desemprego e crescimento do emprego formal” (POCHMANN, 2012, p. 21).

brasileiros. Aliás, assim como a informalidade se constituiu historicamente a partir da força de trabalho excedente, atualmente o serviço de transporte de passageiros mediado por plataformas tem se configurado como alternativa de ocupação e renda a trabalhadores compelidos as mesmas condições. Em última análise, a ocupação de motorista por aplicativo atualiza e amplia os mecanismos de organização e exploração da força de trabalho, conservando a funcionalização de trajetórias marcadas pela condição de trabalho informal.

Como se vê, o padrão das relações laborais no Brasil é historicamente marcado pela interação dialética entre formas arcaicas e modernas de trabalho. O nosso objeto de pesquisa não foge a essa regra. O trabalho realizado pelos motoristas por aplicativo consiste exatamente no uso de tecnologias informacionais avançadas para a prestação do serviço, ao passo em que flexibiliza, intensifica e, conseqüentemente, precariza as condições de trabalho. E devido à disfarçada relação de assalariamento enquanto promove o rótulo de empreendedorismo, o gerenciamento da Uber tem se ajustado relativamente bem ao padrão de relações de trabalho brasileiro, evidenciando a centralidade da informalidade do trabalho no processo produtivo e de serviços.

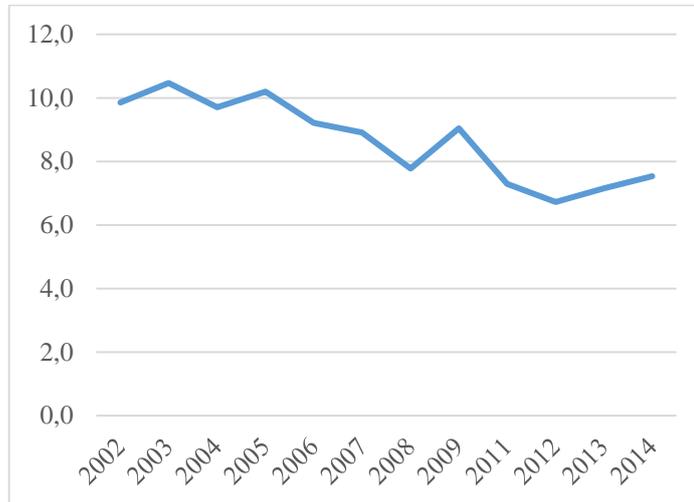
A despeito das condições precárias de trabalho, vale sublinhar que os rendimentos alcançados pelos motoristas por aplicativo, assim que a Uber ingressou no mercado, mostravam-se superiores àqueles percebidos pela maioria da força de trabalho, tamanha era a precarização do trabalho no Brasil. Aliás, esse fator tornou a atividade de motorista por aplicativo atraente, especialmente para os trabalhadores que se encontravam desempregados. Como constatamos durante as entrevistas, é comum entre os motoristas estarem trabalhando *“na Uber por um tempo até conseguir algo melhor e com renda mais estável”* (MARCOS, segunda entrevista). Um dos entrevistados relatou que já recebeu uma proposta para trabalhar com carteira assinada, porém, ele nos relatou que: *“como rodando com o aplicativo eu ganho mais, preferi ficar trabalhando de Uber”* (MATEUS, primeira entrevista). Ambos exemplificam como a ocupação de motorista por aplicativo também é percebida de maneira transitória e rentável no contexto atual.

3.2. A disseminação dos serviços por aplicativo no setor de transporte do Brasil

A inserção da Uber no Brasil coincidiu com o fim daquele ciclo virtuoso assinalado acima. Segundo a empresa, o serviço de seu aplicativo no setor de transporte de passageiros

estreou no Brasil em 2014, durante os jogos da Copa do Mundo de futebol³⁸. No âmbito do mercado de trabalho, encerrava-se o período caracterizado por taxas de desemprego relativamente baixas, conforme evidenciamos com o gráfico abaixo:

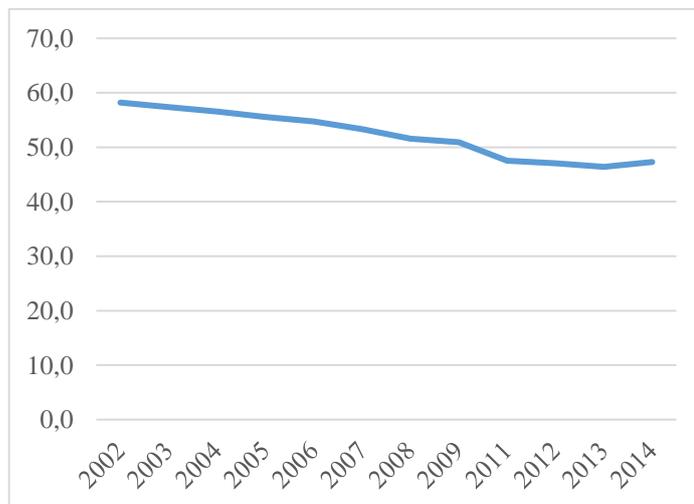
Gráfico 1 – Taxa de desemprego anual aberta no Brasil



Fonte: Elaboração própria, a partir da Pnad Contínua/IBGE.

Como também argumentamos, com os estímulos recebidos através de investimentos públicos articulados às políticas sociais de distribuição de renda, ocorreu uma considerável expansão de contratos de trabalho formais durante os governos petistas e, por conseguinte, a redução da informalidade no Brasil.

Gráfico 2 – Grau de informalidade no Brasil

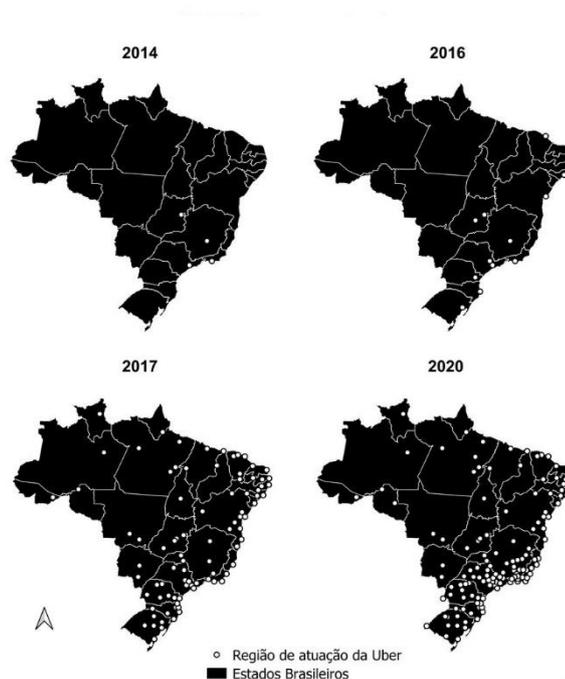


Fonte: Elaboração própria, a partir da Pnad Contínua/IBGE.

³⁸ Ver: (UBER, 2020).

A primeira cidade a receber tal serviço foi o Rio de Janeiro. Em seguida, ele se ramificou para São Paulo, Belo Horizonte e Brasília. A Uber informa que já está presente “em mais de 500 cidades do país, incluindo todas as capitais e principais regiões metropolitanas” (UBER, 2020). A expansão da empresa sobre o território brasileiro não deixou de refletir as desigualdades regionais. Aliás, conforme podemos verificar no mapa abaixo, a oferta de serviço prestado pela Uber evidencia a primazia da demanda de mercado em detrimento da universalidade de seu aplicativo no setor de transporte de passageiros. Essa obviedade deve ser ressaltada, considerando a natureza monopolista da empresa, conforme destacamos no capítulo anterior.

Figura 1 – Expansão da Uber no Brasil



Elaboração: Leandro Duarte. Concepção: Leandro Duarte e Fábio Tozi. Fonte: www.uber.com/global/pt-br/cities/

A maneira que a Uber tem disseminado o seu serviço sobre o território nacional engendra duas problemáticas relevantes. Uma, corresponde ao reforço das desigualdades regionais no que se refere à oferta de transporte de passageiros. Outra, diz respeito ao conflito entre a forma que a empresa utiliza o território e a organização espacial estabelecida pelo Estado. Vale observar que a Lei nº 13.640, aprovada em 26 de março de 2018, que institui as

diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, informa em seu Art. 11-A que “Compete exclusivamente aos Municípios e ao Distrito Federal regulamentar e fiscalizar o serviço de transporte remunerado privado individual de passageiros [...]” (BRASIL, 2018). A despeito dessa atribuição delegada aos municípios e ao Distrito Federal, conforme argumenta Fábio Tozi:

As empresas como Uber, Cabify e 99 regionalizam o território por meio de estratégias de ação que não seguem o ordenamento político-administrativo, ou seja, a sobreposição de regiões no espaço da metrópole, reforça as hipóteses da flexibilidade e da insubordinação de tais empresas diante das legislações municipais vigentes, impossibilitando qualquer tipo de concorrência entre as empresas globais e os agentes tradicionais locais dos municípios, notadamente as Prefeituras (TOZI, 2018, p. 6).

Além dessa tensão com o Estado e as implicações geradas sobre o território, a empresa tem impactado fortemente o mercado de trabalho nacional. A Uber informa em seu site que há 1 milhão de “motoristas/entregadores parceiros no Brasil”, e presta serviço a pelo menos 22 milhões de usuários no país³⁹. Esses números não param de crescer. Atualmente, “o Brasil é o segundo maior mercado da plataforma, apenas atrás dos Estados Unidos” (FAIRWORK, 2021, p. 10). De toda forma, hoje é possível notar que somente a Uber mobiliza um contingente significativo de trabalhadores e clientes em torno de seu serviço no país⁴⁰.

Tabela 2 – O tamanho da Uber no Brasil

Presença em cidades no Brasil	+500
Motoristas/entregadores parceiros no Brasil	1 milhão
Usuários no Brasil	22 milhões

Fonte: Adaptado UBER. Disponível em <https://www.uber.com/pt-BR/newsroom/fatos-e-dados-sobre-uber/>. Acesso em: 16 mar. 2021.

Vale evidenciar, ainda, que no Brasil, segundo dados da Pnad Contínua do IBGE, a taxa média de desocupação aberta em 2020, das pessoas de 14 anos ou mais de idade, correspondeu a 13,3% (IBGE, 2021 [2020]). No Nordeste, a taxa de desocupação continua a ser a maior entre todas as regiões, chegando a 15,6%, no primeiro trimestre de 2020. Nesse mesmo período, na unidade da federação que esta pesquisa usará como realidade empírica, o

³⁹ Idem.

⁴⁰ A principal concorrente da Uber no Brasil, a empresa 99 pop, informa que no Brasil “conecta 18 milhões de passageiros a 600 mil motoristas” (99 TECNOLOGIA LTDA, 2021), sendo estes motoristas por aplicativo e taxistas.

Rio Grande do Norte, a taxa de desocupação correspondeu a 15,4%. Com isso, a busca por formas alternativas de trabalho e renda tornou-se a meta para muitos trabalhadores.

É nesse contexto que emerge o serviço por aplicativo no setor de transporte de passageiros. Todavia, apesar da sua expressiva presença no cotidiano das grandes cidades brasileiras, o serviço por aplicativo no setor de transporte de passageiros não conta ainda com identificação precisa na Pnad Contínua sobre o número de trabalhadores, o rendimento médio da categoria, a quantidade de horas trabalhadas e o valor de contribuição desse segmento para a formação dos PIB's regional e estadual. Aliás, sequer existe a profissão de “motorista por aplicativo” na Classificação Brasileira de Ocupações (CBO).

Com efeito, lançamos mão de dados apresentados pelo Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (Ipea), na “Carta de Conjuntura nº 46 do 1º trimestre de 2020”, que analisa as mudanças nesse setor após o ingresso de empresas-plataformas no mercado nacional a partir de microdados referentes ao segmento de trabalhadores “por conta própria” ocupados no “setor de transporte terrestre e entrega”. Com tal hipótese, é possível inferir os efeitos e tendências quantitativas influenciadas pelos serviços por aplicativo em tal setor. Conforme aponta esse estudo:

Antes do crescimento do desemprego, entre o primeiro trimestre de 2012 e o último de 2014, as taxas médias de crescimento eram menores para o CPTTE [conta própria em transporte terrestre e entrega] – 0,6% ao ano (a.a.) – que para o restante do universo dos conta própria (1,9% a.a.). A partir de 2015, há uma inversão, com os níveis de ocupação no CPTTE registrando taxas de crescimento bem maiores que os demais trabalhadores por conta própria. Vale notar que a taxa de crescimento registrada para o CPTTE no segundo período considerado (9,7%) corresponde a quase cinco vezes aquela registrada para os demais trabalhadores por conta própria (IPEA, 2020, p. 16).

Tabela 3 – Taxas de crescimento médias para a ocupação de trabalhadores por conta própria
(Em % a.a.)

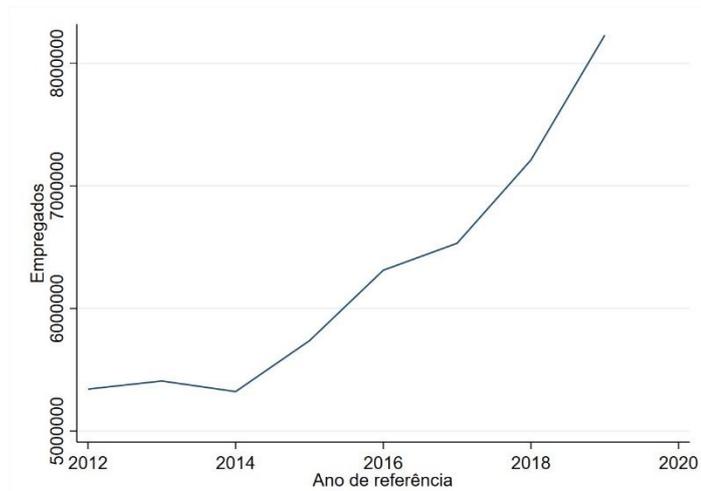
Período	CPTTE	CP - CPTTE
2012/1-2014/4	0,59%	1,90%
2015/1-2019/4	9,67%	2,04%

Fonte: Pnad Contínua/IBGE. Elaboração: Grupo de Conjuntura da Dimac/Ipea.

Elaboramos abaixo um gráfico de linha seguindo a hipótese e a metodologia adotadas pelo Ipea, isto é, cruzando os microdados fornecidos pela Pnad Contínua da categoria de trabalhadores “por conta própria” presentes no setor de transporte terrestre e entrega. Vale advertir que essa categoria também abrange um grupo de trabalhadores que passou a ocupar a cena urbana com destaque nos últimos anos, os “entregadores por

aplicativo”. Por sinal, esse grupo de trabalhadores enfrenta uma rotina laboral similar àquela dos motoristas por aplicativo. São trabalhadores que assumem todos os riscos oriundos do trabalho e utilizam os próprios meios necessários para a realização do serviço, como motocicletas ou bicicletas. Os ganhos dessa categoria correspondem a um percentual das entregas realizadas. Em suma, temos a seguir a apresentação de uma *proxy* sobre a categoria de motoristas por aplicativo e entregadores.

Gráfico 3 – Número de trabalhadores “por conta própria” no setor de transporte terrestre e entrega do Brasil



Fonte: Elaboração própria, a partir da Pnad Contínua/IBGE.

Considerando essa perspectiva de análise, observamos um crescimento expressivo dessa categoria de trabalhadores a partir de 2014⁴¹, ano em que a Uber iniciou a exploração do mercado nacional. Além disso, conforme constatamos durante o trabalho de campo e a realização das entrevistas, os apontamentos dos motoristas sobre a piora das condições de trabalho, sobretudo a queda dos rendimentos, é diretamente proporcional ao aumento do número de trabalhadores em tal seguimento. Um dos motoristas entrevistados nos relata que: *“Quem trabalha [de motorista por aplicativo] desde 2016 fala bem demais do começo, diz que ‘não tinha coisa melhor no mundo’. Você saía e rapidinho fazia muito dinheiro. Tem gente que comprou casa, que se garantiu no início. E ninguém esperava que o movimento fosse cair tanto”* (LUCAS, terceira entrevista).

⁴¹ Agradecemos ao economista Pedro Jorge Holanda Alves pela valiosa colaboração no tratamento dos microdados da Pnad contínua.

3.3. A uberização como prefiguração da nova (contra)reforma trabalhista

Ao lado do agravamento das condições de trabalho acarretado com a crise econômica e política dos últimos anos no país, as recentes mudanças no mundo do trabalho têm ganhado forma e expressão com a (contra)reforma trabalhista, constituída na Lei nº 13.467/2017⁴², decretada pelo congresso e sancionada pelo então presidente Michel Temer⁴³. Sob a justificativa de “aprimorar as relações do trabalho no Brasil, por meio da valorização da negociação coletiva entre trabalhadores e empregadores”, assim como, “atualizar os mecanismos de combate à informalidade da mão de obra no país” (COMISSÃO ESPECIAL DA REFORMA TRABALHISTA PL 6.787/2016, 2017, p. 20, p.1-2), a reforma trabalhista promoveu importantes alterações nos aspectos jurídico-formais das relações de trabalho. Mas, conforme Maria Aparecida Bridi, tal reforma vem na “esteira da ordem mundial implantada desde os anos 1990 no Brasil, que adotou a bandeira da flexibilização de contratos de trabalho, da desregulamentação laboral e da responsabilização individual pelo desemprego” (BRIDI, 2020, p.144). Enquanto para o relator dessa reforma no congresso, o então deputado federal Rogério Marinho, a legislação trabalhista que vigorava até aquele momento no país estimulava o “desemprego e a informalidade”. Segundo ele:

Essa modernização trabalhista deve então assumir o compromisso não apenas de manter os direitos dos trabalhadores que possuem um emprego formal, mas também de proporcionar o ingresso daqueles que hoje não possuem direito algum. Esse desequilíbrio deve ser combatido, pois, *escudada no mantra da proteção do emprego, o que vemos, na maioria das vezes, é a legislação trabalhista como geradora de injustiças, estimulando o desemprego e a informalidade*. Temos, assim, plena convicção de que essa reforma contribuirá para gerar mais empregos formais e para movimentar a economia, sem comprometer os direitos tão duramente alcançados pela classe trabalhadora (COMISSÃO ESPECIAL DA REFORMA TRABALHISTA PL 6.787/2016, 2017, p. 20, grifo nosso).

⁴² Essa lei alterou mais de 200 dispositivos na legislação trabalhista. Entre outras consequências imediatas, a reforma trabalhista promoveu a “ampliação da terceirização; trabalho intermitente; negociado sobre o legislado; ajustes individuais de condições de trabalho; aumento das fórmulas de compensação de jornada; institucionalização do PJ e por aí vai...” (MAIOR; ROCHA, 2017, p.16).

⁴³ Trata-se de uma lei criada e aprovada em apenas sete meses e sem nenhuma avaliação consistente acerca dos impactos que provocaria sobre o mundo do trabalho. Isso tudo em uma conjuntura marcada por uma crise institucional sem precedentes. Enquanto tramitava o projeto de lei no congresso, o então presidente Temer, que havia assumido o cargo em 12 de maio de 2016, após um controverso *impeachment* da presidenta Dilma Rousseff, sofria pressões dos setores empresariais para aprovar tal reforma sob pena de perder apoio daqueles que haviam o alçado ao poder presidencial. Acuado pelas graves denúncias de corrupção e divulgação de áudios gravados pelo empresário da JBS, Joesley Batista, em que tentava obstruir as investigações do judiciário, o então presidente Temer salvaguardou o seu governo aprovando em tempo célere a reforma trabalhista.

É fácil notar que para o relator os direitos trabalhistas são obstáculos para o direito ao trabalho⁴⁴. E é com base nessa perspectiva que a Lei nº 13.467/2017, a nosso ver, desorganiza a proteção do trabalhador. Em um mercado cuja força de trabalho é excedente e as estruturas sociais condicionam uma relação consideravelmente desigual entre capital e trabalho, uma (contra)reforma que visa assegurar juridicamente a “prevalência do negociado pelas partes” em detrimento do legislado, não deixa dúvidas sobre o seu viés empresarial. A despeito da institucionalização do que para nós representa um trabalho precarizado, pesquisas recentes mostram que as promessas de formalização e estímulo à geração de emprego não foram alcançadas. O que tem sido observado é a ampliação da informalidade e a manutenção de elevados índices de desemprego. Conforme Krein e Vêras de Oliveira (2019, p. 84):

As tendências do mercado de trabalho após a implementação da reforma apresentaram pequenas alterações em relação ao que vinha se verificando desde 2015 até o primeiro semestre de 2019, quando a crise econômica provocou uma inflexão substantiva, especialmente com a explosão do desemprego, o crescimento da subocupação, do trabalho por conta própria e da informalidade. Trata-se de um quadro que se contrapõe ao período anterior, iniciado no começo do século XXI, mas com mais intensidade a partir de 2004, até 2014.

Entre os impactos imediatos, alguns dispositivos dessa (contra)reforma alteraram a regulação do tempo de trabalho, assim como a organização e gestão laborais. Tendo como exemplo o novo parágrafo segundo inserido ao art. 4º da CLT, observa-se um conjunto de atividades particulares realizadas na empresa (descanso, estudo, higiene pessoal, troca de roupa ou uniforme etc.) que não são mais pagas pelo empregador. Já o art. 58 da CLT foi suprimido, desobrigando, assim, o empregador a pagar pelo tempo de deslocamento do trabalhador.

O novo art. 59-A e seu respectivo parágrafo institucionalizou também o acordo entre as partes para realização de jornadas de trabalho de doze horas seguidas por trinta e seis horas de descanso. A nosso ver, isso representou um retrocesso nas relações trabalhistas, visto que desde 1919 a jornada de oito horas figurou um consenso internacional como limite máximo à garantia de condições dignas de trabalho. “Somando-se a isso”, afirma Carelli (2017, p. 279), “os novos dispositivos em relação ao teletrabalho e ao trabalho intermitente, o que se verifica

⁴⁴ Como bem observa Vitor Filgueiras: “a origem dessa relação remete à teoria econômica neoclássica e suas atualizações, que pressupõem que, se o custo do trabalho diminui, o emprego aumenta, pois desse modo as empresas conseguem produzir e vender no mercado sem reduzir seus lucros. Ademais, o aumento do lucro oriundo do corte de custos aumentaria a poupança de economia, elevando investimentos e, por conseguinte, o número de empregos” (FILGUEIRAS, 2019, p. 20-21).

é que o objetivo da reforma foi criar esse novo trabalhador disponível para a produção 24 horas por dia, sete dias na semana”.

Outro aspecto em tal reforma que se assemelha à dinâmica de trabalho por plataforma pode ser observado nos artigos 75-D e 75-E, referentes ao regime de teletrabalho. De acordo com o texto da reforma:

Art. 75-D. As disposições relativas à responsabilidade pela aquisição, manutenção ou fornecimento dos equipamentos tecnológicos e da infraestrutura necessária e adequada à prestação do trabalho remoto, bem como ao reembolso de despesas arcadas pelo empregado, serão previstas em contrato escrito.

Art. 75-E. O empregador deverá instruir os empregados, de maneira expressa e ostensiva, quanto às precauções a tomar a fim de evitar doenças e acidentes de trabalho.

Parágrafo único. O empregado deverá assinar termo de responsabilidade comprometendo-se a seguir as instruções fornecidas pelo empregador (BRASIL, 2017).

A semelhança entre essa nova modalidade de trabalho com a uberização consiste na transferência parcial ou integral dos riscos envolvidos no serviço realizado para o trabalhador⁴⁵. Conforme o Ministério Público do Trabalho (MTP), em sua Nota Técnica nº 08/2017:

Essas disposições, que transferem ou autorizam a transferência de parte dos custos e dos riscos da atividade econômica ao empregado, são incompatíveis com os direitos fundamentais previstos no art. 7º, incisos IV, VI e VII, da Constituição. Isso porque não resguardam a integralidade do salário mínimo mensal e implicam possibilidade de redução de salário, na medida em que os custos de equipamentos e estrutura para o trabalho podem sofrer reajustes superiores aos aplicados aos salários, resultando em redução salarial (MINISTÉRIO PÚBLICO DO TRABALHO, 2017, p.47, grifos no original).

Como se verifica, essa (contra)reforma institucionalizou a adoção de mecanismos de gestão e exploração da força de trabalho similares àqueles praticados por empresas que atuam no mercado através de plataformas digitais. Não obstante, conforme argumenta Maria Aparecida Bridi (2020, p. 146): “ao contrário do alardeado pelos seus defensores, essa ‘reforma’ colocou os trabalhadores à mercê da demanda dos empregadores, ampliando ainda

⁴⁵ “Além da transferência de riscos e custos para os trabalhadores eufemisticamente chamados de ‘parceiros’, ‘colaboradores’, e mesmo ‘empreendedores’”, Jacob Lima e Maria Aparecida Bridi ressaltam que “a reforma trabalhista assegura que essas empresas possam dispor de uma mão de obra sem limites de jornada de trabalho, sem direitos a férias e outras proteções” (LIMA; BRIDI, 2019, p.337), tal como é verificado na relação entre motoristas por aplicativo e empresas-plataformas.

mais o poder das empresas”. E, nesse sentido, a condição de “trabalhador *just-in-time*”⁴⁶ prefigurada pela uberização ganha potencial de universalizar-se para diversos segmentos do mercado de trabalho. Aliás, segundo Lima e Bridi (2019, p. 336):

Tal situação já está presente em escolas privadas de ensino não presencial, principalmente de idiomas, nas quais professores cadastrados ficam à disposição on-line para a resolução de problemas dos alunos. [...] Projeto similar foi apresentado na Inglaterra pelo ministro da saúde, para a utilização de enfermeiros e enfermeiras através de contratos de plataforma, assim como tentativas de consultas médicas através de aplicativos.

O fim do governo Temer não encerrou o desmonte das políticas de proteção ao trabalhador. A ascensão do governo Bolsonaro em 2018 e seu programa neoliberal reforçado com pautas neoconservadoras, aprofundaram a desorganização do trabalho no Brasil contemporâneo. Ainda em 2018, em um de seus primeiros pronunciamentos logo após vencer as eleições, o então presidente eleito Jair Bolsonaro proferiu um conjunto de diretrizes cujo seu governo se basearia nos anos seguintes. Posicionando-se como porta-voz dos “empregadores”, ele anuncia que o Brasil se tornou

um país de direitos, mas que não tem emprego. Isso tem que ser equacionado um dia. Eles [empregadores] têm dito, não sou eu, “um pouquinho menos de direito e emprego” ou ‘todos os direitos e menos emprego’. É a palavra de quem emprega no Brasil (ARAÚJO; MURAKAWA, 2018).

Assim que iniciou o seu mandato presidencial, tratou de extinguir o Ministério do Trabalho, um gesto que, “além do significado simbólico denotando insignificância de uma das pastas historicamente mais importantes para a classe trabalhadora”, argumenta Bridi (2020, p.146), “também fragiliza a produção de dados e sistematização das informações sobre o trabalho no país e uma pauta que enfraquece paulatinamente a articulação de políticas públicas de trabalho e renda”.

Em seguida, no mês de abril de 2019, o governo Bolsonaro encaminhou para o congresso a Medida Provisória nº 881/19, chamada de “MP da liberdade econômica”. Mais uma vez, o discurso que embasou a (contra)reforma trabalhista dois anos antes, isto é, flexibilizar a legislação para facilitar mais contratações, foi utilizado para manipular a opinião pública e aprovar uma nova (contra)reforma. Na realidade, através dessa ação, o que se tem

⁴⁶ De acordo com Ludmila Abílio: “a reforma trabalhista legalizou essa condição ao criar a figura do trabalho intermitente, que nos remete ao modelo inglês de contrato de zero hora. Mas é preciso ressaltar que, na consolidação da uberização, já não há hora de trabalho definida, tampouco seu valor” (ABÍLIO, 2020, p. 113).

observado é o aprofundamento do desmonte da CLT. Entre as alterações previstas nessa MP nº 881/19, ora transformada na Lei nº 13.874/19, destacamos o parágrafo 2º do Artigo 74, que desobriga as empresas com menos de 20 empregados o registro da hora de entrada e de saída de seus funcionários e uma série de restrições à fiscalização das relações de trabalho. O governo Bolsonaro também conseguiu aprovar no congresso a (contra)reforma da previdência, que dificultou consideravelmente a aposentadoria para os trabalhadores do setor público e privado, especialmente aqueles empregados em atividades com baixa remuneração e alta rotatividade.

Os sindicatos também foram duramente atingidos pelas ofensivas do capital patrocinadas pelos governos Temer e Bolsonaro. Determinados dispositivos inseridos em tais (contra)reformas, como o fim da contribuição sindical obrigatória, têm afetado diretamente o financiamento dessa estrutura, ao passo que a prevalência do negociado sobre o legislado desorganiza, reduz o poder sindical e esvazia a representação coletiva (GALVÃO, 2019). Como consequência, demonstra Bridi (2020, p. 157):

Os dados do IBGE sobre o sindicalismo revelam que após a contrarreforma trabalhista de 2017 as taxas de sindicalização caíram de forma mais acentuada. Com uma taxa de 16,1% em 2012, em 2019 declinou 11,2%. Ou seja, em sete anos os sindicatos perderam pouco mais de 3.800 milhões de trabalhadores de suas fileiras. Essa redução tem relação com a recessão econômica, a queda dos postos de trabalho formais, como também com fatores como aposentadorias de servidores públicos motivadas pela Reforma da Previdência que vinha se desenhando desde o governo Temer e concretizada pelo governo Bolsonaro

Toda essa flexibilização do padrão das relações de trabalho e desmantelamento da rede de proteção social do trabalhador se revelaram uma enorme tragédia com o surgimento da pandemia da Covid-19. A crise sanitária que se abriu com a rápida transmissão desse vírus, agravou a crise econômica e a precarização do trabalho. Ela expôs o grau de vulnerabilidade da classe trabalhadora após a aprovação dessas (contra)reformas sobre a legislação trabalhista. A seguir, pontuamos como tais crises estão afetando o cotidiano da categoria dos motoristas por aplicativo.

3.4. Impactos da pandemia da Covid-19 sobre a dinâmica de trabalho dos motoristas por aplicativo

As medidas sanitárias de distanciamento físico e social, voltadas para controlar a disseminação da Covid-19, produziram, de maneira inesperada, impactos e mudanças nos mais variados aspectos e domínios das sociedades atingidas pelo novo coronavírus. Um dos impactos mais agudos e evidentes ocorreu sobre a vida dos trabalhadores. Para milhões deles⁴⁷, a pandemia sobreveio com suspensão de contratos, demissões, subutilização, impossibilidade de continuar atividades, queda nos rendimentos, imposição de novos modos de trabalho, exposição diária aos riscos de contaminação, intensificação das tendências de precarização e, até mesmo, desistência e desestímulo à procura por trabalho⁴⁸.

As iniciativas estatais de controle e inibição do contágio, restringido atividades, contatos e deslocamentos, assim como as novas diretrizes de trabalho remoto das organizações, têm engendrado novas, diferentes e desiguais maneiras de vivenciar e significar o tempo. Por diferentes motivos, muitos trabalhadores se viram, com efeito, forçados ao isolamento físico em suas casas⁴⁹. E tal situação, entre outros fatores, alçou a questão do tempo, sua percepção, e a experiência e relação com o trabalho, a uma condição mais presente, mais problemática e menos naturalizada em suas vidas e rotinas.

Em que pese a palavra grega “*pandemia*” significar “povo inteiro”, os efeitos gerados pela pandemia da Covid-19 não têm sido os mesmos para todos. No caso brasileiro cuja questão social se configura de maneira complexa e aguda, conforme ressaltamos anteriormente, o impacto dessa pandemia tem acentuado a reprodução das desigualdades e colocado às claras o tamanho do abismo entre os próprios trabalhadores e entre estes e as classes abastadas. Segundo mostra Bridi (2020, p. 151):

⁴⁷ A Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios (PNAD) Covid-19, realizada pelo IBGE (2020) para estabelecer um panorama e o acompanhamento das informações sobre a saúde e os impactos da pandemia no mercado de trabalho, estimou que, em julho, 52 milhões de pessoas foram atingidas mais diretamente pelos desdobramentos da Covid-19 sobre o emprego no país. Para mais detalhes, ver: Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística–IBGE. Resultados pesquisa PNAD Covid-19 – indicadores mensais, agosto de 2020. Rio de Janeiro: IBGE, 2020. Disponível em: <<https://biblioteca.ibge.gov.br/visualizacao/livros/liv101755.pdf>>.

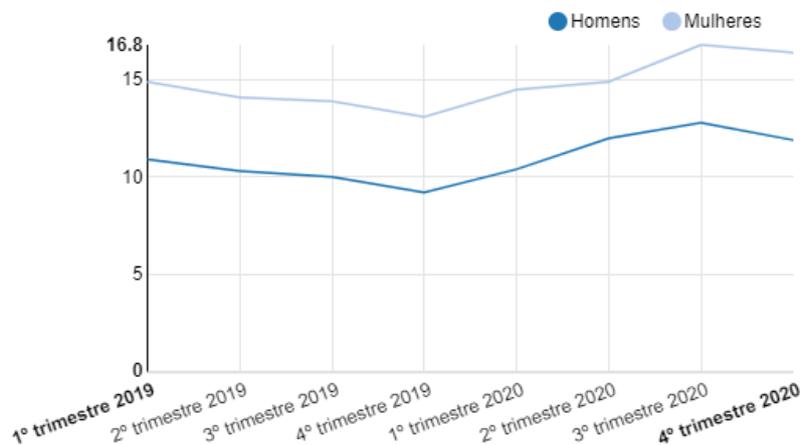
⁴⁸ Conforme a Pnad-Covid-19/IBGE (2020), o contingente de pessoas fora da força de trabalho que gostariam de trabalhar, mas não procuraram emprego por conta da pandemia alcançou, em maio, o número de 18,4 milhões. Em agosto, este número reduziu para 16,8 milhões. Quanto ao número de desalentados, isto é, de pessoas que desistiram de procurar emprego, este atingiu, em julho, um recorde de 5,8 milhões, representando uma alta de 23,4%, ou seja, 1,1 milhões pessoas a mais em relação ao número pré-pandemia.

⁴⁹ No Brasil, de acordo com o levantamento PNAD Covid-19/IBGE (2020), mais de quinze milhões das pessoas ocupadas se afastaram temporariamente do trabalho em razão da necessidade de distanciamento social no mês de maio, o que equivalia a 18,6% dos trabalhadores ocupados. Com a retomada das atividades e flexibilização das restrições, em agosto, esse número caiu para um pouco mais de quatro milhões ou 5% da população ocupada. No levantamento, o IBGE estimou ainda a adesão ao isolamento físico. Conforme os dados, 41,6% da população brasileira permaneceu em casa, saindo apenas para necessidades básicas, ao passo que 20% ficou rigorosamente isolada, considerando o mês de julho como referência.

Toda a classe trabalhadora dos mais diferentes setores da economia foi atingida, mas enquanto para uma grande parcela restou o desemprego, ou para os que se mantiveram ocupados medidas como a suspensão dos contratos de trabalho e acordos de redução de salários, por exemplo, para outros resultou em intensificação do trabalho e os desafios de terem que se adaptar rapidamente à modalidade do trabalho remoto, assumindo partes do custo do trabalho e jornadas para além dos habituais.

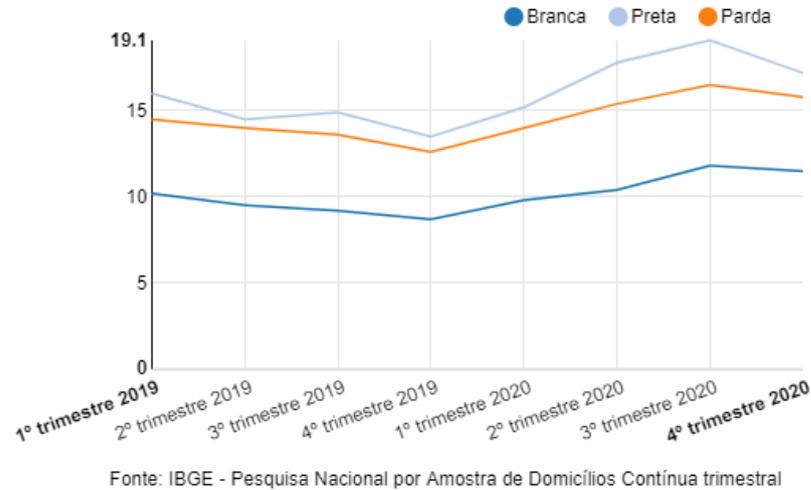
Os que ficaram mais expostos ao vírus e vulneráveis à crise econômica provocada pela pandemia correspondem àqueles que ocupam a base da pirâmide social. Conforme dados apresentados pela PNAD Covid-19, “a maior proporção de pessoas afastadas do trabalho devido ao distanciamento social é a de Militares e servidores estatutários” (PNAD, 2020), correspondendo a 7% do total, e a menor proporção correspondeu aos trabalhadores familiares auxiliares, apenas 0,3 %. Os trabalhadores classificados como “conta própria”, entre os quais encontram-se os motoristas por aplicativo, a proporção de afastados ficou em 1,2 % do total. Outro marcador social de desigualdade relevante tem sido o nível de instrução. “O nível de instrução com a maior proporção de pessoas em trabalho remoto foi: “Superior completo ou Pós-graduação”, 27,1 % (*Idem*, 2020), enquanto o menor percentual, 0,3 %, correspondeu às pessoas sem instrução e com o fundamental incompleto (*Idem*, 2020). No que se refere às desigualdades entre os sexos e raça no contexto da pandemia, é possível observá-las a partir das taxas de desocupação. Conforme os gráficos abaixo evidenciam, a taxa de desocupação das mulheres manteve-se superior à dos homens e das populações pretas e pardas bem acima da população branca.

Gráfico 4 – Taxa de desocupação, na semana de referência, das pessoas de 14 anos ou mais de idade por sexo



Fonte: IBGE - Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios Contínua trimestral

Gráfico 5 – Taxa de desocupação, na semana de referência, das pessoas de 14 anos ou mais de idade por raça



Considerando a categoria de motoristas por aplicativo, o primeiro impacto da pandemia causada pelo novo coronavírus incidiu sobre a quantidade de viagens. “*Eu saía para rodar nos primeiros dias em que começou a pandemia, mas não apareciam chamadas. Com mais ou menos duas semanas nessa situação, comecei a ficar preocupado*” (LUCAS, terceira entrevista), relata um dos entrevistados. A maior parte dos motoristas que entrevistamos, informaram serem os proprietários dos carros que utilizam para trabalhar. Contudo, alguns conheciam colegas que devolveram os carros alugados para trabalhar. A propósito, segundo a matéria publicada pelo jornal *Estadão* e reproduzida por Silva (2020): “[...] 160 mil motoristas de aplicativos devolvem carros alugados por causa do baixo movimento após a crise do coronavírus”. A mudança brusca na rotina de trabalho também abalou emocionalmente os motoristas. Um dos entrevistados relata:

É uma situação que estou submetido a um estresse muito grande, pois estou sem corridas. Tem hora que você grita, esperneia, porque você está há duas horas sem receber uma corrida e não tem para onde ir mais. Se estou em uma área que sei que chama, sempre chamou, eu vou para onde? Vou caminhar para onde? Então toda a minha estratégia de trabalho caiu. Estou olhando e dizendo: “meu Deus, o que que faço agora?” (MARCOS, segunda entrevista).

Durante a pandemia e a manutenção dos protocolos de segurança sanitária, a dinâmica de trabalho dos motoristas por aplicativo sofreu alterações. Enquanto nos meses de março e abril de 2020 o número de viagens despencou, segundo a percepção dos motoristas entrevistados, nos meses seguintes esse quadro inverteu. Um dos motoristas nos conta que:

“no começo, parei. Todo mundo parou. Ninguém estava rodando. Não tinha passageiro. Mesmo rodando na rua com o aplicativo ligado, ninguém chamava. Mas, depois de uns dois meses melhorou” (LUCAS, terceira entrevista). Outro entrevistado diz que *“não tinha viagem e a gente não sabia como ia ficar a situação, aí parei de rodar. Mas, depois começou a melhorar, principalmente na periferia da cidade. Eu estou trabalhando até mais agora”* (JOÃO, quarta entrevista).

Com base nos depoimentos dos motoristas por aplicativo, a nossa hipótese para essa inversão tem a ver com a mudança de comportamento da população demandante do serviço de transporte de passageiros frente aos riscos de contaminação. É possível que os usuários tenham notado mais proteção contra o contágio da Covid-19 locomovendo-se através da Uber que de ônibus coletivo. *“Os passageiros estão com medo de andar de ônibus, então o movimento aumentou muito [demanda por viagens]. Mas não sei até quando isso vai durar. Inclusive, antes da pandemia o movimento era menor que atualmente”* (JOÃO, quarta entrevista). Assim sendo, apesar da melhora nos rendimentos, os motoristas por aplicativo ficaram mais expostos à infecção por Covid-19 e com uma rotina laboral mais intensa. Além disso, aumentou a incerteza sobre o futuro da atividade. Alguns dos entrevistados relataram que a expectativa é de aumentar o número de novos motoristas nos próximos meses e, assim, diminuir os valores das corridas em um cenário de inflação nos preços de combustíveis e da cesta básica.

Como se vê, no Brasil, a pandemia da Covid-19 exasperou o padrão de relações de trabalho historicamente precarizado. Ela colocou em evidência o grau de vilipêndio que sofre a classe trabalhadora brasileira, notadamente os grupos de trabalhadores informais e com baixos rendimentos. No caso da categoria de motoristas por aplicativo, que dá mostras de continuidade desse padrão, a pandemia também desnudou a real condição de trabalho a que tal categoria está submetida. Instabilidades, insegurança, intensas e elevadas jornadas de trabalho, considerável risco de acidentes e adoecimentos, baixo grau de mobilidade social e poder de barganha no mercado de trabalho, foram algumas das características ainda mais evidenciadas durante esse período na atividade de motorista por aplicativo. Frente ao exposto, reiteramos a nossa hipótese inicial de que a inserção da Uber se articula ao padrão das relações laborais no Brasil através da atualização dos mecanismos de controle e gerência da força de trabalho, conservando e, em certa medida, ampliando a precarização desta.

É inequívoco, também, que o padrão das relações de trabalho no Brasil tem sido historicamente estruturado conservando aspectos que contribuem com a reprodução das desigualdades sociais. O seu caráter flexível e precário tem favorecido a manutenção dos altos

índices de informalidade e baixos rendimentos, bem como as intensas e longas jornadas de trabalho. E esse quadro tem piorado com as recentes (contra)reformas trabalhistas, que, na realidade, institucionalizam tais aspectos. Além disso, na medida em que aquele padrão contribui para agravar as desigualdades entre as classes sociais, ele concorre para reforçar as desigualdades entre as regiões no país. É o que demonstraremos no capítulo a seguir.

4. A INCORPORAÇÃO DA UBER AO PADRÃO DE RELAÇÕES DE TRABALHO NA REGIÃO NORDESTE

Expomos a seguir uma análise do contexto no qual o modelo organizacional da Uber é incorporado à região Nordeste, adotando o esquema do capítulo anterior e avançando com a nossa caracterização sobre o padrão das relações de trabalho na periferia. Antes, porém, apresentamos os traços mais gerais do padrão de relações laborais historicamente existentes nessa região, abordando aquela incorporação à luz de uma perspectiva histórica e ressaltando as condições socioeconômicas de continuidade e descontinuidade presentes nesta. Para isso, apoiamos os nossos argumentos em relevantes estudos acerca da dinâmica do trabalho no Nordeste. E, dessa forma, sublinhamos as características regionais que convergiram para a estruturação e construção social de seu mercado de trabalho. Ao fim e ao cabo, consideramos os fatores responsáveis pelas condições de trabalho em que uma ampla parcela de trabalhadores está subordinada, assim como os aspectos que a lógica operacional da Uber se articula e atualiza no que diz respeito à dinâmica de trabalho na região.

Traçamos, em linhas gerais, a problemática relativa ao padrão de desenvolvimento promovido no Nordeste, tendo em vista os seus efeitos sobre as condições laborais observáveis na região. De início, um dado relevante que logo salta aos olhos é o estado de pobreza e baixos rendimentos no Nordeste em comparação com as demais regiões brasileiras. Apesar da melhora nos indicadores sociais na primeira década dos anos 2000, os rendimentos, no Nordeste, continuam sendo os mais baixos. Com base em dados divulgados pelo IBGE, “entre as Grandes Regiões, o Nordeste (R\$ 1.497) e Norte (R\$ 1.735) registraram os menores valores para o rendimento habitual do trabalho, enquanto os maiores ficaram com Sudeste (R\$ 2.572), Centro-Oeste (R\$ 2.480) e Sul (R\$ 2.428)” (PNAD CONTÍNUA 2018, 2019). Ademais, conforme Vêras de Oliveira (2016, p.65) apontou sobre a dinâmica do trabalho e do desenvolvimento no Nordeste: “apesar dos ganhos imediatos trazidos com as referidas mobilizações⁵⁰, o quadro das condições de trabalho não foi decisivamente modificado”. Ele acrescenta, ainda, que a situação piorou na região a partir da recessão econômica iniciada em 2015. Aliás, outra questão a ser observada sobre o Nordeste é a sua fragilidade frente às oscilações da economia nacional. Isso ficou evidenciado nos últimos decênios, conforme apontamos mais adiante.

⁵⁰ O autor analisa, entre outros aspectos, os impactos gerados pelo Programa de Aceleração do Crescimento (PAC) na região Nordeste, com especial destaque nos investimentos em infraestrutura e no porto de SUAPE, localizado no estado de Pernambuco.

Neste capítulo, inicialmente, descrevemos as concepções de Região e de Nordeste nas quais ancoramos a nossa reflexão. Em seguida, focamos em aspectos históricos e socioeconômicos que, a nosso ver, são fundamentais à compreensão da dinâmica de trabalho na região. Além disso, fazemos saber que os argumentos que advêm são tecidos adotando uma ordem historiográfica do desenvolvimento socioeconômico da região. Com efeito, optamos por desenvolvê-los relacionando diferentes temáticas que se complementam no intento de apresentar o processo de estruturação do padrão das relações de trabalho no Nordeste e suas especificidades.

4.1. Formação histórica e socioeconômica do Nordeste

A concepção de região que adotamos para pensar o Nordeste é aquela apresentada por Francisco de Oliveira, segundo a qual “seria, em suma, o espaço onde se imbricam dialeticamente uma forma especial da luta de classes, onde o econômico e o político se fusionam e assumem uma forma especial de aparecer no produto social e nos pressupostos da reposição” (OLIVEIRA, 2008, p. 148). Para analisar a região Nordeste à luz dessa perspectiva, torna-se fundamental explicitar a desigual correlação de forças entre o capital e o trabalho na região baseada, sobretudo no legado deixado pelas monoculturas canavieira e algodoeira, na conservação da estrutura fundiária, assim como na insuficiente absorção da força de trabalho e conseqüente formação do excedente desta. Portanto, em que pese a relevância da evolução global do capitalismo brasileiro e suas implicações sobre a formação das desigualdades regionais, ela não explica toda a trajetória local, tornando indispensável, assim, a compreensão das especificidades que caracterizam a reprodução do capital e dos conflitos sociais manifestados na região. A propósito, conforme explica Oliveira (2008, p. 148-149, grifo do autor):

A especificidade de cada “região” completa-se, pois, num quadro de referências que inclua outras “regiões”, com níveis distintos de reprodução do capital e relações de produção; pelo menos quando se está em presença de uma “economia nacional”, que globalmente se reproduz sob os esquemas da reprodução ampliada do capital, é que o enfoque aqui adotado, de *diferenças na divisão regional do trabalho*, pode encontrar terreno propício para o entendimento das relações inter-regionais e abandonar a abordagem dos “desequilíbrios regionais” por uma formulação que centre suas atenções nas contradições postas e repostas exatamente pelas formas diferenciadas de reprodução do capital e das relações de produção.

No que se refere à concepção de Nordeste, conforme ressalta Manuel Correia de Andrade, “em cada região se nota que um elemento se sobressai, levando o homem prático que moureja na terra a citá-lo, sempre que quer distinguir as várias áreas que compõem o mosaico regional” (ANDRADE, 2005, p.37). Nessa acepção, o “clima” do Nordeste é o elemento mais recorrente na hora de caracterizá-lo. “É a *seca periódica* que deu celebridade ao Nordeste”, diz-nos Celso Furtado (2014, p. 212, grifo do autor). A partir desse ângulo sobre a caracterização da região, cremos conseguir compreender melhor a complexidade econômica, política e social que constitui o Nordeste brasileiro. Em detalhes, informa-nos Andrade (2005, p. 37) sobre a região:

Daí distingue-se desde o tempo colonial a “Zona da Mata”, com o seu clima quente e úmido e duas estações bem definidas – uma chuvosa e outra seca –, do Sertão, também quente, porém, seco, e não só seco, como sujeito, desde a época colonial, a secas periódicas que matam a vegetação, destroçam os animais e forçam os homens à migração. Entre uma área e outra se firma uma zona de transição, com trechos quase tão úmidos como o da Mata e outros tão seco como do Sertão, alternando-se constantemente e a pequena distância, que o povo chamou de Agreste. Daí dessa diversidade climática surgiria a dualidade consagrada pelos nordestinos e expressa no período colonial em dois sistemas de exploração agrária diversos, que se complementam economicamente, mas que política e socialmente se contrapõem: o Nordeste da cana-de-açúcar e o Nordeste do gado, observando-se entre um e outro, hoje, o Nordeste da pequena propriedade e da policultura e, ao Oeste, o Meio-Norte, ainda extrativista e pecuarista.

Com essa descrição, observamos que ao falar de Nordeste, estamos nos referindo a um verdadeiro “mosaico geográfico”. Além disso, é preciso ter em mente que essa paisagem tão diversificada se reflete no processo de formação do mercado de trabalho da região. Nele, nós vamos encontrar diferentes perfis de trabalhadores, que longe de constituírem uma “classe social” bem definida e articulada, apresentam distintas expectativas sobre o próprio trabalho que realizam e as estratégias que adotam para se reproduzirem socialmente em cada área específica da região e em cada fase do seu desenvolvimento. Aliás, historicamente, o Nordeste se notabilizou por ser uma região com expressiva concentração populacional⁵¹, a despeito dos elevados fluxos migratórios motivados pelos longos períodos de seca e/ou insuficiência de empregos. Portanto, além da diversidade presente em sua configuração espacial, o Nordeste expressa uma complexa estratificação social.

⁵¹ De acordo com dados do Censo Demográfico de 2010, realizado pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), o Nordeste conta com 53.081.950 habitantes. Com efeito, o Nordeste é a segunda região mais populosa do país.

Não é possível compreendermos a configuração do mercado de trabalho no Nordeste sem antes analisarmos a sua herança da grande empresa açucareira. Afinal, a economia açucareira, que predominou na região entre os séculos XVII e XIX, foi decisiva para a formação do complexo econômico nordestino ao longo do século XX. Durante aquele período, a produção de açúcar destinada à exportação era o principal eixo dinâmico da economia na região. Praticamente todos os outros setores serviam como fornecedores de insumos para os engenhos de açúcar e manutenção da força de trabalho escrava vinculada a eles.

O seu declínio, quando na economia da região Centro-sul do país despontava os primeiros passos na industrialização, legou ao desenvolvimento do Nordeste o status de caudatário daquela região. Na prática, o seu desenvolvimento tornou-se desigual e combinado na relação com o Centro-sul. Ao passo em que este se industrializava, o Nordeste retardava o processo de industrialização, posicionando-se e se especializando como fornecedor de determinados insumos de menor valor agregado. “Em consequência desse tipo de evolução”, afirma Celso Furtado (1983, p. 118), “à medida que a industrialização alcançava etapas mais avançadas, as desigualdades, dentro do Brasil, tenderam a acentuar-se”. Endossando essa tese, Francisco de Oliveira (2008, p. 216, grifo do autor) afirma que “essa diferença é ao mesmo tempo o resultado da herança histórica e da redivisão regional do trabalho que a expansão capitalista no Centro-sul comanda”. E, assim, as diferentes formas de desigualdade se espraiaram entre as regiões do país.

Vale salientar que havia razões externas para gerar a crise na economia açucareira. A desorganização do mercado mundial do açúcar provocada sobretudo pela elevação da produção nas Antilhas francesas, explica grande parte dessa crise. De toda forma, é igualmente certo que a reserva de mercado na região Centro-sul do país também contribuiu para o lento processo de declínio da empresa açucareira. A posição ocupada pelas classes dominantes locais em manter a produção de açúcar a serviço daquela região alinhou o Nordeste, no alvorecer do século XX, como fornecedor de insumos e força de trabalho. Esse aspecto continuou na forma de tendência entre as regiões. De acordo com Furtado (1983, p. 119), “se a participação do Nordeste no produto bruto da economia brasileira, antes da guerra, em 1939, era de cerca de 30 por cento, hoje⁵² em dia é apenas de 11 por cento”.

De fato, se nos séculos XVII e XVIII a economia do açúcar proporcionou ao Nordeste a classificação de região mais dinâmica e produtiva da então colônia portuguesa, nos

⁵² O último dado apresentado pelo IBGE é de 2016 e informa que o Nordeste contribui com 14,3% do PIB nacional.

dois séculos seguintes esta foi rebaixada à categoria de “região problema” do país. Com uma estrutura fundiária baseada no grande latifúndio e na monocultura da cana-de-açúcar, o colapso dessa economia no século XIX acarretou um conjunto de problemas estruturais à região, nos quais se destacam as bases do processo de concentração de renda nas mãos de poucos latifundiários. Entre os séculos XIX e XX, em seu lento processo de declínio e retardação da industrialização, a economia do açúcar condenou a população à produção de subsistência. Portanto, o preço pago pela população trabalhadora foi o pior possível, passando a ocupar uma posição precária e vulnerável nos conflitos contra as classes dominantes. Segundo Furtado (2007, p. 106):

A formação da população nordestina e a de sua precária economia de subsistência – elemento básico do problema econômico brasileiro em épocas posteriores – estão assim ligadas a esse lento processo de decadência da grande empresa açucareira que possivelmente foi, em sua melhor época, o negócio colonial agrícola mais rentável de todos os tempos.

Ademais, o padrão de relações de trabalho adotado pela economia açucareira contribuiu para a construção de uma certa representação social do trabalho na região. Aqui, vale lembrar, mais uma vez, o papel realizado pelo regime escravocrata e sua influência no mundo do trabalho. Aliás, pode-se assegurar que as principais classes sociais, a burguesia e o proletariado, foram forjadas nacionalmente sob esse regime, baseando-se na espoliação e precarização do trabalho. À vista disso, tem-se, na região, a modelação de uma classe dominante deveras autoritária e cerceadora das classes dominadas. Não é por acaso, portanto, que o fenômeno do “coronelismo”⁵³ emergiu justamente na região Nordeste do país. Ainda sobre o caráter das classes dominantes na região, Alexandre de Freitas Barbosa explica que estas resumiam-se:

[...] a “umas quinhentas famílias” que atuavam como industriais, apropriando-se de terras, dos meios de produção, da comercialização do açúcar e do abastecimento interno dos produtos importados de portos nacionais. Não se constituía uma classe capitalista capaz de animar o aparecimento e a diversificação de outras atividades (BARBOSA, 2008, p. 267).

⁵³ Conforme a definição de Victor Nunes Leal, “o ‘coronelismo’ é sobretudo um compromisso, uma troca de proveitos entre o poder público, progressivamente fortalecido, e a decadente influência social dos chefes locais, notadamente dos senhores de terras. Não é possível, pois, compreender o fenômeno sem referência à nossa estrutura agrária, que fornece a base sustentação das manifestações de poder privado ainda tão visíveis no interior do Brasil” (LEAL, 2012, p. 44).

Em linhas gerais, da economia à política, passando por diferentes hábitos culturais, o autoritarismo herdado do período escravocrata ainda se revela nas relações de trabalho atuais. Afinal, conforme ressalta Oliveira (2003, p. 86): “em presença de uma divisão social do trabalho empobrecida, em regressão mesmo, a não identidade social da época da escravidão projeta-se para o século atual”.

É verdade que essa influência está presente na formação do mercado de trabalho em nível nacional. Todavia, no Nordeste, o escravismo deixou as suas raízes mais profundas em razão da sua plena reciprocidade com a grande empresa açucareira iniciada no período colonial. E longe de ser superada com o desenvolvimento do capitalismo, a mentalidade escravocrata impregnada na dinâmica das relações de trabalho dos antigos engenhos se reproduz sob variadas formas de trabalho⁵⁴. Do trabalho doméstico realizado por milhares de mulheres – em sua maioria afrodescendentes – aos trabalhadores rurais e urbanos, atuando sob a forma de “escravidão por dívida” ou peonagem, há evidências da manutenção dessa mentalidade.

No que se refere ao semiárido, cuja ocupação se deu a partir da pecuária extensiva, as relações de trabalho também herdaram as dinâmicas sociais do século XIX. Com a demanda insuficiente, no final desse século, a economia açucareira passou a ter dificuldades em absorver a população trabalhadora que dela dependia. É a partir desse momento que a força de trabalho excedente migra em maior número para o semiárido. Essa área “tinha como traços característicos a dispersão espacial dos camponeses e a total dependência destes com respeito aos proprietários de terras” (FURTADO, 2014, p. 216). Condiicionados à produção de subsistência, os trabalhadores rurais do semiárido foram condenados à reprodução social precária garantida por conta própria.

Foi criada nessa região uma economia vulnerável e instável. Por sua vez, convivendo com longos períodos de seca, o trabalhador sertanejo era submetido a um regime de exploração análogo ao escravo. Obrigado a produzir algodão-mocó e atuar na criação de gado, esse trabalhador não via prosperar a sua renda – nem sempre monetária – e tampouco melhorar as condições de vida. “Quando vem a seca”, ressalta Furtado (1983, p. 127), “o homem transforma as sementes destinadas ao plantio em reserva alimentar, para comer enquanto sai pela estrada, em busca de melhor sorte”. E o pouco do algodão produzido é

⁵⁴ A propósito, ressalta Guimarães Neto (1997, p. 42): “A tais aspectos mais gerais do sistema colonial deve-se considerar, na compreensão da evolução da região, outros que foram também da maior relevância. Em primeiro lugar, as relações sociais de produção que passaram a existir, seguramente deixando marcas profundas na estrutura econômica e social da região: a forma de apropriação do território e a consolidação da exploração a partir da grande propriedade; o trabalho escravo e as condições de sua utilização de forma generalizada nas atividades que definiram a dinâmica da economia colonial”.

“obrigado” a vender ao fazendeiro para que este utilize como pasto para o gado. Esse quadro social desolador também afetou a dimensão política na região. Segundo Furtado (2014, p. 217):

A passividade da população, sua inaptidão para organizar-se na ação política, seu profundo sentimento de insegurança, levando-a a buscar proteção, contribuíram para implantar o imobilismo social e a estagnação econômica. A rígida hierarquia social e o monopólio da informação em mãos de poucos explicam a arrogância e o autoritarismo da classe dirigente. Assim, o ecológico, o econômico, o social e o político se entrelaçaram para produzir o duro cimento em que se alicerçou o subdesenvolvimento do Nordeste.

Os desníveis econômicos entre a população trabalhadora do Nordeste são aprofundados com a chegada dos grandes investimentos estatais entre os finais dos anos 1950 e início dos anos 1960. Nesse período, ao lado de trabalhadores rurais e urbanos assalariados, semiassalariados, não assalariados e informais, havia um relevante contingente de pequenos proprietários e comerciantes. Além desses diferentes grupos, havia indivíduos que não conseguiam se inserir de nenhuma forma no mercado de trabalho, somando-se à massa de excedentes da força de trabalho (ANDRADE, 2005). Em suma, no emergente mercado de trabalho da região Nordeste, encontravam-se frações de classes ocupando distintas posições na divisão social do trabalho, com estilo de vida e padrões de reprodução social desiguais. Essas características implicaram dificuldades de organização e articulação política entre tais frações. Segundo descreve Francisco de Oliveira:

[...] o que se observa é um mercado de trabalho extremamente diversificado, fragmentado, hierarquizado, em que as clivagens se estabelecem a partir do nível do salário-mínimo, a partir do trabalho das mulheres, a partir da idade de entrada e saída da força de trabalho, e como determinações menos importantes, a partir das especializações. [...] Não é estranha a essa *melée*, senão parte indissociável dela, a ausência de capacidade organizativa do operariado e de outros setores da força de trabalho, como determinante dos níveis de salário e das condições concretas de emprego (OLIVEIRA, 2003, p. 51, grifo do autor).

Desse modo, Francisco de Oliveira nos convida a refletir sobre a relação entre o intrincado processo de precarização do trabalho com a ausência de organização operária na região, isto é, como elas se retroalimentam. Na tentativa de encontrar “*o elo perdido*” entre as distintas categorias, ele se mostra pessimista quanto à possibilidade de tomada de “consciência de classe” entre os trabalhadores, uma vez que a diferença de renda daqueles

poucos que conseguiam trabalho formal na região se tornava um estorvo na identificação com os desafortunados. Com base em um importante estudo sobre o complexo petroquímico instalado na Bahia, Francisco de Oliveira demonstra como, no início dos anos 1950, é formada uma “aristocracia operária” a partir dos empregos gerados pela Petrobras. Segundo ele:

O argumento é falho, se se tem em conta a escassa diferença que separava o salário de um operário da média dos de sua classe. Entretanto, em relação aos operários da indústria do petróleo e do gás, a explicação parece convincente: em 1960, enquanto 64,1% dos “trabalhadores em petróleo e gás” situavam-se na faixa de rendimento mensal modal de 6.001 a 10.000 cruzeiros em valores correntes, o mesmo grupo representava tão somente 0,9% para o total das pessoas de 10 anos e mais ocupadas no estado da Bahia. Em 1970, no rendimento mensal modal de 501 a 1000 cruzeiros em valores correntes, situavam-se 48% dos “trabalhadores de petróleo e gás natural”, o mesmo grupo representando apenas 1% das pessoas de 10 anos e mais ocupadas no estado (OLIVEIRA, 2003, p. 58).

Longe de se organizar uma sociedade semelhante aos padrões fordistas, no Nordeste, o que se observa, em meados do século passado, é uma configuração complexa do mercado de trabalho e formas heterogêneas de ocupação laboral. Ademais, a região expressa bem a relação dialética da “reprodução do arcaico no moderno”. Ao lado de formas de trabalho estáveis e regulamentadas, encontram-se outras totalmente precárias e informais. Todavia, elas se fusionam produzindo relações sociais contraditórias e em permanente tensão política. Desse modo, a articulação política entre os trabalhadores para promover mudanças no regime de trabalho tornou-se muito distante no horizonte. Vale notar, também, que os papéis desempenhados pelo Estado, sindicatos e movimentos sociais se constituíram de maneira diferenciadas na região.

4.3. Atuação do Estado na região

No que se refere ao papel desempenhado pelo Estado, a criação da Superintendência do Desenvolvimento do Nordeste (SUDENE)⁵⁵ foi a mais relevante para a região. Ela exerceu

⁵⁵ Importante ressaltar que a SUDENE esteve, inicialmente, lastreada nos importantes estudos produzidos pelo Grupo de Trabalho de Desenvolvimento do Nordeste (GTDN), criado em 1957. Sob a liderança de Celso Furtado, esse grupo produziu um consistente relatório sobre os aspectos regionais, especialmente em relação aos entraves do desenvolvimento regional. Segundo Manuel Correia de Andrade, esse relatório anunciava “a necessidade de uma reestruturação fundiária, tanto através da implantação de propriedades familiares na região açucareira como de expansão da fronteira agrícola, prevendo ainda, ao lado da implantação de obras de infraestrutura, o desenvolvimento da industrialização. Pela primeira vez um documento oficial admitia que o

forte influência sobre a formação do mercado de trabalho no Nordeste. Frente ao aumento das desigualdades econômicas e sociais, que passavam a exasperar os conflitos políticos entre as duas principais regiões nacionais, o Nordeste e o Centro-Sul, nasce o planejamento regional para o Nordeste (OLIVEIRA, 2008). Com a ideia básica de promover o desenvolvimento econômico e sanar as disparidades de renda (FURTADO, 1983), a SUDENE foi criada em 1959, pela Lei nº 3.692, de 15 de dezembro do mesmo ano, e logo se tornou a principal ação de planejamento do Estado⁵⁶ visando à industrialização na região. De acordo com Francisco de Oliveira (2008, p. 250), “o processo propriamente parlamentar de criação da SUDENE reflete, admiravelmente, o posicionamento das diversas classes sociais, no Nordeste e fora dele, em relação à nova atuação do Estado na região”.

Através da SUDENE, o Nordeste apresentou os primeiros surtos de industrialização e geração de empregos com estabilidade e melhores rendimentos. “O novo organismo detinha, entre outras funções”, argumenta Oliveira (2008, p. 251, grifo do autor), “a capacidade de *criar empresas mistas*, combinando capitais da União, dos estados e até do setor privado”. Além disso, a SUDENE nascia com objetivo de estudar profundamente a região Nordeste. Esse objetivo expresso em vários escritos de Celso Furtado (1983), revelava uma importante carência na região: adoção de uma economia adaptada às diferentes áreas que formam o Nordeste.

Pela primeira vez, no Nordeste, o Estado assumia um papel dinamizador da economia regional. E passava a atuar em diferentes setores, “desde empresas destinadas ao abastecimento de água nas cidades até uma unidade de produção industrial tão inequívoca quanto as Usinas Siderúrgicas da Bahia (Usiba)” (OLIVEIRA, 2008, p. 251-252). Com efeito, esse protagonismo do Estado suscitou oposição de parlamentares nordestinos. Francisco de Oliveira conta que:

Constitui para muitos observadores um mistério que os representantes parlamentares do Nordeste se tenham constituído, na verdade, na mais formidável oposição à criação do novo organismo e que, pelo contrário, o apoio lhes tenha sido dado principalmente pelos parlamentares do Centro-Sul, aliados a poucos e expressivos congressistas mais ligados à burguesia

subdesenvolvimento da região não resultava das condições naturais, mas do processo de crescimento, de povoamento e de exploração desses recursos” (ANDRADE, 1984, p. 52).

⁵⁶ Conforme diz Francisco de Oliveira, vale ressaltar que “o planejamento emerge aqui como uma ‘forma’ da intervenção do Estado sobre as contradições entre a reprodução do capital em escala nacional e regional, e que *tomam a aparência de conflitos inter-regionais*; o planejamento não é, portanto, a presença de um Estado mediador, mas, ao contrário, a presença de um Estado capturado ou não pelas formas mais adiantadas da reprodução do capital para forçar a passagem no rumo de uma homogeneização ou, conforme é comumente descrito pela literatura sobre planejamento regional, no rumo da ‘integração nacional’” (OLIVEIRA, 2008, p. 149, grifo do autor).

industrial nordestina. O mistério permanece apenas para quem não analisou devidamente o conflito de classes do Nordeste, o processo de expansão do capitalismo no Centro-Sul e o decorrente posicionamento das classes sociais e de grupos para os quais a criação do novo organismo poderia representar a morte ou a vida (OLIVEIRA, 2008, p. 250-251).

Com o agravamento da crise política em 1964 e o consequente golpe empresarial-militar naquele ano, a SUDENE sofreu um revés em seu comando. De 1959 a 1964, ficou sob a coordenação de Celso Furtado, mas após a intervenção militar foi incorporada ao então Ministério do Interior. Como consequência, a SUDENE perdeu autonomia e passou a ser centralizada pelos interesses oriundos de Brasília. Ao fim e ao cabo, a SUDENE falhou em sua meta de eliminar a disparidade socioeconômica entre as regiões Centro-Sul e Nordeste. E a geração de empregos no setor industrial não foi suficiente para conter o aumento das desigualdades intra e inter-regionais. Ademais, a ausência de uma reforma agrária no país nesse período, potencializou a precarização do trabalho nas zonas rurais e o processo migratório do interior para os grandes centros urbanos.

Os anos seguintes foram marcados pela repressão militar sobre os movimentos sociais e sindicais, definindo, assim, a política de desenvolvimento idealizada inicialmente pela equipe que comandava a SUDENE. Aliás, o que se assiste no período ditatorial é o início da flexibilização das relações laborais num mercado de trabalho precariamente regulado. Apesar das conquistas alcançadas com o fim da ditadura empresarial-militar e a promulgação da Constituição de 1988, o mercado de trabalho no Brasil, em geral, e no Nordeste, em particular, começava a passar, no limiar dos anos 1990, por um profundo processo de reestruturação produtiva e reformas neoliberais.

4.4. O impacto da reestruturação produtiva e do neoliberalismo no Nordeste

O Nordeste ingressou no novo milênio conservando disparidades socioeconômicas entre a sua população. A marca de região mais pobre do país, por exemplo, manteve-se presente ao longo dos anos 1990. De acordo com Lima (2005, p. 20): o Nordeste concentrava “quase 30% da população do Brasil, [mas] sua participação no PIB nacional não passava de cerca de 16% em 1998”. Quanto à dinâmica macroeconômica, a região se firmou como exportadora de *commodities* no circuito do mercado globalizado e caudatária da economia nacional durante esse período. Além disso, forçados pela acelerada abertura comercial e financeira, certos setores produtivos e agrícolas foram reestruturados, incorporando novas formas de organização e gestão do trabalho. Com efeito, grandes empresas instaladas no

Nordeste passaram a competir por espaço nos mercados intrarregionais, nacionais e internacionais⁵⁷. Isso acarretou mudanças significativas na dinâmica social do trabalho regional e na produção. Por sua vez, sem as condições necessárias para enfrentar o estágio de competição imposto pela globalização dos mercados, pequenas e médias empresas, sobretudo do setor produtivo, ficaram vulneráveis.

Em sincronia com a globalização dos mercados, tem-se a adoção do programa neoliberal em nível nacional. Do governo Fernando Collor ao governo Fernando Henrique Cardoso, engendrou-se um desmonte da indústria nacional e se empreendeu a reprimarização da economia brasileira. Assim foi colocada em marcha a privatização de empresas estatais e o desinvestimento público nas áreas sociais. Esse desinvestimento também atingiu as políticas de desenvolvimento regional, agravando, assim, as disparidades entre as regiões do país. As diretrizes gerais desse programa impactaram inclusive a configuração do mercado de trabalho. Ao passo em que diminuíram os empregos no setor industrial, aumentavam relativamente os empregos nos setores de serviços e comércio, especialmente aqueles com rendimentos mais baixos. Esse período também ficou marcado pela ofensiva neoliberal contra a proteção social do trabalho, inclusive entre os segmentos mais organizados dos trabalhadores. A flexibilização das leis trabalhistas tornava-se a tônica dos governos neoliberais apoiados nos interesses do capital.

Outro aspecto que marca essa nova fase na região é a chamada “guerra fiscal”. Com abertura do mercado nacional para as empresas estrangeiras, os Estados da federação passaram a disputar as grandes empresas através de incentivos fiscais. Com isso, aumentou a flexibilização das proteções sociais garantidas pela Constituição de 1988 para os trabalhadores e desequilibrou a correlação de força entre empresas e Estados. Os governos passaram a ceder cada vez mais aos interesses das grandes corporações, sob pena de perderem popularidade com a saída delas dos territórios estaduais. Conforme explica José Dari Krein:

As mudanças na ordem econômica, facilitadas pelas inovações tecnológicas, permitiram a participação das empresas num “jogo” de pressão sobre os trabalhadores (e também sobre os Estados nacionais) no sentido de um rebaixamento do valor da força de trabalho (desregulamentar direitos e

⁵⁷ Segundo Araújo (1997, p. 20), as relações comerciais eram predominantemente “extrarregional”. Em suas palavras: “Das vendas realizadas pela indústria incentivada, pouco mais de um terço se destina à própria região Nordeste (36%). O destino principal é o Sudeste, que compra 44% da produção da indústria incentivada (71% dos quais adquiridos por São Paulo). O mercado internacional participa com apenas 10% das vendas totais desse segmento da economia nordestina”. Tânia Bacelar ressalta, também, que as principais articulações econômicas extrarregionais se concentravam (e se mantêm na atualidade) na produção agroindustrial localizada no Vale do São Francisco, na Bahia e em Pernambuco, bem como no Vale do Açu, no Rio Grande do Norte (ARAÚJO, 1997).

flexibilizar as relações de trabalho) como condição para a realização de investimentos ou manutenção da unidade produtiva. No caso brasileiro, esse processo foi estimulado pela guerra fiscal entre unidades da federação, que trouxe problemas tanto para os trabalhadores das antigas unidades, com pressão para rebaixar direitos e salários, quanto para os das novas instalações, que tinham um padrão bem mais precário (KREIN, 2013, p. 78).

A guerra fiscal tinha como principais motivações a modesta industrialização e os elevados índices de desemprego verificados na região em comparação com o sul-sudeste do país. Além disso, sem a coordenação e a articulação de um programa nacional⁵⁸ de estímulo à industrialização para o Nordeste, os estados e municípios que constituíam a região entraram em disputas com objetivo de atrair empreendimentos produtivos externos, debilitando, por conseguinte, os nexos de solidariedade inter-regionais. Conforme aponta Tânia Bacelar Araújo, “a ausência de explícitas políticas regionais por parte do governo federal abriu espaço à deflagração de uma guerra fiscal entre estados e municípios, que buscam contribuir para consolidar alguns focos de dinamismo em suas áreas de atuação.” (ARAÚJO, 1997, p. 31).

Observa-se que no âmbito nacional o incentivo maior correspondia à adoção do programa neoliberal e, conseqüentemente, à privatização e/ou desnacionalização de empresas estatais do setor produtivo, provocando “acentuadas mudanças tecnológicas e organizacionais, mudando intensamente os perfis de uso e de remuneração da força de trabalho” (SILVA; PEREIRA, 2016, p.14). Outro elemento não menos relevante do neoliberalismo adotado no Brasil durante esse período incidia na fixação do câmbio – com o valor do real próximo ao do dólar –, objetivando estabilizar a inflação e forçar a modernização da indústria nacional. Todavia, enquanto a estabilização monetária havia sido alcançada em certa medida, o redirecionamento do consumo das classes médias e altas para os produtos importados passava a afetar a indústria de pequeno e médio portes, que não contavam com aportes para se modernizarem e se tornarem competitivas. Isso resultou no aumento do desemprego e da informalidade no mercado de trabalho, agravando, assim, a questão social na região Nordeste. Diante desse contexto, trabalhadores improvisavam formas de autoemprego, como os que surgiram no “Polo de Confecções do Agreste de Pernambuco” (VÉRAS DE OLIVEIRA, 2016). Em comparação com outras regiões e com a média nacional, verifica-se que, no

⁵⁸ O único programa do então governo federal apresentado naquele contexto correspondeu ao “Brasil em Ação”, que inverteu a tendência demonstrada nas duas décadas anteriores de “desconcentração” dos investimentos em áreas com dinâmicas já consolidadas (ARAÚJO, 1997).

Nordeste, o grau de informalidade⁵⁹ esteve bem acima durante os dois governos de Fernando Henrique Cardoso.

Tabela 4 – Grau de informalidade no Brasil e nas regiões (1993-2002)

Unidade	1993	1995	1996	1997	1998	1999	2001	2002
Brasil	57,2	57,8	57,8	58	58,8	59,6	58,1	58,2
Nordeste	75,7	76	74,6	75,2	76,2	76,7	74,9	75,1
Norte	69	71,9	70,2	72,3	73,6	73,3	69,9	71,4
Centro-oeste	64	64,7	63,9	63,4	62	63	61	60
Sul	50,5	51,4	53	51,4	52,4	52,1	51,8	51,2
Sudeste	46,9	47,6	48,4	48,5	49	50,5	49	49,4

Fonte: Elaboração própria, a partir da Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios (Pnad/IBGE)

Para atenuar os impactos dessas mudanças, a estratégia que predominou durante esse período de disputa entre os estados e municípios nordestinos, inclusive contra os de outras regiões do país, consistiu na isenção fiscal às empresas que se instalassem em seus respectivos territórios. O problema central dessa estratégia correspondia à ausência de planejamento e coordenação nacional, posto que isso provocou uma desarticulação entre os polos mais dinâmicos do Nordeste. Outro problema relevante diz respeito à acelerada abertura da economia, impossibilitando a preparação necessária das empresas já existentes na região para enfrentar a concorrência estrangeira. Em suma, esse arranjo institucional proporcionou a seguinte alteração:

Diante da crescente concorrência internacional, os processos de reestruturação produtiva visaram o incremento da subcontratação e o deslocamento das plantas industriais para regiões com menores custos de produção, sobretudo com mão de obra barata, baixa tradição de regulação dos mercados e ausência de organização sindical. Foi o que ocorreu com a indústria têxtil/confecções e calçadista de São Paulo e do Sul, gerando o deslocamento de plantas industriais para o Nordeste, sendo a “guerra fiscal” seu instrumento e o Ceará, seu principal destino (VÉRAS DE OLIVEIRA, 2016, p. 57).

Vale lembrar, inclusive, que a “guerra fiscal” ocasionou uma relativa perda nas receitas dos estados e municípios, uma vez que o principal mecanismo de incentivo dado às empresas era isenção do ICMS e ISS. Com efeito, os programas sociais dos sucessivos governos ficaram comprometidos, em razão do consequente ajuste fiscal. As implicações disso corresponderam ao aumento das desigualdades e à conservação de mazelas sociais como analfabetismo, fome e mortalidade infantil entre a parcela da população mais pobre da região.

⁵⁹ Para o levantamento desse índice, utilizamos a definição do Ipea Data segundo a qual os trabalhadores agregados correspondem à divisão entre (empregados sem carteira + trabalhadores por conta própria) / (trabalhadores protegidos + empregados sem carteira + trabalhadores por conta própria).

Na contramão desse quadro social, tinha-se a maximização dos lucros das empresas contempladas com os programas de incentivos fiscais. As grandes empresas passaram a ter uma margem de negociação muito maior com os estados e municípios em “guerra fiscal”. Dessa forma, a “guerra fiscal” garantia institucionalmente a reprodução do sistema e das relações de trabalho “em regiões ainda débeis na fundamentação de um padrão de produção preponderantemente industrial. Isso, por si só, já avaliza ‘socialmente’ a sua prática e por este mesmo motivo a Constituição Nacional foi colocada à margem” (ARAÚJO, 2010, p. 190).

Em que pese os principais critérios considerados pelas empresas na hora de definir a instalação de suas respectivas plataformas produtivas consistirem na isenção fiscal e localização geográfica no circuito dos mercados, a força de trabalho também recebeu alguma atenção. E nesse caso, o que mais contou positivamente nos critérios das empresas, afirma Denílson Araújo (2010, p. 192), era “a desorganização política das massas, mesmo as que se encontram empregadas”. Não obstante essa preferência, as grandes empresas obtiveram na região Nordeste outro fator igualmente atrativo: as baixas taxas de remuneração da força de trabalho. Isso porque o desenvolvimento da região até aquele momento não havia conseguido incorporar plenamente a força de trabalho disponível, gerando assim um excedente ainda maior do que aquele verificado no plano nacional. Esse é um dos aspectos centrais do regime de trabalho no Nordeste: uma taxa de remuneração baixa da força de trabalho. Observa-se que no ano de 2000 o rendimento mensal por pessoa ocupada no Nordeste era de 736 reais, enquanto a média no Brasil era de 1.207 reais, segundo dados do IBGE. Essa disparidade reforça, por sua vez, as desigualdades regionais vigentes no país.

No âmbito do mercado de trabalho, o processo de reestruturação produtiva se expressou através da ampliação da terceirização em diversos setores da economia. Se por um lado a terceirização aumentou a produtividade, por outro, acarretou instabilidade e menores rendimentos para os trabalhadores. Além disso, em alguns ramos da produção, a terceirização se tornou paradigmática. É o caso das cooperativas que atuam no setor têxtil (LIMA, 2002). Por meio de contratos entre pessoas jurídicas, indústrias têxteis passaram a terceirizar a confecção de roupas para as cooperativas instaladas no semiárido nordestino. Dada a carência de empregos nessa área e, como foi visto acima, as estruturais condições precárias de trabalho, a oferta de empregos na forma de cooperativas se fez bastante atrativa à população local.

O movimento de flexibilização nas relações de trabalho iniciado nos anos 1990 arrefeceu entre os anos de 2003 e 2015, retomando a partir de 2016. O que se observa ao longo desses dois períodos é um conjunto de estratégias realizadas pelo capital objetivando

e elevar a produção, diminuir ou mesmo eliminar as proteções sociais do trabalho e criar artifícios capazes de motivar os trabalhadores a se manterem engajados ao processo produtivo.

4.5. Crise do emprego e a inserção da Uber na região

As duas primeiras décadas do século XXI representaram um período de mudanças relevantes na fisionomia da região Nordeste. Foi um período marcado pela evolução do processo de integração regional com maior desconcentração da produção industrial, em benefício das áreas mais pobres do país. E maior articulação entre os polos dinâmicos. Com a relativa estabilidade nos indicadores econômicos, tem-se a retomada de políticas de desenvolvimento regional⁶⁰ e a surpreendente recuperação da crise de 2008, demonstrando resiliência e condições endógenas de promover ações anticíclicas capazes de reaquecer a economia.

As mudanças verificadas estão diretamente relacionadas com o tipo de desempenho do Estado na dinâmica socioeconômica brasileira. Sob o comando dos governos petistas, o Brasil passou a adotar um modelo de regulação mais equilibrado entre a produção e o consumo de massas. É também nesse período que os grandes projetos federais começaram a ser executados, com especial destaque para o Programa de Aceleração do Crescimento (PAC)⁶¹. Já no segundo período, caracterizado pela instabilidade política e ruptura da coalizão liderada pelo Partido dos Trabalhadores, ocorreram mudanças na política econômica que impactaram negativamente as relações laborais, alterando o processo de formalização do mercado de trabalho e valorização real do salário mínimo⁶².

No que se refere ao Nordeste, a primeira década se caracterizou pela combinação entre crescimento e desenvolvimento socioeconômico. Isso possibilitou uma consequente melhora no quadro social na região. Através da expansão dos programas sociais, de uma política de valorização do salário mínimo, da formalização do emprego e dos investimentos robustos em infraestrutura básica e no setor produtivo, o Nordeste começou os anos 2000 com

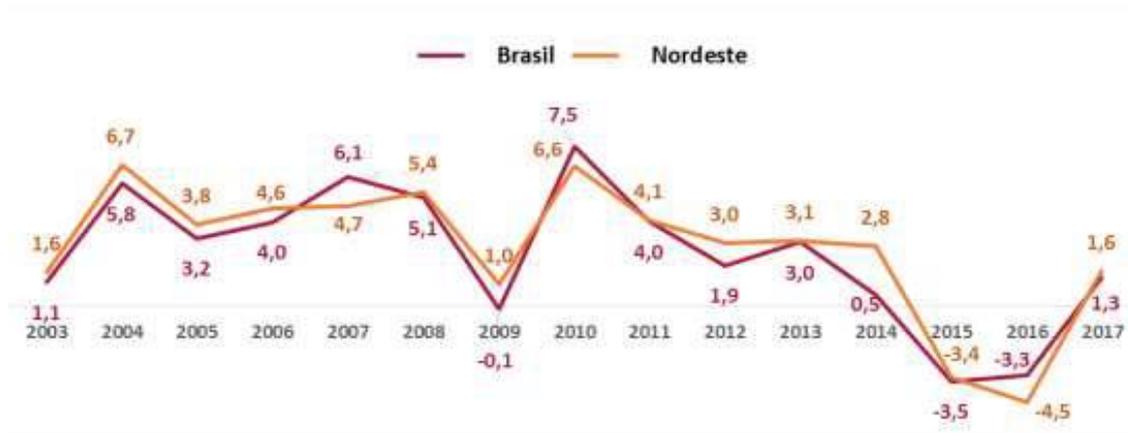
⁶⁰ Aqui vale destacar a Política Nacional de Desenvolvimento Regional e o aumento de recursos e número de operações do Fundo Constitucional de Financiamento do Nordeste (TROYÃO; ARAÚJO; MONTENEGRO, 2019).

⁶¹ “O PAC foi lançado em 22 de janeiro de 2007, sendo constituído por um conjunto de medidas que visam contribuir para a elevação das taxas de crescimento econômico do país. As medidas estão organizadas em cinco blocos: investimento em infraestrutura; estímulo ao crédito e financiamento; melhora do ambiente de investimento; desoneração e aperfeiçoamento do sistema tributário; e, medidas fiscais de longo prazo” (APOLINÁRIO; SILVA; GARCIA, 2011, p. 43).

⁶² Para uma análise mais detalhada sobre esse período, ver: VÉRAS DE OLIVEIRA (2021).

maior dinamismo econômico e tendência positiva nos indicadores sociais. Outra ação governamental que impactou a região consistiu na expansão do crédito para as empresas e as famílias. Com isso, houve aumento do consumo e estímulos à produção, configurando um ciclo econômico virtuoso. E o Nordeste passou a apresentar uma taxa de crescimento econômico superior à média nacional⁶³.

Gráfico 6 – Brasil e Nordeste: Evolução da taxa de crescimento do PIB – 2002 a 2017(%)



Fonte: Elaboração BNB/ETENE, com dados do IBGE (2019).

Durante a primeira década dos anos 2000, tem-se um aumento da formalização do emprego e da renda média *per capita*. Segundo Vêras de Oliveira (2016, p. 60): “entre 1999 a 2009, enquanto o Brasil teve o número de empregos formais ampliado em 64,9%, para o Nordeste esse percentual foi de 77,5%”. A renda média domiciliar *per capita*, no Nordeste, também apresentou resultados positivos. No ano de 2000, o valor registrado pelo Censo correspondeu a R\$ 305,06, enquanto em 2010 a renda *per capita* alcançou R\$ 458,63, ou seja, um aumento de 50,34%. Em comparação com outras regiões, o Nordeste registrou o maior aumento percentual.

Tabela 5 – Renda média domiciliar *per capita* segundo Região – 2000 e 2010

Brasil e Regiões	Renda / Ano 2000	Renda / Ano 2010	Percentual de aumento
Brasil	585,94	767,02	30,90%
Nordeste	305,06	458,63	50,34%

⁶³ Conforme argumentam RODGERS et al. (2021, p. 744) “O Nordeste foi um dos maiores beneficiados com as novas políticas. Uma vez que a pobreza era maior do que em outras partes do país, a região ganhou mais com as políticas de transferências de renda e aumento do salário mínimo, enquanto o Programa de Aceleração de Crescimento (PAC) forneceu suporte para um importante incremento dos investimentos públicos e privados na região. Alguns ramos da indústria e dos serviços, incluindo construção civil, indústria naval, indústria petroquímica, automóveis, calçados, call centers, entre outros, se expandiram a partir de investimentos públicos e privados. No período de 2003 a 2015, a economia nordestina cresceu mais rápido do que a do Brasil como um todo e a desigualdade também caiu na região”.

Norte	356,33	494,11	38,66%
Centro-Oeste	679,37	935,06	37,63%
Sul	674,48	919,90	36,38%
Sudeste	766,40	943,34	23,08%

Fonte: IBGE - Censos Demográficos – Elaboração própria

Apesar desse crescimento, a renda média *per capita*, no Nordeste, continuou sendo a mais baixa do país. Essa característica regional requer maior atenção. Isso porque, a despeito do seu virtuoso desenvolvimento, nessa primeira década dos anos 2000, a maioria dos empregos gerados correspondia a dois salários-mínimos pagos. Observa-se, assim, que a massa salarial paga à força de trabalho no Nordeste se fixou em níveis abaixo do padrão médio de outras regiões. Conforme demonstramos na tabela a seguir, a região Nordeste, há décadas, demonstra o maior percentual de pessoas que recebem até meio salário mínimo. E essa condição se mantém como tendência.

Tabela 6 – Proporção de pessoas com baixa renda – Brasil

Brasil e Regiões	% população com renda < 1/2 SM - Ano 1991	% população com renda < 1/2 SM - Ano 2000	% população com renda < 1/2 SM - Ano 2010
Brasil	66,53%	49,10%	34,67%
Nordeste	86,14%	73,13%	56,10%
Norte	78,62%	67,07%	52,79%
Centro-Oeste	64,81%	44,33%	25,92%
Sul	62,10%	36,83%	19,19%
Sudeste	53,23%	35,06%	23,74%

Fonte: IBGE - Censos Demográficos – Elaboração própria

O efeito dos baixos rendimentos da força de trabalho incidiu sobre a modesta diminuição da desigualdade econômica durante a primeira década do século vigente. Embora, no Nordeste, ela tenha reduzido mais que a média nacional, conforme pode ser verificado na tabela acima. A nossa hipótese é que a reprodução da desigualdade, sobretudo no Nordeste, está diretamente relacionada com aspectos relativos ao padrão das relações de trabalho, tais como os baixos rendimentos, elevado grau de informalidade e, ao mesmo tempo, expressiva concentração de riquezas na região. Portanto, mesmo quando ocorre crescimento econômico da região, os efeitos não são imediatamente observados sobre o conjunto da população. A exceção ocorreu apenas durante o período no qual houve expansão de políticas públicas voltadas para a transferência de renda e valorização real do salário mínimo.

A desigualdade tem se agravado com o processo de flexibilização das relações de trabalho iniciada durante os anos 1990 e aprofundado com a (contra)reforma trabalhista aprovada em 2017. Aliás, isso tem resultado na proliferação de formas de contrato que, na

prática, precarizam o trabalho. Por sinal, essa tem sido a estratégia adotada pela classe empresarial, objetivando reduzir os custos de trabalho e tornar seus respectivos empreendimentos mais competitivos frente ao mercado globalizado. Embora seja um aspecto nacional, ele incide com mais intensidade na região Nordeste.

Tabela 7 - Índice de Gini da distribuição do rendimento nominal mensal dos domicílios particulares permanentes, com rendimento domiciliar, por situação do domicílio

Situação do domicílio - Total		
Brasil e Grande Região	Ano	
	2000	2010
Brasil	0,597	0,536
Nordeste	0,612	0,555

Fonte: IBGE - Censo Demográfico - Elaboração própria

No que pese à reprodução da desigualdade, o Brasil apresentou uma melhora relevante na qualidade de vida da população. E nesse aspecto, os programas sociais voltados para a transferência de renda e a política de valorização real do salário mínimo exerceram um importante papel frente às mazelas sociais que assolavam, principalmente, o Nordeste. O Estado passou a assistir e garantir proteção social a milhões de famílias por meio de programas sociais como o Benefício de Prestação Continuada, Bolsa Família e a Previdência Rural. Estas políticas públicas lograram êxito no que se refere à inclusão da população mais vulnerável, outrora marginalizada. Um grupo social que até então não conseguia desfrutar dos momentos de crescimento econômico no país e na região Nordeste. Em resumo, observa-se uma melhora no quadro social, apesar da modesta redução da desigualdade, conforme problematizamos anteriormente.

Com relação aos grandes projetos federais idealizados para a região Nordeste, o desempenho do Estado brasileiro exerceu um relevante impacto. Contudo, mantiveram-se algumas contradições durante as execuções. Por um lado, recolocou os investimentos em infraestrutura na agenda pública. Por outro, intensificou a desigualdade intrarregional, que caracteriza o Nordeste há muito tempo, concentrando a maior parte dos recursos em alguns estados em detrimento de outros. Isso pode ser verificado a partir da distribuição dos recursos do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) para os diferentes programas vinculados ao PAC durante os anos 2007 e 2009.

Conforme levantamento realizado por Apolinário e Silva (2011), em relação aos “Programas mobilizadores em áreas estratégicas”, o Nordeste recebeu R\$ 370.457.403,68, sendo distribuído 89,51% desse valor para Pernambuco e 8,66% para a Bahia, enquanto os

demais estados da região absorveram apenas 1,83%. No que se refere aos recursos destinados ao “Programa para consolidar e expandir a liderança”, os autores informam que dos R\$ 16.350.379.706,12, Pernambuco absorveu 72,92%, Bahia 20,89% e os demais estados 6,19% desse valor. Por fim, os “desembolsos do BNDES em Programas para Fortalecer a Competitividade da PDP (2008-2009)”, do total de recursos destinados para o Nordeste (8,57%)⁶⁴, Pernambuco ficou com 28,84%, Bahia com 26,53%, Ceará com 15,4% e os demais estados com 29,58%.

Outra contradição de tais projetos federais diz respeito à falta de articulação entre eles. Além de não corresponderem diretamente às reais necessidades de cada estado, alguns projetos tampouco estavam alinhados com a totalidade dos investimentos. Com efeito, entraves para o desenvolvimento de alguns estados foram mantidos, reproduzindo o carácter desigual do desenvolvimento regional. Apolinário e Silva (2011, p. 63) exemplificam esse aspecto com as “Usinas Termelétricas, que de maneira geral cumprem o papel de reserva para o sistema nacional, se utilizavam de mão de obra de outros estados/regiões e usam tecnologias também advindas de outros estados/regiões”. As autoras citam, também, a construção do Aeroporto Internacional de Cargas e Passageiros, localizado no RN⁶⁵. Segundo elas, esse projeto deveria estar fortemente ancorado “numa efetiva política nacional de desenvolvimento regional” (APOLINÁRIO; SILVA, 2011, p. 64).

A segunda década do século XXI ficou marcada por múltiplas crises, com destaque especial para a recessão econômica que abateu o país nos anos 2016 e 2017. Malgrado os efeitos exógenos, como a baixa no preço das *commodities* no mercado internacional e retração da economia chinesa, a nosso ver, a recessão econômica foi agravada com o acirramento da crise política iniciada em 2013, logo após as chamadas “jornadas de junho”, alcançando o seu ápice com o controverso processo de impeachment da então presidenta Dilma Rousseff⁶⁶.

O Nordeste foi uma das regiões que mais sentiram os efeitos negativos desse período. Como é possível notar no Gráfico 6, acima, no ano do impeachment, o Nordeste apresentou queda de -4,5% do PIB e o Brasil -3,3%. Portanto, a região acompanhou a

⁶⁴ O valor total correspondeu a R\$ 12.801.482.266,01.

⁶⁵ A propósito, no início deste ano, o grupo Inframérica, que havia recebido a concessão de gerenciar esse aeroporto em 2011, decidiu devolvê-lo ao governo do estado potiguar, alegando prejuízo com a redução do número de voos nos últimos períodos. A notícia gerou bastante frustração para a população norte-rio-grandense e, sobretudo, para os motoristas por aplicativo, já que as viagens do aeroporto, geralmente, são as mais rentáveis. Vale ressaltar que no projeto, esse empreendimento aeroportuário previa atendimento a 25 milhões de passageiros/ano e 25/mil toneladas de carga/ano. Além disso, esperava-se que fossem gerados 30 mil empregos diretos (APOLINÁRIO et al., 2011). Atualmente, o cenário é bem diferente. Em 2018, o aeroporto encerrou o ano atendendo apenas 2,43 milhões de passageiros (O AEROPORTO... 2020).

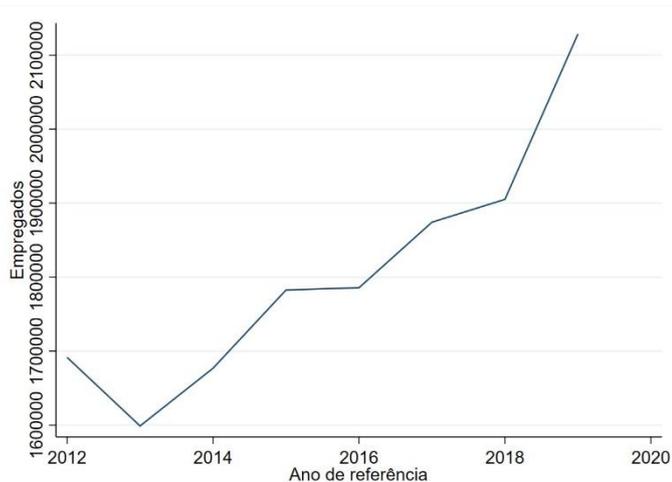
⁶⁶ Sobre essa conjuntura ver: NOGUEIRA (2013) e CARDOSO (2020).

tendência nacional com índices negativos relativamente superiores. No que se refere ao desempenho estritamente econômico da região:

O ano de 2009, em que se observou uma queda no ritmo de crescimento, saindo de 5,4% em 2008 para apenas 1% como reflexo da crise internacional que afetou consideravelmente o país e a região. E o período pós 2010 que, apesar da rápida recuperação econômica 6,6% a.a. em 2010, passou a apresentar no período pós 2011 uma redução do desempenho econômico, culminando com uma taxa negativa de -3,4% a.a. em 2015, acompanhando de perto a tendência nacional (TROVÃO; ARAÚJO; MONTENEGRO, 2019, p. 141).

Apesar da euforia com a qual iniciou a segunda década do presente século, dada a notável recuperação da crise de 2008 e a construção de grandes obras públicas para os eventos relacionados à copa do mundo de futebol, o Brasil finalizou essa conjuntura com elevado nível de desemprego e trabalho informal. A região Nordeste, por sua vez, apresentou resultados ainda piores que a média nacional. Em outros termos, nota-se uma desaceleração do assalariamento formal e uma expansão de novas formas de trabalho cuja informalidade ocupa maior centralidade, entre as quais destacamos aqui a de motoristas por aplicativo. Apontamos essa hipótese com base no exponencial crescimento de trabalhadores por conta própria no setor de transporte terrestre e entrega da região Nordeste, conforme evidenciamos abaixo.

Gráfico 7 – Número de trabalhadores “por conta própria” no setor de transporte terrestre e entrega do Nordeste



Fonte: Elaboração própria, a partir da Pnad Contínua/IBGE.

Esse crescimento do número da força de trabalho classificada pelo IBGE como “trabalhadores por conta própria” evidencia, em certa medida, a ampliação da precarização

das relações de trabalho na região. Ele se expressa, especialmente, na criação de uma nova forma de trabalho, ora introduzida e controlada por empresas-plataformas. Em todo caso, conforme evidenciamos empiricamente nos capítulos seguintes, essa atualização conserva o caráter flexível e precário historicamente existente no padrão das relações de trabalho que caracteriza a região⁶⁷, ao passo em que dá centralidade a informalidade como principal mecanismo de exploração da força de trabalho.

⁶⁷ Conforme argumentam RODGERS et al. (2021, p. 775): “O regime de trabalho no Brasil é altamente desigual e o Nordeste não é exceção. Na verdade, em aspectos importantes, a desigualdade é mais profunda no Nordeste do que em outras partes do país, por exemplo, no que diz respeito à incidência da informalidade”.

5. A EMERGÊNCIA DA UBER NO RN

Este capítulo apresenta uma análise acerca da inserção do serviço por aplicativo no setor de transporte de passageiros, nomeadamente o que se organiza sob a bandeira da Uber, e seu efeito sobre a dinâmica de trabalho no Rio Grande do Norte. O nosso objetivo consistiu em demonstrar isso contextualizando a entrada desse serviço no mercado de trabalho local e seus efeitos. Inicialmente, por meio de uma perspectiva comparada aos parâmetros nacionais, expomos a evolução recente dos indicadores sociais e macroeconômicos referentes ao RN articulados a uma reflexão sobre as mudanças em curso. Com isso, também evidenciamos os aspectos atuais do mercado de trabalho norte-rio-grandense e ressaltamos as tendências de reprodução da desigualdade e da precarização do trabalho no estado.

Conforme já indicamos, a Uber tem se integrado a diferentes regiões com padrões de relações de trabalho historicamente singulares. No caso do RN, tem-se um padrão marcado pela industrialização limitada e tardia e uma economia dependente. Ao longo das últimas décadas, o estado potiguar também registrou baixos rendimentos e excedente da força de trabalho, espelhando os aspectos gerais da região Nordeste. Além disso, apresentou dificuldade em gerar postos de trabalho suficientes para absorver a força de trabalho disponível (DIEESE-RN, 2002). Atualmente, o estado encontra-se fortemente afetado pela crise econômica e política que atinge o Brasil desde 2015. Por sinal, essa crise elevou o número de desempregados acima do nível nacional e tem influenciado o aumento da pobreza no estado potiguar, interrompendo o processo de redução em ambos os indicadores, conforme detalhamos a seguir.

A nosso ver, tais aspectos potencializaram a adesão ao serviço de transporte por aplicativo como estratégia de autoemprego. E é a partir dessa hipótese que esperamos evidenciar o grau de continuidade e descontinuidade da precarização do trabalho frente à emergência do serviço por aplicativo no setor de transporte de passageiros trazido pela Uber. Descrevemos abaixo as principais mudanças socioeconômicas ocorridas no RN, durante as últimas décadas, e um quadro geral sobre os principais indicadores sociais e macroeconômicos referentes ao contexto supracitado. Ressaltamos também, em linhas gerais, o papel desempenhado pelo Estado, uma vez que as formas distintas pelas quais ele atuou sobre a região durante esse período evidenciaram a sua relevância quanto ao padrão de relações de trabalho.

5.1. Aspectos demográficos do Rio Grande do Norte

O Rio Grande do Norte passou por um notável crescimento populacional nas últimas décadas. A população potiguar cresceu 31,15%⁶⁸ entre 1991 e 2010, segundo dados dos últimos Censos demográficos. Nesse período, no estado, a população urbana aumentou 47,67%, ao passo em que a população rural diminuiu 5,8%. A capital potiguar, Natal, e a região metropolitana⁶⁹, foram as áreas que mais cresceram e, como resultado, transformaram-se completamente. Ampliaram as vias, passaram a apresentar crescimento habitacional vertical, sobretudo na capital, e a conviver com inúmeros problemas urbanos, tais como os elevados congestionamentos de automóveis particulares, os insuficientes e precários serviços de transportes coletivos, bem como a insegurança e a degradação ambiental.

O crescimento da População Economicamente Ativa (PEA) também se fez perceber no estado potiguar. Entre 1991 e 2010, ainda segundo os Censos demográficos, a PEA cresceu 63,13%. E a População em Idade Ativa (PIA), entre 1993 e 2011, cresceu 49,63%⁷⁰. Por sua vez, a População não Economicamente Ativa cresceu somente 35,20%. Durante tal período, vale notar, o número médio anual de filhos por mulher por ano reduziu de 3,41, em 1991, para 1,92, em 2010⁷¹. Enquanto isso, a população idosa segue a tendência de crescimento. Em 1991, ela representava 8,2% da população potiguar, ao passo que em 2010 já representava 10,8%. Com efeito, o estado potiguar experimenta um período com a maioria da população em idade ativa, conforme é possível observar no gráfico a seguir.

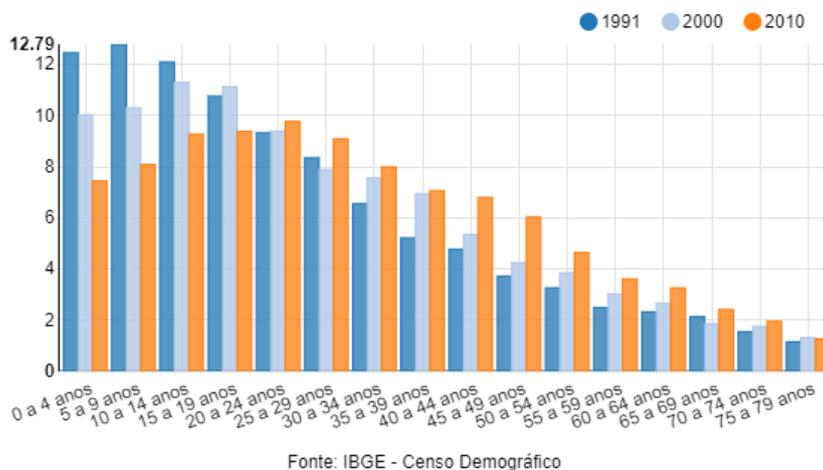
Gráfico 8 – População do Rio Grande do Norte por grupos de idade

⁶⁸ Segundo os últimos Censos demográficos, no ano de 1991 o Rio Grande do Norte contava com 2.415.567 milhões de habitantes, em 2000 já contava com 2.777.509 milhões e em 2010 registrava 3.168.027 milhões de habitantes.

⁶⁹ Conforme a Lei Complementar nº 648, de 30 de abril de 2019: “Constituem a Região Metropolitana de Natal, os municípios de Natal, Parnamirim, Macaíba, São Gonçalo do Amarante, Extremoz, Ceará-Mirim, São José de Mipibú, Nízia Floresta, Monte Alegre, Vera Cruz, Maxaranguape, Ielmo Marinho, Arês, Goianinha e Bom Jesus” (RIO GRANDE DO NORTE, 2019).

⁷⁰ Dados levantados a partir do Ipea Data.

⁷¹ Para o Censo de 1991, utilizamos a informação disponível no site <http://www.ipeadata.gov.br/>, e para o Censo de 2010, a informação disponibilizada pelo site datasus.gov.br.



No que se refere ao nível de escolaridade da população potiguar, observa-se um processo de melhoria. Entre 1991 e 2000, conforme os dados disponíveis, os grupos populacionais que apresentaram crescimento foram os que possuíam mais tempo de estudos. O grupo com 8 a 10 anos de estudos, cresceu 43,71%; o que tem de 11 a 14 anos, 49,01%; e o que tem 15 anos ou mais, 24,46%. Por outro lado, o grupo populacional com menos instrução, isto é, com 1 a 3 anos de estudos, diminuiu 1,31%. Em 2010, o IBGE alterou a classificação dessas variáveis e não foi possível compararmos com as duas décadas anteriores. De toda forma, analisando a nova classificação, o Censo Demográfico 2010 registrou que 56,20% (1.504.033) dos potiguares pertenciam ao grupo “Sem Instrução e Fundamental Incompleto”. Já o grupo pertencente à classificação “Fundamental Completo e Médio Incompleto” correspondeu a 15,34% (410.456) da população. O grupo classificado como “Médio Completo e Superior Incompleto” representou 22,15% (592.671). Por fim, o grupo classificado como “Superior Completo” correspondeu apenas a 5,91% (158.057) da população. Em suma, com base nessas informações, podemos afirmar que o estado potiguar ainda apresenta um expressivo contingente populacional com pouco ou nenhum nível de instrução formal. “A causa deste problema”, aponta o DIEESE (2007, p. 13), “pode ser encontrada nos baixos rendimentos familiares, que obrigam a entrada precoce de jovens no mercado de trabalho e ao abandono ou baixo rendimento escolar”.

5.2. O desenvolvimento recente do RN e o seu nexu com o padrão das relações de trabalho

No que se refere à dinâmica da economia, o Rio Grande do Norte refletiu em seu território a agenda neoliberal adotada durante os anos 1990 no Brasil e as estratégias

praticadas pelas demais unidades federativas da região Nordeste. Depois de duas décadas de impulsos industrializantes em seu território, com destaque especial para a exploração de gás e petróleo no oeste potiguar, iniciada em 1970⁷² e elevando o RN⁷³ à condição de maior produtor nacional de petróleo em terra e segundo maior na produção em mar, assim como a modernização da indústria salineira, setor no qual também lidera na produção nacional, e, não menos relevante, a expansão da indústria de transformação, especialmente no setor têxtil e de confecções, o estado potiguar passou por uma reestruturação produtiva e organizacional ao longo dos anos 1990, encerrando o período com o seu mercado de trabalho formal sob nova configuração. Não obstante, no caso da indústria têxtil, a reestruturação produtiva e organizacional começou antes. Marconi Gomes da Silva explica que:

Embora se costume fazer alusão à reestruturação industrial no Brasil na década de noventa, no Rio Grande do Norte esse processo foi iniciado na década de oitenta com a chegada de grandes grupos no setor têxtil e de confecções. Um caso paradigmático disso foi a compra da empresa Seridó pela Coteminas, no ano de 1984. A reestruturação então posta em curso em 1985 consistiu fundamentalmente na manutenção dos equipamentos existentes e na implantação de uma nova gestão da força de trabalho que implicou a imediata dispensa de 1.360 trabalhadores num universo de 1.800, sendo os 540 remanescentes escolhidos segundo o critério da “ficha limpa” (SILVA, 2008, p. 158).

Em todo caso, conforme a tabela abaixo revela, o RN iniciou o novo milênio com maior número de trabalhadores ocupados nos setores de serviço e comércio, ao passo em que as ocupações no setor público e na indústria em geral (transformação e utilidade pública) sofreram relativas retrações.

Tabela 8 – Composição do mercado de trabalho formal por setor no RN

Setor	1985		1995		2000	
1 - Extrativa Mineral	3.319	1,6%	5.006	1,7%	4.779	1,5%
2 - Indústria de Transformação	32.816	16,6%	30.498	10,7%	40.775	12,9%
3 - Serviços Industriais de Utilidade Pública	4.206	2,1%	5.541	1,9%	2.871	0,9%
4 - Construção Civil	8.905	4,5%	9.721	3,4%	13.812	4,3%
5 - Comércio	18.415	9,3%	28.625	10,1%	41.681	13,2%
6 - Serviços	40.059	20,3%	53.428	18,9%	73.412	23,2%
7 - Administração Pública	8.5678	43,5%	136.563	48,3%	122.629	38,8%
8 - Agropecuária, extração vegetal, caça e pesca	3.219	1,6%	13.094	4,6%	15.529	4,9%

⁷² Antes de 1970, a economia potiguar era baseada, segundo Marconi Gomes da Silva, “numa estrutura produtiva com baixos níveis de diversificação e de integração, com forte vínculo a atividades agropecuárias e extrativas e fundada em reduzido número de produtos. Além da produção agropecuária para o autoconsumo, constituíram-se nas principais atividades da economia potiguar a cotonicultura, a pecuária bovina, a canavieira e extrativismo do sal marinho e da scheelita” (SILVA, 2008, p. 151).

⁷³ O sistema produtivo norte-rio-grandense é baseado, principalmente, na exploração de recursos naturais (APOLINÁRIO et al., 2011).

Total	196.617	100%	282.476	100%	315.488	100%
--------------	---------	------	---------	------	---------	------

Fonte: Elaboração própria, a partir da Relação Anual de Informações Sociais.

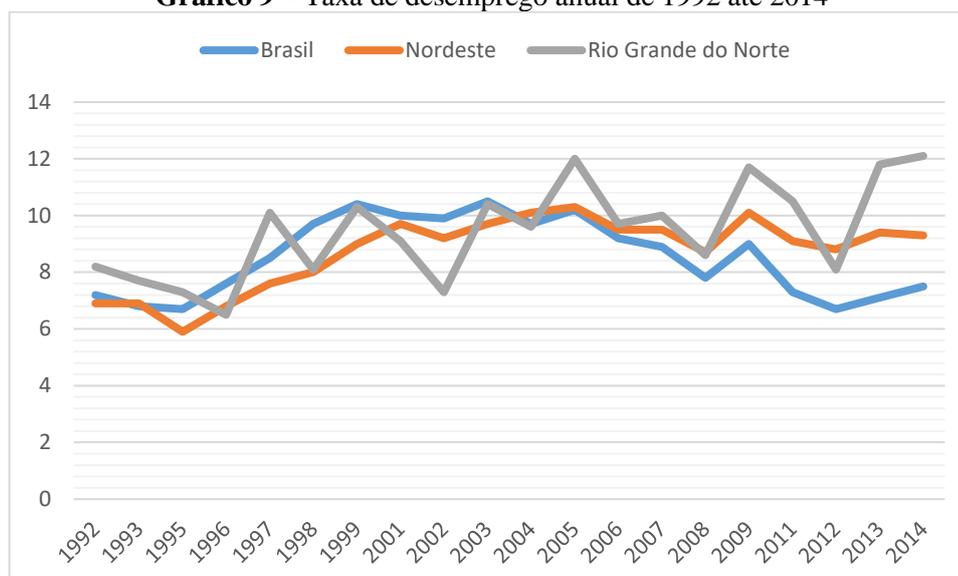
Com base na tabela acima, verifica-se que o mercado de trabalho potiguar se tornou consideravelmente caracterizado por um elevado índice de ocupações no setor de serviços. E consoante ao que já problematizamos, esse é um setor que, via de regra, apresenta as menores taxas de rendimento e maior grau de precarização. Outro aspecto que chama atenção durante o período considerado acima é a expressiva presença do setor público. Por outro lado, percebe-se a redução relativa da Indústria de Transformação, entre 1985 e 2000, e dos Serviços Industriais de Utilidade Pública. Esses setores, vale lembrar, são aqueles cujas ocupações, em sua maioria, oferecem as melhores condições de trabalho e maiores rendimentos.

Os anos 1990, no RN, também ficaram marcados pela incapacidade de o mercado de trabalho absorver a maior parte da força de trabalho disponível⁷⁴, “pois os assalariados do setor privado com carteira assinada representavam, em novembro de 1999, apenas 26,8% dos trabalhadores ocupados e do setor público, 21,4%, totalizando menos da metade dos ocupados (48,2%)” (DIEESE-RN, 2002, p. 25). E os outros 51,8% dos trabalhadores estavam inseridos em condições precárias de trabalho. Destes, 21,8% eram autônomos, 10,4% correspondiam a empregados do setor privado sem carteira de trabalho, 9% eram ocupados com outras atividades familiares e 10,6% eram empregados domésticos (DIEESE-RN, 2002). Ainda de acordo com estudo realizado pelo DIEESE (2007, p. 12):

As mudanças ocorridas na década de 1990, com o processo de reestruturação produtiva e organizacional, implicaram, em grande parte, na drástica redução de postos de trabalho, o que alterou sobremaneira a composição da População Economicamente Ativa (PEA) no que tange à relação entre ocupados e desempregados. Os postos de trabalho gerados nos anos subsequentes não foram suficientes para absorver toda a demanda, elevando assim o número de desempregados.

Nota-se, portanto, que as reformas neoliberais, especialmente aquelas relativas à flexibilização do regime de trabalho, além de não gerarem mais empregos, agravaram o precário padrão de relações de trabalho no estado. Como é possível observar no gráfico abaixo, durante a maior parte do período analisado, a taxa de desemprego no Rio Grande do Norte ficou acima das taxas de desemprego regional e nacional.

⁷⁴ Em 1999, estimava-se que a força de trabalho disponível na região metropolitana de Natal, local de maior concentração populacional do estado, era formada por aproximadamente 412.000 trabalhadores (DIEESE-RN 2002).

Gráfico 9 – Taxa de desemprego anual de 1992 até 2014

Fonte: Elaboração própria, a partir da Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios (Pnad/IBGE)

Outro aspecto presente no padrão das relações de trabalho no estado potiguar diz respeito aos baixos rendimentos alcançados pela força de trabalho nas últimas décadas. Como é possível constatar a seguir, a renda média do trabalho principal também se manteve abaixo do nível registrado nacionalmente e um pouco acima do nível registrado para a região Nordeste.

Tabela 9 – Renda média do trabalho principal

Unidade Territorial	1992	1997	2002
Brasil	R\$ 891,08	R\$ 1.177,48	R\$ 1.056,80
Nordeste	R\$ 474,82	R\$ 613,85	R\$ 575,72
Rio Grande do Norte	R\$ 505,50	R\$ 729,18	R\$ 748,85

Fonte: Elaboração própria, a partir da Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios (Pnad/IBGE)

Como se vê, embora o estado potiguar apresentasse uma renda média do trabalho principal um pouco acima da média regional ao longo dos anos 1990, quando comparada com a média nacional, ela corresponde somente à metade. Além disso, vale notar o elevado grau de informalidade⁷⁵ no mercado potiguar, ainda que se mostre um pouco abaixo da média regional, ele atingiu mais da metade da força de trabalho potiguar.

Tabela 10 – Grau de informalidade (1993-2003)

Unidade Territorial	1993	1998	2003
Brasil	57,2	58,8	57,4

⁷⁵ Para o levantamento desse índice, utilizamos a definição do Ipea Data segundo a qual os trabalhadores agregados correspondem à divisão entre empregados sem carteira + trabalhadores por conta própria / trabalhadores protegidos + empregados sem carteira + trabalhadores por conta própria.

Nordeste	75,7	76,2	73,9
Rio Grande do Norte	69,5	70,8	67,6

Fonte: Elaboração própria, a partir da Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios (Pnad/IBGE)

Outra característica que merece atenção diz respeito à quantidade de horas semanais trabalhadas entre os grupos que constituem a maioria da força de trabalho no estado⁷⁶. Conforme apontamos na tabela abaixo, o estado norte-rio-grandense iniciou o novo milênio com um percentual elevado de trabalhadores com jornada laboral acima de 44 horas semanais. Aliás, no caso dos empregados com carteira assinada, o percentual registrado é superior aos níveis nacional e regional.

Tabela 11 – Pessoas de 10 anos ou mais de idade, ocupadas na semana de referência por grupos de horas habitualmente trabalhadas por semana no trabalho principal, sexo e posição na ocupação, subgrupo e categoria do emprego no trabalho principal

Variável - Pessoas de 10 anos ou mais de idade ocupadas na semana de referência - percentual do total geral							
Ano - 2000							
Brasil, Grande Região e Região Metropolitana	Posição na ocupação, subgrupo e categoria do emprego no trabalho principal	Grupos de horas habitualmente trabalhadas por semana no trabalho principal					
		Até 14 horas	15 a 29 horas	30 a 39 horas	40 a 44 horas	45 a 48 horas	49 horas ou mais
Brasil	Empregados - com carteira de trabalho assinada	0,32 %	1,65 %	3,16 %	15,78 %	7,74 %	7,81 %
	Empregados - sem carteira de trabalho assinada	1,05 %	3,03 %	2,52 %	7,15 %	4,26 %	6,48 %
	Conta própria	1,1 %	2,43 %	2,44 %	6,3 %	3,55 %	7,64 %
Nordeste	Empregados - com carteira de trabalho assinada	0,28 %	1,94 %	2,34 %	8,73 %	4,79 %	5,44 %
	Empregados - sem carteira de trabalho assinada	1,15 %	3,81 %	2,7 %	7,96 %	4,63 %	7,68 %
	Conta própria	1,42 %	3,62 %	3,22 %	7,19 %	3,89 %	6,93 %
Natal (RN)	Empregados - com carteira de trabalho assinada	0,33 %	2,36 %	4,57 %	17,81 %	8,95 %	8,37 %
	Empregados - sem carteira de trabalho assinada	1,03 %	3,06 %	2,18 %	6,27 %	3,6 %	7,26 %
	Conta própria	1,36 %	2,75 %	2,28 %	5,07 %	2,61 %	7,14 %

Fonte: Elaboração própria, a partir de dados IBGE - Censo Demográfico 2000

Além da manutenção da precarização do trabalho, o programa neoliberal também se refletiu no estado através da privatização de empresas estatais. O caso mais notório consistiu

⁷⁶ Além de formarem a maioria da força de trabalho, os empregados assalariados com carteira de trabalho assinada, os empregados assalariados sem carteira de trabalho assinada e os que trabalham por conta própria, correspondem ao perfil predominante observado nas análises de trajetórias dos motoristas por aplicativo entrevistados. E, dessa forma, buscamos analisar a reprodução das condições de trabalho.

na venda da Companhia Energética do Rio Grande do Norte (COSERN), uma empresa estratégica para o desenvolvimento estadual. Em dezembro de 1997, a pretexto de levantar recursos para investir na infraestrutura do estado, a COSERN foi leiloada na bolsa de valores do Rio de Janeiro, “o lance vencedor foi de R\$ 676,4 milhões, com ágio de 73,61% sobre o preço mínimo”⁷⁷. Vale observar, ademais, o impacto dessa privatização na composição do mercado de trabalho formal referente ao setor de Serviços Industriais de Utilidade Pública. De acordo com os dados apresentados na tabela 8, em 1995 esse setor contava com 5.541 trabalhadores e em 2000, ou seja, após a privatização, passou a contar com apenas 2.871.

Ainda nesse período, a estratégia da “guerra fiscal” ganhou forma e expressão através do Programa de Apoio ao Desenvolvimento Industrial do Rio Grande do Norte (PROADI). Em que pese ter sido elaborado em 1985, foi durante a década de 1990 que se pôde observar os seus efeitos sobre a economia potiguar. E ele nos interessa aqui em virtude de ter provocado uma forte concentração de empresas (75%) na região metropolitana de Natal (ARAÚJO, 2010). E, por sua vez, essa concentração do setor produtivo agravou a desigualdade no território potiguar nos anos subsequentes. As regiões central e do agreste foram as menos favorecidas com o PROADI. Dessa forma,

Do ponto de vista da geração de oportunidades de ocupação para a população em idade de trabalhar, no período de 1991 a 2000, a Região Metropolitana apresentou-se mais dinâmica do que o Rio Grande do Norte, pois apresentou taxa média de crescimento anual da população ocupada de 2,8%, enquanto a unidade federativa de apenas 1,7%. Certamente, por esse motivo, a Região Metropolitana teve a sua participação na ocupação elevada de 37% para 43% de 1991 para 2000. Portanto, ao menos no atinente ao quantitativo de pessoas ocupadas, em plena década marcada pela acentuação da inserção da economia brasileira na economia mundial, que assentou bases adversas para a geração de oportunidades de ocupações, pode-se dizer que, na Região Metropolitana, as ações foram relativamente bem-sucedidas quanto à criação de ocupações em geral, isto é, independentemente da posição na ocupação (CLEMENTINO; SILVA; PEREIRA, 2009, p. 201).

Em todo caso, o PROADI possibilitou a geração de empregos formais⁷⁸ no setor produtivo, ainda que em números insuficientes, e uma expansão industrial relevante no RN. Vale salientar que o estado entrou em uma “guerra fiscal” contra estados que desfrutavam de uma infraestrutura mais consolidada e de políticas fiscais mais agressivas, tais como Bahia,

⁷⁷ O jornalista Amaury Ribeiro Jr., em seu livro *A privatária tucana*, classificou o evento como “um case emblemático de como o dinheiro público pode servir de alavanca para alienar patrimônio público em favor de interesses privados” (RIBEIRO JR., 2011, p. 171).

⁷⁸ Em sua maioria, vale notar que tais empregos, ainda que formais, correspondiam a “baixa qualidade” e rendimentos de 1 ou no máximo 2 salários (CLEMENTINO; SILVA; PEREIRA, 2009).

Ceará e Pernambuco (ARAÚJO, 2010). Em resumo, a contradição do PROADI consistiu em: “por um lado, fortaleceu a especialização produtiva tradicional e, por outro, viabilizou a reprodução privada através do financiamento do capital de giro” (ARAÚJO, 2010, p. 208). Em certa medida, portanto, esse programa serviu apenas para que empresas instaladas no território potiguar não migrassem para outra região.

A modernização da agropecuária potiguar também merece destaque. Ela se transformou durante a última década do século XX num relevante polo dinâmico da região Nordeste. A produção irrigada de frutas tropicais no polo Açu-Mossoró reforçou a arrecadação de receitas para o estado potiguar. Em 2002, a fruticultura era a atividade que mais gerava emprego formal no estado (DIEESE, 2007). Segundo o relatório do DIEESE (2007, p. 10-11):

O setor agropecuário vem se destacando e a fruticultura irrigada se expande desde a segunda metade da década de 1980. Destacam-se a produção de melão, banana, manga, mamão e melancia; produtos que estão entre os principais itens da pauta de exportação do estado. Na região Açu/Mossoró encontra-se o Pólo de Fruticultura Irrigada com maior concentração de agroindústrias processadoras dos frutos. Nesta cadeia, se inclui também os agricultores de assentamentos que estão integrados à produção das agroindústrias, porém a produção é escoada a preços mais baixos do que obteriam se comercializassem diretamente ao consumidor final.

O setor de serviços também garantiu maior dinamização da economia do RN. A expansão de serviços nas áreas de saúde e de educação se mostrou fundamental para o crescimento econômico no estado. Contudo, vale evidenciar os efeitos provocados pela estratégia neoliberal de privatização das atividades estatais iniciada na década de 1990. A área de saúde se tornou paradigmática nessa conjuntura. Nos serviços hospitalares, médicos e de saúde, tais efeitos se mostraram, inclusive, na redução de servidores públicos nesse setor de 10,1 para 6,7 mil, ao passo que no setor privado passou de 3,4 para 9,3 mil trabalhadores (SILVA, 2008). Segundo os cálculos apresentados por Marconi Gomes da Silva (2008), enquanto o setor público decresceu a uma taxa média anual de 4,2%, o setor privado cresceu a uma taxa de 12%.

O turismo também cresceu durante esse período e se tornou um importante absorvedor de força de trabalho no estado, sobretudo na capital. No RN, em uma década, a atividade de turismo, segundo dados extraídos da RAIS, cresceu 91,80%. Em 1990, havia 27.137 trabalhadores empregados em tal atividade e em 2000, 52.049. Todavia, é importante ressaltar que as ocupações nessa atividade não são “homogêneas” e distribuídas por todo o

estado. Além da maior parte das ocupações se concentrarem na capital, existe uma considerável assimetria entre os diferentes profissionais que compõem a força de trabalho dessa atividade, quer em termos de remuneração, quer na qualificação.

Em linhas gerais, o RN terminou a década de 1990 com um crescimento superior à média nacional e regional. Ao fim e ao cabo, é nesse contexto que se consolidou a industrialização do Rio Grande do Norte. Segundo descrevem Aquino e Nunes (2019, p. 292):

O Rio Grande do Norte termina o século XX, portanto, crescendo bem acima das médias brasileira e nordestina depois de passar por profundas transformações em um curto espaço de tempo. De uma economia primário-exportadora, dependente da agropecuária, o estado diversifica sua base produtiva e assume um perfil urbano-industrial. Assim, ao lado das atividades tradicionais reestruturadas, verifica-se a consolidação de uma base produtiva inteiramente nova, assentada na indústria do petróleo, na fruticultura irrigada de exportação e no setor terciário. Essas atividades, baseadas na exploração de recursos naturais, vão alavancar o crescimento do PIB potiguar no período, que alcança a 19ª posição no Brasil e a 6ª posição na Região Nordeste.

O estado potiguar se manteve em um patamar de desigualdade relativamente alto, apesar do crescimento em seu PIB e do ritmo de mudança acelerado na dinâmica econômica. Observando mais detidamente o índice de Gini do RN, notamos que entre os anos de 1990 e 2000, houve aumento da desigualdade, apesar do crescimento econômico expressivo. Por sua vez, no período entre o ano de 2000 a 2010, ocorreu diminuição da desigualdade, embora o crescimento econômico tenha sido pouco abaixo daquele observado na década anterior. Vale notar que essa oscilação se manteve em um mesmo patamar, a diferença esteve somente nas respectivas tendências. Durante a década de 1990, a tendência era de aumento da desigualdade, enquanto na década seguinte houve diminuição. A nosso ver, isso evidencia que crescimento econômico e desenvolvimento não estão necessariamente atrelados. E que a desigualdade continuou a se reproduzir no estado relativamente independente do crescimento econômico.

Tabela 12 – Renda, Pobreza e Desigualdade – Estado do Rio Grande do Norte

Índice	1991	2000	2010
% de extremamente pobres	33,08	21,54	10,33
% de pobres	60,09	44,89	23,79
Índice de Gini	0,630	0,640	0,600
IDH	0,428	0,552	0,684

Fonte: PNUD, Ipea e FJP (2020).

O RN seguiu a tendência que se verificou em nível nacional e regional. Contudo, no estado potiguar, a forte crise fiscal iniciada no final dos anos 1990, comprometeu a situação macroeconômica do estado. A desaceleração da produção de petróleo e a diminuição de investimentos da Petrobras no RN impactaram a arrecadação tributária do estado. Para se ter uma ideia sobre isso, em relatório, o DIEESE (2007, p. 10) aponta que:

a importância dessa atividade está não apenas na produção, mas também no pagamento de *royalties*, que, em 2005, somaram aproximadamente R\$ 7,2 bilhões [...]. Esse valor é muito significativo para uma economia cujo produto interno bruto em 2004 foi de R\$ 15,9 bilhões.

Apesar disso, os efeitos no estado com a saída paulatina da Petrobras foram atenuados em virtude do crescimento econômico nacional, das políticas de desenvolvimento regional e de transferência de renda que marcaram os anos 2000.

Essa dependência das políticas nacionais lançou o estado numa crise aguda quando o Brasil entrou em recessão econômica. À medida que a economia nacional desacelerou, a partir de 2015, e a política de cortes de gastos públicos adotada, a economia do RN não só declinou como teve uma considerável piora em suas contas públicas. Não por acaso, a partir desse período, o estado potiguar passou a ocupar as manchetes dos principais jornais com o colapso em seus serviços de saúde e segurança pública. Atrasos na folha de pagamento do funcionalismo público e a dificuldade para cumprir a Lei de Responsabilidade Fiscal foram outros problemas enfrentados pelos sucessivos governos estaduais dos últimos anos. Ainda assim, o processo de desestruturação da produção de petróleo e gás no estado permaneceu, culminando em 2020 com a venda de todos os ativos da Petrobras no RN⁷⁹.

Além disso, os investimentos públicos e privados realizados no estado potiguar anteriores à crise, não se converteram em uma expressiva geração de empregos para a população. Isso porque tais investimentos, no RN, não se assemelharam àqueles verificados em outros estados da região, como Pernambuco, que recebeu obras estratégicas como a Petroquímica de Suape, a Refinaria Abreu e Lima e o Estaleiro Atlântico Sul, ou a Bahia, que contou com obras de infraestrutura logística como o metrô, trem urbano de Salvador e a

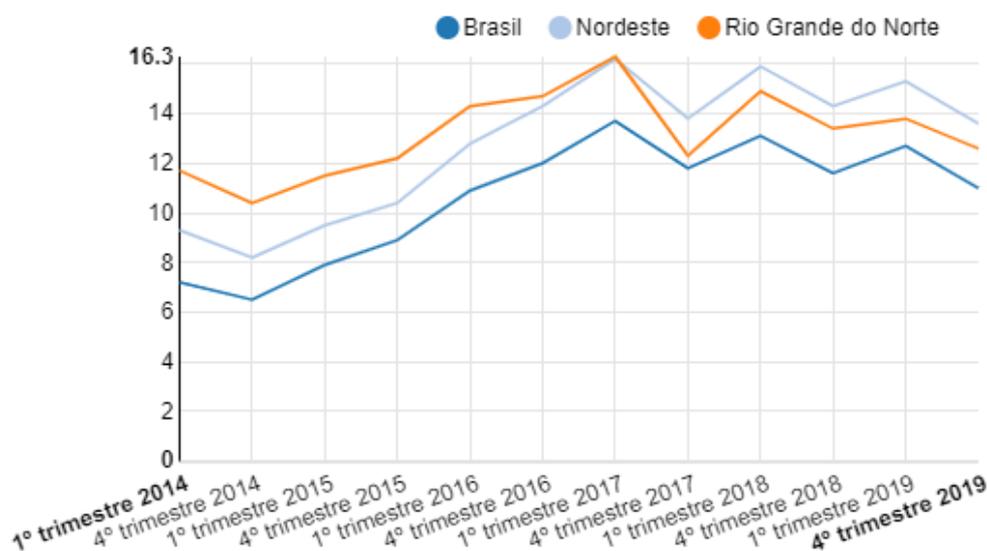
⁷⁹ A notícia da venda dos ativos da Petrobras no estado foi recebida com preocupação pelo governo Fátima Bezerra. Isso porque, de acordo com o governo, “a Petrobras representa 52% do Produto Interno Bruto (PIB) da Indústria e gerou R\$ 425 milhões de royalties em 2019 para Estado e municípios. Em salários, a Petrobras paga R\$ 531 milhões ao ano – um terço do volume salarial da Indústria do RN” (GOMES, 2020). Além disso, a saída da Petrobras “ameaça 5,6 mil empregos diretos de trabalhadores efetivos e terceirizados relacionados à atuação da empresa no estado” (Idem).

construção da Ferrovia de Integração Oeste-Leste (APOLINÁRIO; SILVA, 2011). No caso do RN, segundo Apolinário, Silva e Garcia (2011, p. 74):

Dentre as principais obras destacam-se a adequação da BR 101/RN, pista do Aeroporto São Gonçalo do Amarante, dragagem e aprofundamento do acesso aquaviário do Porto de Natal, repotencialização do sistema de atracação do Terminal Salineiro de Areia Branca, Usinas termelétricas (Baía Formosa, Vale do Açu, e Potiguar III), Refinaria Potiguar Clara Camarão, Parque Eólico Alegria I e II.

Em que pese a relevância de tais investimentos no estado, não se verificou aumento de empregos estáveis. Em larga medida, os empregos gerados foram ocupações temporárias, enquanto duravam essas obras. No que se refere aos investimentos privados, o destaque foram as construções de parques eólicos cuja geração de emprego é sazonal para os serviços menos qualificados e bastante reduzida para os empregos especializados. Consta-se, pois, relativa oscilação da geração de empregos formais no estado durante a transição entre as duas primeiras décadas do século vigente. Conforme o gráfico a seguir, ao longo do período analisado, a taxa de desemprego no RN manteve-se superior à taxa nacional e, em alguns momentos, acima da taxa regional⁸⁰.

Gráfico 10 – Taxa de desocupação, na semana de referência, das pessoas de 14 anos ou mais de idade (%)



Fonte: IBGE - Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios Contínua trimestral

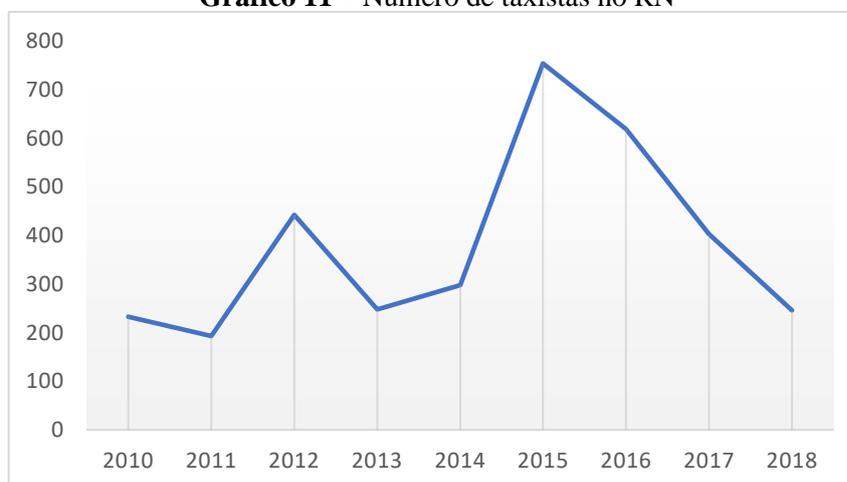
⁸⁰ A mudança no padrão da taxa de desocupação a partir do 1º trimestre de 2017, no qual o RN passa a registrar um percentual abaixo do apresentado pela região, tem a ver com o crescimento da desocupação na Bahia e em Pernambuco, os maiores concentradores da força de trabalho no Nordeste. Segundo a Pnad, nesse período, o RN registrou uma taxa de desocupação de 16,3% e depois 14,9%, enquanto a BA registrou 18,6% e depois 17,9%, e PE 17,1% e depois 17,7%.

Em linhas gerais, a partir dos dados e argumentos expostos acima, percebe-se que o padrão das relações de trabalho no RN nas últimas décadas mostrou-se precário para a maioria dos trabalhadores. Além disso, a industrialização tardia e o caráter caudatário do desenvolvimento do estado reforçaram essa precarização, na qual os baixos rendimentos, as jornadas de trabalho elevadas e o significativo grau de informalidade constituem as principais expressões. De toda forma, vale observar que, ao comparar esses aspectos do RN com aqueles apresentados pela região Nordeste e o Brasil, o estado potiguar ocupa uma posição intermediária, isto é, embora quase sempre exiba indicadores socioeconômicos piores que os nacionais, ele se mostra, na maioria dos casos, pouco acima dos mesmos indicadores para a região. É nesse contexto que a Uber inicia a oferta de seu serviço e, por conseguinte, passa a explorar a força de trabalho local.

5.3. A entrada da Uber e seus efeitos no setor de transporte de passageiros do RN

No mercado norte-rio-grandense, a Uber só começou a atuar no dia 26 de agosto de 2016. O segmento de taxistas foi o primeiro a ser atingido pela inserção dessa empresa no mercado de trabalho potiguar. Depois de apresentar um relevante crescimento gerado pelo aumento do fluxo de turistas – influenciado pelos jogos da Copa do Mundo de Futebol –, o número de taxistas diminuiu acentuadamente após a entrada da Uber. O serviço de táxis “perdeu 60% da demanda e atualmente tem um número 10 vezes menor de taxistas na rua (3 mil)” (GOMES, 2019). No gráfico abaixo, apresentamos esse impacto sobre aqueles taxistas com vínculos formais e com registro na RAIS.

Gráfico 11 – Número de taxistas no RN



Fonte: Elaboração própria, a partir da Relação Anual de Informações Sociais.

À imprensa na época, o presidente do Sindicato dos Condutores de Táxis do RN, Wdarlan Rodrigues, disse receber a Uber “com maus olhos, porque é um transporte ilegal. Eles não têm motoristas com condições de levar passageiros, os taxistas fazem treinamento de cinco em cinco anos e têm várias fiscalizações. Esse Uber se configura em uma concorrência desleal” (GRUPO AGORA RN, 2016). Apesar das queixas e protestos dos taxistas e da posição contrária do então prefeito Carlos Eduardo, autor de um projeto de lei que proibia o serviço por aplicativo no setor de transporte de passageiros em Natal, a Uber ingressou no mercado potiguar.

A categoria de taxistas no estado, sobretudo nas cidades em que o serviço da Uber está presente, tem percebido os rendimentos caírem e as condições de trabalho piorarem desde 2016. Em 2020, essa situação agravou com o advento da pandemia da Covid-19. Em depoimento para a imprensa local, motoristas de táxis informaram que estavam se mantendo graças à “fidelidade de clientes antigos”, pois durante a pandemia da Covid-19 os clientes nas ruas reduziram consideravelmente. Segundo o atual [2021] presidente do Sindicato dos Condutores de Táxis do RN, Aldemir Calixto:

A situação, que já estava bastante complicada com a chegada dos aplicativos, piorou desde o começo da pandemia no ano passado. A crise sanitária foi o fim da picada, como se diz por aí. Antes, a gente visualizava alguma saída, mas hoje todo mundo olha de um lado a outro e não consegue enxergar nenhuma luz no fim do túnel (SALUSTINO, 2021).

A Uber, desde 2018, opera em toda região metropolitana de Natal e na cidade de Mossoró, corroborando o nosso argumento de que a estratégia da empresa consiste em ocupar e monopolizar o serviço de transporte particular de passageiros em áreas com maior garantia de lucros. Com efeito, as regiões mais carentes de transportes públicos no RN, até o presente momento, não desfrutam de tais serviços oferecidos pela Uber. Os dois mapas abaixo fornecidos pelo site da Uber revelam a forma de ocupação territorial – desconsiderando as fronteiras municipais e estaduais – e a estratégia de concentrar o seu serviço nos locais em que há mais demandas, mas não necessariamente mais deficitários de transporte particular de passageiros.

Figura 2 – Presença da Uber na região metropolitana de Natal



Fonte: <https://www.uber.com/global/pt-br/cities/natal/>

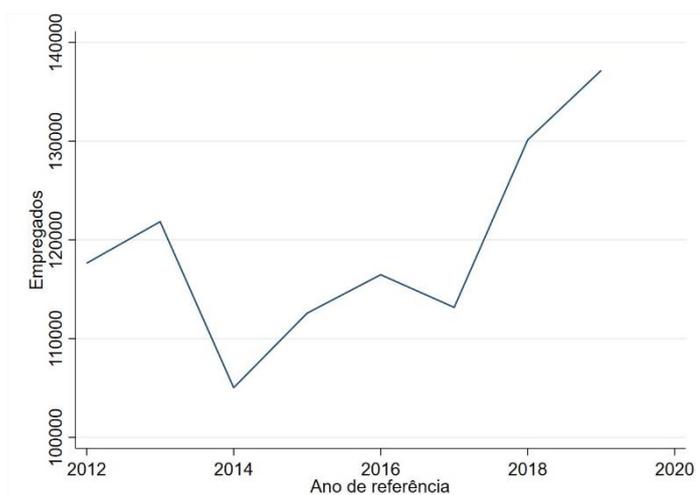
Figura 3 – Presença da Uber na região metropolitana de Mossoró



Fonte: <https://www.uber.com/global/pt-br/cities/mossoro/>

Segundo informações repassadas à imprensa pela Compar-RN, atualmente, o número estimado de motoristas cadastrados na plataforma Uber é de pelo menos 11 mil. Ao menos 6 mil motoristas trabalham diariamente utilizando essa plataforma digital. E enquanto um taxista realiza em média apenas 4 viagens diárias, cada motorista conectado a Uber consegue “de 10 a 20 viagens por dia, dando uma média de 80 mil viagens diárias” intermediadas pela plataforma (GOMES, 2019). Na última década, segundo os dados apresentados pela Pnad Contínua, observa-se um crescimento do número de trabalhadores que compõem a categoria “conta própria” no setor de transporte terrestre e entrega no RN. Esse número cresceu de maneira acentuada a partir de meados de 2016, logo após a entrada da Uber no mercado de trabalho potiguar.

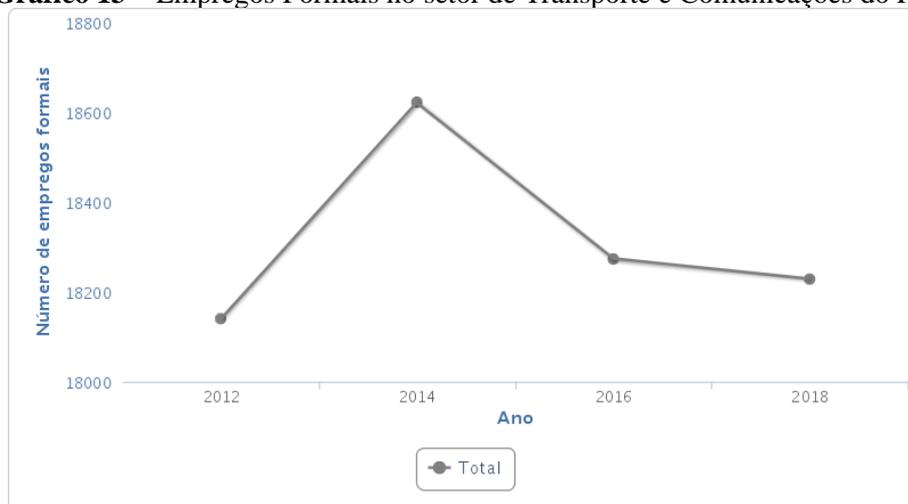
Gráfico 12 – Número de trabalhadores “por conta própria” no setor de transporte terrestre e entrega do RN



Elaboração própria, a partir da Pnad Contínua/IBGE.

Por sua vez, conforme o gráfico abaixo, observamos uma redução expressiva dos empregos formais no setor de Transportes e Comunicações do RN até 2016 e uma tendência de diminuição durante o período seguinte. A nossa hipótese é que possivelmente o serviço de transporte de passageiros por aplicativo tenha se tornado uma alternativa de autoemprego para aqueles trabalhadores que não conseguiram recuperar os empregos formais frente a essa conjuntura de crise econômica.

Gráfico 13 – Empregos Formais no setor de Transporte e Comunicações do RN



Elaboração própria, a partir da Relação Anual de Informações Sociais.

Vale lembrar, ainda, que entre 2018 e 2019, portanto, antes do aparecimento da pandemia da Covid-19, a taxa de desemprego no RN, assim como as respectivas taxas regionais e nacionais (que desde 2015 haviam sido alçadas a patamares elevados),

apresentavam ligeira tendência de queda⁸¹. Comumente, ocupações classificadas na categoria “conta própria” diminuíam em conjunturas de redução do desemprego, ao passo em que aumentavam quando este também crescia. No entanto, os gráficos acima revelam que a categoria “conta própria”, particularmente no setor de transporte terrestre e entrega, cresceu a despeito da diminuição do desemprego durante aquele curto período. A nosso ver, essa mudança parcial na configuração do mercado de trabalho foi possivelmente influenciada pela integração de empresas-plataformas ao mercado de trabalho. Isso também corrobora a tendência crescente da centralidade do trabalho informal com o advento de empresas-plataformas como a Uber.

Um dos aspectos mais interessantes, para não dizer perversos, e que merece destaque na dinâmica de trabalho estabelecida pela Uber diz respeito ao repasse dos riscos e custos operacionais do serviço para os motoristas. Essa condição tem dado mostras de que há limites. Atualmente, com a expressiva inflação dos preços dos combustíveis, especialmente da gasolina, e a manutenção da tarifa cobrada pelo aplicativo desde 2016, o trabalho de motorista por aplicativo tem se tornado “praticamente inviável”, segundo os motoristas. Isso tem motivado o abandono das empresas-plataformas por alguns motoristas no RN. De acordo com o presidente da Amapp-RN, Evandro Henrique Roque Pereira:

avaliamos que, em função do cenário atual, com os altos custos dos insumos – principalmente os combustíveis – e sem nenhum reajuste nas remunerações desde que apps como Uber e 99 iniciaram as operações em Natal, os motoristas buscaram outras possibilidades de trabalho e renda (SALUSTINO, 2021).

Na tentativa de reduzir os impactos inflacionários da gasolina, muitos motoristas por aplicativo investem na instalação do Gás Natural Veicular (GNV), que ainda tem um valor abaixo da gasolina, embora também apresente aumento nos últimos anos. Aliás, essa estratégia fez dos postos que vendem GNV em Natal e em Mossoró um dos principais locais de encontro da categoria. É neles que muitos motoristas por aplicativo descansam e compartilham as experiências laborais, os desafios que enfrentam no cotidiano e as estratégias que adotam para superá-los. Outro local estratégico de parada dos motoristas é o aeroporto de São Gonçalo do Amarante, localizado a 27,4km da capital Natal. Por sinal, alguns motoristas por aplicativo chegam a dividir o aluguel de kitnets próximos ao aeroporto com o objetivo de transformá-los em “pontos de apoio” para descanso e refeitório. É também nesses locais que

⁸¹ Ver Gráfico 10

ocorre a socialização dos motoristas por aplicativo “novatos” à dinâmica de trabalho própria da atividade. A seguir, descrevemos os principais “pontos de encontro” da categoria no estado e como se dá, em linhas gerais, a sociabilidade dos motoristas por aplicativo em tais espaços.

5.4. Novas praças de transporte particular de passageiros ou cenas da precarização?

Durante décadas as principais cidades do Brasil contavam com diferentes pontos de táxis, geralmente localizados em praças públicas, próximos a supermercados, hospitais, aeroportos etc. Via de regra, eram locais que abrigavam exclusivamente motoristas licenciados e cadastrados segundo a lei municipal que regulava o serviço de transporte particular de passageiros. A entrada da Uber no país influenciou a transformação dessa típica cena dos centros urbanos. No RN, especialmente nos municípios onde a Uber oferece o seu serviço, nota-se a progressiva redução dos pontos de táxis e o surgimento de novos pontos de concentração de motoristas, embora não mais taxistas, mas sim por aplicativo. Como dito anteriormente, postos que vendem GNV, sobretudo aqueles situados em centros comerciais, e pistas que dão acesso à entrada de aeroportos passaram a ser ocupados por esses trabalhadores.

À exceção de determinados locais de embarque e desembarque reservados a passageiros que usam o serviço de transporte particular por aplicativo, um na entrada do maior shopping de Natal e outros distribuídos em alguns supermercados da capital, não há pontos exclusivos e estruturados para motoristas. Aliás, vale salientar que, após acionar o aplicativo, a lógica de operação de empresas-plataformas como a Uber implica em manter o motorista transitando sem parar. Em geral, quando a “dinâmica” do aplicativo está “boa”, ou seja, com demandas de passageiros⁸², antes de encerrar uma viagem, o motorista por aplicativo recebe uma chamada para outra viagem. Portanto, considerando essa forma de operação, a fixação de motoristas num local na cidade não representa um interesse da empresa.

Com efeito, os locais de concentração – transformados em pontos de encontro com o passar do tempo – dos motoristas por aplicativo são construções sociais engendradas a partir de seus interesses e estratégias articuladas à forma de operação da empresa-plataforma. Essa articulação inclui, igualmente, outros atores: os empreendimentos comerciais e de serviço. Em

⁸² A plataforma atrai o motorista para determinada região através de preços dinâmicos. De acordo com a percepção dos motoristas que entrevistamos, isso acontece em função do número de passageiros ser maior que o número de motoristas circulando na área.

visita a um desses pontos de encontro, um posto de combustível, por exemplo, logo se apreende que eles funcionam como bases de apoio para motoristas, mas também de comércio e oferta de serviços realizados pelos postos e vendedores ambulantes. São lugares em que os motoristas realizam a suas refeições, que rotineiramente se resumem a pequenos lanches e a tomar sucos ou cafés oferecidos por vendedores ambulantes a um custo bem mais barato que os restaurantes localizados na região. Eles utilizam o serviço de banheiro, abastecem o carro, calibram os pneus e, quando necessário, fazem a troca de óleo do motor e a lavagem do veículo nos postos, que, por sua vez, buscam atrair os motoristas por aplicativo através de preços promocionais exclusivos de tais serviços para essa categoria.

Nossa observação de campo iniciou no Posto Jacutinga. Localizado na Avenida Engenheiro Roberto Freire, número 2502, o posto Jacutinga é ligado à rede de distribuidoras de combustível Petrobras (BR). Há pelo menos cinco anos, esse posto foi transformado em um dos principais pontos de encontro da categoria de motorista por aplicativo em Natal. A sua localização favoreceu essa construção. Ele está situado próximo a diferentes shoppings, clínicas médicas e de estética, agências bancárias, à Universidade Federal do Rio Grande do Norte (UFRN), a faculdades particulares e a restaurantes renomados na capital. Ele também está centrado na principal rota de acesso aos hotéis mais luxuosos da cidade, estabelecidos na via Costeira e com vista para a praia urbana mais famosa de Natal, Ponta Negra.

Para atrair ainda mais os motoristas, o Posto Jacutinga oferece preços mais baixos como o serviço de troca de óleo do motor dos carros, compressor de ar para calibragem dos pneus, café e acessos gratuitos aos banheiros, que contam com dois sanitários e um chuveiro. O Posto ainda oferece serviços de conveniência aberta durante 24 horas e a bomba de abastecimento de GNV. Em 2020, o proprietário do posto arrendou o lava-jato, que por sua vez, oferece um preço promocional do serviço exclusivamente aos motoristas por aplicativo. O local também é regularmente frequentado por viaturas da polícia militar. Os policiais utilizam alguns desses serviços. Por vezes, os motoristas consideram esse aspecto algo positivo, a frequência policial *“passa a sensação de estarem mais seguros, principalmente durante as madrugadas”*, relata-nos um dos motoristas que comparece rotineiramente ao posto.

Devido à sua localização geograficamente estratégica, “Jacutinga”, como é chamado pelos motoristas por aplicativo, é também o ponto de encontro de diferentes grupos da categoria. Antes de tudo, vale sublinhar a existência de grupos virtuais⁸³, formados sobretudo

⁸³ Além da plataforma de mensagens instantâneas e chamadas de voz Whatsapp, os motoristas possuem grupos criados nas plataformas Facebook e Telegram, assim como páginas na plataforma Instagram e perfis no Twitter.

na plataforma Whatsapp, que visam integrar e organizar estratégias de segurança entre os membros, articular PTC's⁸⁴, facilitar a comunicação e prestar eventuais assistências mecânicas do veículo (troca de pneus, baterias etc.), bem como divulgar regiões com preços dinâmicos e combinar encontros presenciais em pontos estratégicos como o do “Jacutinga”. Esses grupos virtuais também proporcionam aos membros a identificação e o senso de pertencimento a um grupo coeso. Alguns deles utilizam adesivos padronizados colados nos carros que identificam os “parceiros”.

Além desses grupos virtuais, os motoristas utilizam alcunhas jocosas para diferenciar aqueles que atuam regularmente em determinadas áreas urbanas. Os dois principais grupos são formados pelos chamados “batedores de marcha” e os “aeros”. São chamados de “batedores de marcha” os motoristas que realizam viagens somente no perímetro urbano. Enquanto os “aeros”, como a própria denominação sugere, correspondem aos que focam nas viagens vinculadas ao aeroporto do estado. Há também o grupo dos motoristas que adotam as duas estratégias de trabalho no cotidiano. No “Jacutinga” é possível encontrar os membros de cada um desses grupos, tornando esse local um campo de observação privilegiada sobre a interação da categoria.

A concentração de motorista por aplicativo no “Jacutinga” normalmente ocorre nos intervalos entre as 11 e 12 horas da manhã e 16 e 18 horas da tarde. Para alguns motoristas que frequentam o local, durante esses intervalos a demanda por viagens diminui. Mas não há consenso sobre essa percepção. Outros alegam que em tais horários as principais vias da cidade ficam mais congestionadas, comprometendo, assim, os ganhos com a atividade. Esse segundo grupo explica que atender uma “chamada” durante tais intervalos, devido à morosidade do trânsito, o carro consome mais combustível e há possibilidade de não fazer mais que uma viagem. Em todo caso, é possível notar a movimentação de motoristas na região do posto durante esses horários. Outra ocasião em que os motoristas costumam frequentar o local é durante a madrugada.

A frequência dos motoristas por aplicativo no “Jacutinga” também favoreceu o surgimento de vendedores ambulantes ao redor do posto. O ponto mais antigo na região é o de Maria⁸⁵. Ela é vendedora ambulante aproximadamente há três anos. Vende diferentes lanches, sucos e jantas com preços acessíveis – a refeição mais cara custa dez reais – para os motoristas que frequentam o Jacutinga. O seu ponto fica na esquina ao lado do posto, na

⁸⁴ PTC é a sigla usada informalmente pelos motoristas potiguares para as viagens particulares sem a mediação das empresas-plataformas.

⁸⁵ Adotamos um nome fictício para preservar o anonimato dos indivíduos consultados e entrevistados.

calçada de uma clínica de estética. O local não conta com cobertura e a calçada da clínica é transformada em assento para os seus clientes, que segundo ela é formado principalmente por motoristas por aplicativo.

Para iniciar a venda no local, Maria contou com o apoio de sua companheira, que é motorista por aplicativo há pelo menos quatro anos. Paralelo às atividades de vendedora ambulante e motorista por aplicativo, as duas promovem “bolões informais” para ajudar o grupo de motoristas por aplicativo que se formou em torno do jacutinga. O “bolão” coordenado por Maria tem como “prêmio” um valor em dinheiro, constituído pela soma total das cotas pagas mensalmente pelos participantes. Já o “bolão” organizado por sua companheira premia os participantes sorteados com “bancadas para automóveis”. Para além desses arranjos informais que visam aliviar determinadas despesas inerentes à atividade, o local é tomado como um espaço de sociabilidade e descanso para os grupos que o frequentam. É possível notar os motoristas conversando jocosamente sobre a atividade de motorista por aplicativo e trocarem críticas sobre as empresas-plataformas. Todavia, vale apontar a ausência das entidades representativas da categoria (sindicato, cooperativa e associação) nesse ambiente.

Outro ponto de concentração dos motoristas por aplicativo no estado é o Aeroporto Internacional de Natal Governador Aluizio Alves, localizado no município de São Gonçalo do Amarante, cidade integrada à região metropolitana de Natal. Como dito anteriormente, os motoristas que focam nas viagens com passageiros advindos do aeroporto são chamados pelos demais colegas de “aeros”. Eles atuam, principalmente, no traslado do aeroporto para os hotéis localizados na Via Costeira e pousadas em praias urbanas. Em média, os preços dessas viagens variam entre oitenta e cem reais. No percurso, alguns motoristas negociam passeios sem a mediação das plataformas. Todavia, essa é uma estratégia adotada apenas pelos motoristas que possuem carros mais novos e considerados confortáveis, como os modelos sedans e utilitários esportivos.

As viagens provenientes do aeroporto são consideravelmente disputadas. Além dos taxistas, que possuem a vantagem de poder abordar os passageiros que descem dos aviões dentro do aeroporto, bem como desfrutarem da infraestrutura desse local (coberturas, banheiros, restaurantes etc.), os motoristas por aplicativo ainda competem com os chamados “pescadores”, que são aqueles motoristas “clandestinos” que não utilizam as plataformas para receber as demandas por viagens. Estes últimos burlam o sistema de “controle” regulado pelas plataformas. Na percepção dos “aeros”, os “pescadores” furam a fila organizada pelos algoritmos das plataformas. Eles apontam, ainda, diferentes estratégias praticadas pelos

“pescadores”. Uma é sabotar as chamadas dos motoristas que ficam aguardando viagens através do aplicativo. Essa prática incide em demandar uma viagem nas proximidades ou dentro do aeroporto e cancelá-la assim que o motorista se aproximar.

A outra estratégia dos “pescadores” é mais arriscada. Além de “furar” a fila organizada pelas plataformas, essa segunda estratégia consiste em abordar os passageiros no saguão do aeroporto e, dessa forma, disputar viagens diretamente com os taxistas. Essa prática também é chamada de “tiro” pelos motoristas por aplicativo que ficam concentrados no canteiro central da via de acesso ao aeroporto. Ela é assim chamada em razão do movimento dos “pescadores”: quando o avião comercial está prestes a aterrissar, é possível observar, como se fossem “disparos” de diferentes automóveis – quase todos conhecidos pelos motoristas por aplicativo – entrando e saindo do estacionamento privado do aeroporto em pouco tempo. Durante o nosso trabalho de campo, foi possível notar a tensão entre os motoristas por aplicativo contra essas práticas. Eles alegam que isso prejudica toda a categoria, sobretudo aqueles que ficam durante horas esperando uma viagem proveniente do aeroporto.

Os motoristas que se concentram no canteiro central da via de acesso ao aeroporto sequer contam com uma cobertura de proteção contra as intempéries climáticas. Em dias chuvosos, o carro se transforma no único abrigo para eles. Por sua vez, os arbustos que cobrem as margens da via são transformados em “banheiro” pelos “aeros”. As refeições são realizadas em mesas e cadeiras improvisadas pelos ambulantes instalados em frente à entrada do aeroporto, pois assim como no posto Jacutinga, a frequência regular dos motoristas por aplicativo fez emergir um pequeno comércio a partir de alguns trabalhadores informais. Pelo menos quatro ambulantes oferecem lanches e/ou almoços a preços baixos nesse local. Os dois mais antigos, “Picolé” e “Chico”, como são chamados pelos motoristas, trabalham há mais de três anos no local e revezam os horários e dias de folgas. Ambos já enfrentaram resistência do Departamento de Estradas de Rodagens (DER) do RN para permanecer no local. Apesar disso, seguem vendendo lanches, sucos e refrigerantes para os motoristas há pelo menos quatro anos na entrada do aeroporto.

Há cerca de três quilômetros da entrada principal do aeroporto, outros motoristas por aplicativo se concentram em dois pontos de apoio para eles. São dois espaços separados pela estrada de acesso ao aeroporto. Ambos oferecem serviços de restaurantes, lava-jatos e kitnets. Um pertence a um ex-motorista por aplicativo, que ambiciona transformar o local em pousada. E o outro, a um membro da Cooperativa de Motoristas de Aplicativo de Mobilidade Urbana (Compar/RN). No primeiro, além dos serviços mencionados, os motoristas dispõem

de um redário e uma mesa de sinuca para relaxarem. O espaço é fechado e monitorado por câmeras de segurança. De acordo com o proprietário do local, atualmente, ele oferece dez kitnets e conta com quarenta e cinco motoristas morando neles. O Segundo espaço é aberto e, além dos motoristas que alugam os quatro kitnets disponíveis, recebe a visita daqueles que usam apenas os serviços de restaurante enquanto aguardam as chamadas oriundas do aeroporto. Durante a espera, que em média dura cinco horas, alguns motoristas ficam cochilando dentro dos próprios carros. Outros conversam a respeito da rotina de trabalho e assuntos variados (desempenho de certos carros, política, esportes). Há também os que aproveitam para jogar partidas de dominó com os colegas. Em suma, os dois espaços contrastam consideravelmente com aquele mais próximo da entrada do aeroporto.

Os pontos de concentração descritos acima representam bem o estado de precarização da categoria de motoristas por aplicativo. Entregues à própria sorte, esses trabalhadores improvisam meios de se manter na atividade. Todavia, embora estejam submetidos a condições precárias, durante o nosso trabalho de campo foi possível constatar motoristas engajados na atividade e buscando aprimorar as estratégias que elevassem os seus respectivos rendimentos. Para decifrarmos as razões que condicionam esse comportamento, realizamos entrevistas em profundidade a fim de conhecer as trajetórias laborais de alguns desses trabalhadores e, assim, estabelecer comparações qualitativas entre as diferentes ocupações pelas quais vivenciaram. É o que apresentaremos no capítulo seguinte.

6. TRAJETÓRIAS LABORAIS DOS MOTORISTAS POR APLICATIVO NO RN

À luz de determinadas trajetórias e práticas laborais de motoristas por aplicativo, este capítulo visa ampliar a nossa análise acerca dos efeitos gerados pela inserção da Uber numa região periférica cujo padrão das relações de trabalho, conforme demonstrado nos capítulos precedentes, é histórico e estruturalmente precário. Nessa perspectiva, apresentamos cinco trajetórias que expressam como a organização e gestão da força de trabalho da Uber tem se articulado e afetado a rotina laboral dos entrevistados⁸⁶. E, desse modo, objetivamos apreender também como determinados dramas pessoais estão socialmente imersos nas contradições originadas pelas recentes transformações no mundo do trabalho.

A seleção dos entrevistados seguiu o critério de situações que prefiguram trajetórias ocupacionais em formas de trabalho “não uberizado”, marcadas pela precarização e articuladas ao padrão de relações de trabalho da região Nordeste. Com isso, almejamos estabelecer comparações e verificar as consequências sociais da lógica organizacional da força de trabalho operada pela Uber sobre a trajetória laboral dos motoristas por aplicativo. Não se trata de casos generalizáveis, mas tão somente exemplos de trajetórias implicadas em rotinas laborais vinculadas ao serviço de transporte por aplicativo organizado sob a bandeira da Uber capazes de evidenciar, a um só tempo, diferentes e similares formas de percepção, práticas e estratégias frente a essa dinâmica de trabalho.

Além disso, com a análise das trajetórias, não almejamos o conhecimento de causalidades harmônicas e coerentes que pretensamente explicariam as condições laborais e percepções dos entrevistados. Ao invés disso, o nosso propósito consistiu em compreender os níveis de tensões entre as estruturas e as ações individuais deles frente às mudanças que estão vivenciando no mundo do trabalho. E, dentro dessa perspectiva, trazer à luz a dimensão social presente em suas respectivas trajetórias laborais. Em uma palavra, trata-se de apreender a construção social de determinadas trajetórias individuais. É visando compreender tais tensões que lançamos mão dos conceitos de trajetória e de *habitus* elaborados por Bourdieu. Por sinal, no que se refere ao conceito de trajetória, o sociólogo francês explica que:

Não podemos compreender uma trajetória [...] a menos que tenhamos previamente construído os estados sucessivos do campo no qual ela se desenrolou; logo, o conjunto de relações objetivas que vincularam o agente

⁸⁶ As entrevistas foram realizadas durante o contexto de “pandemia da Covid-19” e, portanto, através de videochamadas on-line, respeitando as orientações de isolamento social repassadas pelas autoridades sanitárias. Os depoimentos dizem respeito à rotina de trabalho anterior às orientações de isolamento social, visto que os entrevistados estavam seguindo tais orientações, permanecendo em suas casas.

considerado – pelo menos em certo número de estados pertinentes do campo – ao conjunto dos outros agentes envolvidos no mesmo campo e que se defrontaram no mesmo espaço de possíveis (BOURDIEU, 2016, p. 82).

Adotando essa perspectiva relacional sobre as trajetórias individuais, objetivamos apreendê-las no curso de suas articulações às mutações apresentadas pelas relações de trabalho. Daí que não consideramos apenas as experiências na atividade de motorista por aplicativo, pois intentamos analisar a construção social das disposições incorporadas ao longo dos percursos laborais. E com esse propósito, consideramos relevante, inclusive, apreender a construção de disposições e de esquemas de percepção acerca do trabalho a partir dos processos socializadores vivenciados nos ambientes familiar e escolar. Dessa forma, salientamos os condicionantes sociais relacionados às trajetórias individuais que sedimentaram disposições incorporadas e sistematizadas na forma de *habitus*⁸⁷.

Utilizamos tais conceitos de Bourdieu com a finalidade de não tomarmos o nosso objeto de estudo de maneira dicotômica, isto é, focando aspectos estruturais em detrimento daqueles inerentes aos indivíduos e vice-versa. Isso porque aspiramos conhecer os pontos de intersecção entre aqueles e estes aspectos. Com efeito, através da análise de determinadas trajetórias, o nosso esforço consistiu em observar como é possível ocorrer o entrelaçamento destas às persistências e às mudanças decorrentes da precarização do trabalho na periferia, ora manifestada através de atividades organizadas e gerenciadas por empresas-plataformas como a Uber. Em suma, analisamos por meio das entrevistas abaixo a relação existente entre a construção das trajetórias e os aspectos estruturais do padrão das relações de trabalho, seguindo, à luz dessa perspectiva, a trilha aberta pelos estudos recentes de Ludmilla Abílio, que argumenta:

Olhar para a trajetória de vida dos trabalhadores permite compreender sua relação com o emprego formal, suas formas de subjetivação que se tecem na relação com a precariedade e a instabilidade permanente, os sentidos e significados que o trabalho por plataformas assume, por vezes muito distantes das referências analíticas dos estudos do trabalho. É preciso ainda ter em conta que trabalhadores de diferentes perfis socioeconômicos hoje aderem às plataformas. A análise qualitativa do trabalho por plataformas permite investigar como esse tipo de trabalho se insere de formas gerais e específicas em diferentes trajetórias ocupacionais (ABÍLIO, 2022, p. 135).

⁸⁷ Nos termos de Bourdieu (1979, p. 133): “interiorização da situação objetiva, o habitus de classe é a estrutura unificadora do conjunto das disposições que supõem a referência prática ao futuro objetivo, quer se trate da resignação ou da revolta contra a ordem atual ou da aptidão a submeter as condutas econômicas à previsão e ao cálculo”

As entrevistas foram realizadas na forma de conversação com o recurso de videochamadas on-line. E a despeito de seguirmos um roteiro composto por blocos temáticos, durante as conversações, fizeram-se necessárias aberturas para que os entrevistados digressassem acerca da questão levantada e/ou apresentassem espontaneamente certos relatos. Aliás, na maioria dessas digressões foi possível conhecer, em certa medida, a percepção dos entrevistados em relação ao mercado de trabalho e aos outros motoristas por aplicativo submetidos às condições similares a deles. Por sua vez, a opção de preservar a espontaneidade de certos relatos consistiu em considerá-los mais próximos da realidade dos entrevistados. São relatos cujo entrevistado, por estar mais relaxado, evita a autocensura ou moderação baseada no viés que almeja imprimir sobre a sua trajetória. Daí que algumas passagens das entrevistas assumem um estilo mais coloquial. Essa foi a maneira de conduzi-las sem interferências que provocassem rupturas no estilo de narrativa apresentado pelos entrevistados. Os casos analisados estão sequenciados abaixo de acordo com a ordem em que as entrevistas foram realizadas. Utilizamos nomes fictícios para todos os entrevistados a fim de preservar o anonimato deles. E para cada entrevista, apresentamos uma análise relacionando à trajetória do motorista frente a diferentes contextos.

6.1. Primeiro caso: a trajetória de Mateus

O primeiro caso analisado é o de Mateus. Nosso contato com ele ocorreu com a mediação do presidente da Amapp-RN, que nos indicou Mateus durante um evento da associação realizado no final de 2019. A entrevista aconteceu em duas sessões. Uma no dia 19 e outra no dia 22. Ambas no mês de abril de 2020. Era o início da pandemia da Covid-19 no Brasil e, pelas razões já mencionadas, as duas sessões foram realizadas através de videochamadas on-line. Nesse período, Mateus estava cumprindo as orientações das autoridades públicas sobre a necessidade de isolamento social. Com efeito, a nossa abordagem foi facilitada com o uso daquela tecnologia, posto que ele se dispôs a participar da entrevista sob tais condições.

O nosso entrevistado tem 41 anos e é pai de um adolescente. Já passou por dois casamentos. No período em que realizamos esta entrevista, ele havia se divorciado há menos de um ano e estava morando com a mãe e uma tia. A primeira separação, pouco depois de se tornar pai, segundo ele, foi motivada por dificuldades financeiras e pela necessidade de morar na casa dos sogros.

Se o início da sua vida adulta foi marcado por dificuldades, a sua infância e a adolescência foram caracterizadas por ele como fases relativamente tranquilas e alegres. Mateus é filho único e tem na socialização da primeira infância as marcas da presença forte da mãe e a ausência do pai⁸⁸. Embora não tivesse irmãos, contou com a companhia de primos e amigos, que conserva afeição até hoje. *“A minha infância foi muito boa, bem divertida. Tive muitos amigos. Até hoje tenho muitos amigos de infância. Convivia muito com os meus primos”*, relata-nos Mateus. Ele nos informa, ainda, que apesar do emprego estável da mãe, houve momentos em que passaram por dificuldades financeiras.

Eu sempre morei com a minha mãe. Ela é separada do meu pai. E quando ela me teve, já era da secretaria do estado, era funcionária pública. Mas, teve uns tempos difíceis. Só que, graças a Deus, a gente nunca chegou a passar fome. O pessoal da família nos ajudou quando passamos por dificuldades, então conseguimos sobreviver (MATEUS).

A mãe de Mateus ocupa uma centralidade em sua vida e formação. Dela, Mateus relata que herdou o *“costume”* de querer *“tudo certo”*. Segundo ele: *“uma coisa que mãe detesta é dever a alguém, ficar devendo. Eu também não gosto disso, não fico bem. Gosto de pagar tudo direitinho, pagar tudo em dia. E ela sempre foi assim. Acho que eu puxei muito disso dela”* (MATEUS). Ela é quem primeiro lhe ensina a ter disciplina e a organizar a rotina.

Minha mãe estabelecia muitas regras. Ela saía em um determinado horário para trabalhar e deixava tudo anotado: o que eu tinha que fazer de tarefas antes de fazer minhas coisas de colégio ou coisas minhas para poder brincar. Deixava umas cinco coisas para fazer na casa e queria que ficasse organizada. Quando ela chegava em casa, queria tudo feito. Mas nunca tive problema com isso, sempre obedeci (MATEUS).

Durante a entrevista, Mateus deixa claro o orgulho que sente pela mãe. Ele a vê como uma *“batalhadora”* e que lhe ensinou *“a correr atrás do que quer na vida”*. A mãe de Mateus concluiu o ensino médio e é funcionária pública. Até o momento da entrevista, ela ainda não havia conseguido a aposentadoria. Sobre o trabalho dela, Mateus relata que:

Era um trabalho tranquilo e eu sentia até orgulho do trabalho dela porque na época [final dos anos 1980] ela atuava na área de turismo de Natal. Hoje não está tão favorecido quanto aquela década de oitenta. Naquela época, todo mundo só focava no turismo e mãe sempre foi feliz nisso. Ela gostava do

⁸⁸ Mateus informa que só conheceu o pai aos 13 anos de idade e que esse é um *“assunto complicado”* para ele. Em respeito ao entrevistado, suprimimos as questões relativas ao seu pai.

trabalho dela e transparecia isso para mim. Na verdade, ela continua trabalhando lá (MATEUS).

No que se refere a sua trajetória escolar, Mateus a classifica como “*normal*”, isto é, com um desempenho satisfatório no ensino básico e que, até os 15 anos, “*sempre recebeu estímulos da mãe para estudar*”. Segundo ele: “*A fase em que passei pela escola foi muito legal também, principalmente na adolescência. Participava de torneios da equipe do colégio. Posso dizer que foram fases muito divertidas*” (MATEUS). Contudo, as dificuldades financeiras que passou com a mãe nesse período impuseram a sua transferência para uma escola pública. E essa mudança proporcionou a Mateus a convivência com colegas oriundos de diferentes classes sociais.

Eu estudei até a quarta série numa escola particular e teve alguns anos que mãe me colocou em um colégio público. Estudei ali em Lagoa Nova⁸⁹, no [Escola Estadual Dr.] Manoel Vilaça, e depois no [Colégio Estadual do] Atheneu [do Rio Grande do Norte]. Lá tinha diferença de classe. Tinha uns alunos pobres, outros de classe média e tinha uns que realmente eram complicados, porque o mundo do crime influenciava em cima daquela pessoa [...]

A transferência para uma escola pública, inicialmente, afetou a sua autoestima. Dessa experiência, ele guarda uma “*lição*” que toma como orientadora para a suas práticas. Trata-se de uma percepção individualista acerca das dificuldades enfrentadas. No depoimento de Mateus abaixo, nota-se “o retorno ao indivíduo” como único “responsável por sua infelicidade” e a “autoajuda” como estratégia para superar tais dificuldades (BOURDIEU, 1998).

Eu fiquei meio chateado. Fiquei com aquele negócio de inferioridade, mas depois relaxei. Fiquei de boa e tive outro pensamento disso aí. Com o tempo, criei outra visão sobre a vida. Criei uma visão de que a gente tem que tirar de nós mesmos a superação das dificuldades (MATEUS).

A socialização de Mateus na escola foi fundamental para organizar essa percepção. Conforme relata, foram os professores que ensinaram a ele interpretar a realidade dessa maneira. Ele nos diz que:

[Aprendeu] com alguns professores. Na época, esses professores conversavam bastante com a gente. Lembro bem de uma professora de

⁸⁹ Bairro localizado na zona oeste de Natal.

Português que falou para gente: “ôh! minhas filhas são todas de colégios particulares, elas estudam as mesmas coisas que vocês estudam aqui”. Ela persistia nisso, de que dependia de a gente querer ser alguém na vida (MATEUS).

O seu ingresso numa faculdade de engenharia civil após as “orientações” de seu antigo chefe também revela essa disposição. Segundo Mateus, ele teve “*dificuldades com as disciplinas de cálculo*” e, em função das restrições financeiras após ser demitido de seu último emprego com contrato na carteira de trabalho, interrompeu o curso. Mas retomou recentemente os estudos e está fazendo três cursos técnicos: eletrotécnica, energia fotovoltaica e energia eólica. Todos em uma mesma escola técnica particular.

Observamos que na trajetória de Mateus, as dificuldades financeiras são obstáculos reais para a continuação dos seus estudos. Contudo, ele encontra razões em si mesmo para complementar a justificativa do insucesso. Do envolvimento com o esporte na escola às dificuldades com as disciplinas de cálculo, passando pela timidez, a reprovação na escola e a descontinuidade em sua formação acadêmica têm nessas características pessoais as principais razões, conforme a percepção de Mateus. As condições socioeconômicas impostas sobre a sua trajetória são mencionadas de maneira genérica e apenas para reforçar a narrativa de que só “*dependia de a gente querer ser alguém na vida*” (MATEUS).

Quanto à sua trajetória de trabalho, antes de ingressar no serviço por aplicativo de transporte de passageiros, caracterizou-se por empregos de baixa remuneração, embora formalizados. O primeiro emprego foi de frentista, onde permaneceu um ano. Deixou esse emprego para servir ao Exército, experiência esta que lhe rendeu “*muitos ensinamentos*” (MATEUS) e a autodisciplina. Se no primeiro contato com o mundo do trabalho a sua experiência não lhe propiciou um “senso de responsabilidade”, é na socialização vivenciada no Exército que, segundo a percepção de Mateus, ele incorpora valores norteadores de sua vida adulta.

O meu primeiro trabalho foi em um posto de combustível. Eu era frentista. Fiquei um ano lá. Foi justamente um ano antes de entrar no quartel. Nesse primeiro ano, trabalhava praticamente por trabalhar, não tinha responsabilidade, não ajudava minha mãe com as despesas de casa. Ela não me pedia. Só falava: “vai trabalhar e ganhe seu dinheiro”. [...] Passei um ano lá e fiz um acordo com o dono. E daí fui para o quartel. Foi o período que recebi mais ensinamentos. Comecei a acordar para a vida, a ter mais responsabilidade. Os meus superiores davam muitas dicas e ensinamento de vida. Aí foi quando amadureci mais minha vida em todos os aspectos. Passei a respeitar os amigos, descobrir que a vida não é fácil, que você deve sempre procurar ajudar. Você aprende a ser homem de verdade ali. Aprende muita coisa. Eu passei um período bom no quartel (MATEUS).

Para Mateus, o serviço militar obrigatório lhe oportunizou “*algo melhor*” para a sua vida, porém, em sua percepção, ele não soube aproveitar. A propósito, em seu depoimento acerca dessa experiência, mais uma vez, notamos a persistência da autorresponsabilização do resultado obtido. Enquanto lamenta por “*não ter estudado mais*” enquanto estava servindo ao Exército, trata as adversidades que enfrentou de maneira genérica. Fica expresso, assim, uma percepção fortemente condicionada pela “meritocracia”. A experiência no serviço militar também reforçou, vale ressaltar, a disposição para o companheirismo. Aliás, as amizades construídas durante esse período influenciaram a sua trajetória de trabalho.

Foi uma experiência de muito aprendizado [o serviço militar obrigatório]. Fiz muitos amigos lá. Até hoje a gente tem um grupo com o pessoal do quartel. Fiz amizade com os superiores. Muitos amigos meus aprontaram lá. Mas, graças a Deus, nunca levei punição lá dentro. Só acho que se eu tivesse aproveitado as oportunidades de ter estudado mais lá dentro, teria conseguido algo melhor para mim. Eu só segui os anos de corporação até ser dispensado. Naquela época, era muito mais difícil. Hoje as coisas são mais fáceis. Eu tenho gente conhecida que está incorporando, filhos de amigos... As coisas mudaram demais. Os equipamentos são novos, o povo tem mais oportunidades, os ganhos melhoraram. Na minha época, meu amigo, nem vale-transporte recebia. Era ralado e o dinheiro era muito pouco. No primeiro ano, que era o efetivo variado, quando você entra para o núcleo básico, que é quando você engaja e passa a ganhar [soldo] bem mais. Mas enquanto isso, você passa um ano ralando, ganhando uma merrequinha para sobreviver. Lá tinha a opção de ficar como laranjeira, que é você passar a morar no quartel durante a semana e ir em casa só no final de semana. Eu escolhi essa opção. Preferia morar no quartel porque tinha direito à alimentação, no alojamento tinha sala de entretenimento com TV e salão de jogos. Era bem bacana e em termos de aprendizagem, você aprende muita coisa. Fiquei batalhando [pleiteando por] engenharia de residência. Aí você vai aprendendo um pouco de engenharia também lá dentro (MATEUS).

O segundo emprego foi na empresa Alpargatas, na função de operador de máquinas, neste ele também permaneceu apenas um ano e diz ter sido “*muito puxado na época*”. A sua demissão ocorreu em função das “*dificuldades financeiras da empresa*” no RN. Após essa demissão, recebeu um seguro durante seis meses e ficou dois anos desempregado. Durante esse período, ajudou um tio que trabalhava com instalações elétricas domésticas. Mateus relata que:

Eles fizeram uns cortes do pessoal e eu estava no meio. A empresa estava sofrendo com a economia aqui no RN [Rio Grande do Norte], não é à toa que quando chegou um determinado tempo ela fechou por causa dos altos impostos, esse tipo de coisa. Aí depois das Alpargatas fiquei um tempo sem

trabalhar. Acho que uns dois anos. Recebi um seguro de seis meses. Daí fiquei trabalhando com um tio meu como autônomo, ajudando ele com parte elétrica, essas coisas. Ele dava um dinheiro, uma gratificação. Mãe também me ajudava com alguma coisa. Foi quando conheci a mulher, minha primeira esposa. Ela engravidou e tivemos um menino. Foi quando consegui entrar para a segurança em dois mil e seis por aí. Os meus amigos do quartel que conseguiram esse emprego para mim.

Ele trabalhou de segurança particular numa empresa de transporte de valores durante sete anos. Conforme Mateus, a sua demissão ocorreu devido à natureza da empresa, que exige renovação do quadro de vigilantes com certa frequência, assim como a mudança do proprietário. Em seguida, trabalhou de auxiliar administrativo na Construtora Queiroz Galvão. Para Mateus, foi nessa empresa, por meio de seu chefe, que *“abriu a sua visão profissional”*. Em sua percepção, ele foi *“dispensado pela empresa”* devido à crise econômica que abateu o Brasil, a qual teve na construção civil um dos principais reflexos. Em linhas gerais, ele nos informa que em sua trajetória profissional os seus rendimentos não passaram de *“um salário comercial”*. Essa realidade em seus rendimentos só mudaria com o ingresso dele na atividade de motorista por aplicativo.

Durante um curto período, *“pouco mais de seis meses”*, Mateus trabalhou como taxista no aeroporto de São Gonçalo do Amarante. Ele nos diz que nesse período *“arrendava o táxi de um colega”*. Trabalhava alternando com *“o dono do táxi”* e conseguia *“levantar um dinheiro bom, o suficiente para se manter”* (MATEUS). Realizava uma escala de *“12 por 36 horas”* e *“tirava uma média diária de 150 reais”*. Essa rotina de trabalho durou até a *“chegada da Uber no Rio Grande do Norte”*.

Há três anos, Mateus é motorista por aplicativo. E tem nesse trabalho a sua única fonte de renda. Segundo ele, em janeiro de 2017, deixou de trabalhar como taxista, *“comprou um carro seminovo com o dinheiro que havia economizado durante os últimos anos”* e, assim, passou a *“trabalhar por conta própria como motorista Uber”*. Ele relata que realiza uma jornada de trabalho entre 10 e 12 horas diárias. Quando não está *“apertado”* financeiramente, diz que trabalha de *“segunda a sábado”*. De acordo com Antunes e Filgueiras (2020, p. 36): “[...] as baixas remunerações são condição essencial para a submissão dos trabalhadores a longas jornadas”. Todavia, Mateus não se queixa da condição de trabalho à qual está submetido. Diz que estabelece uma meta diária de *“100 ou 150 reais livres, tirando despesa com combustível. Assim, dá pra tirar uns dois mil reais, dois e quinhentos por mês”*. No começo, ele *“conseguia atingir essa meta com oito horas rodando”*. Todavia, atualmente, Mateus tem percebido que os rendimentos como motorista

por aplicativo estão diminuindo na medida em que aumenta o número de motoristas cadastrados. Como consequência, ele tem dedicado mais tempo ao trabalho, objetivando manter o padrão de rendimento anterior.

A sua percepção crítica consiste mais na insegurança durante o trabalho, os valores cobrados pelas seguradoras de veículos e os *“impostos pagos com o consumo de combustíveis”*. Apesar disso, ele nos diz que depois que começou a trabalhar como motorista por aplicativo, recebeu um convite para voltar a trabalhar na empresa Queiroz Galvão, porém, recusou. Em suas palavras: *“me chamaram e tudo para ir, mas eu preferi não ir. Porque ia atrapalhar no meu tempo das minhas aulas aqui, e na remuneração que eu ganho aqui no aplicativo, eu tiro mais que lá”*. Com base nas informações repassadas pelos entrevistados, de fato, o serviço de transporte por aplicativo tem proporcionado, no contexto do RN, rendimentos superiores à média de salários pagos aos trabalhadores formais⁹⁰. Além disso, a flexibilidade da jornada de trabalho tem se mostrado um aspecto atrativo para trabalhadores com perfil semelhante ao de Mateus, isto é, que almeja continuar os estudos ou outras atividades.

Mateus relata, por exemplo, que tem conseguido guardar os domingos para descansar e frequentar a *“missa católica”* com a mãe. Às vezes, consegue levar o filho ao cinema. Ele diz ser *“muito organizado”* e prezar pela *“qualidade de vida”*, e que *“herdou isso da mãe, que sempre buscou manter controle sobre as despesas domésticas”*. Aprendeu a calcular quanto tempo e dias precisava trabalhar para alcançar o rendimento que atendesse as suas *“necessidades básicas”*.

Quando questionado sobre as diferenças entre os trabalhos anteriores com o de motorista por aplicativo, Mateus nos diz que *“a diferença é que, de Uber, você está administrando o seu próprio negócio. É mais ou menos como eu estava com o táxi do rapaz lá, só que o táxi não era totalmente meu. Aí os cuidados com a manutenção eram com ele”*. Em seguida, ele reforça esse entendimento argumentando que no serviço de transporte por aplicativo *“aumenta a responsabilidade, você precisa ter mais responsabilidade porque é uma coisa sua. Você está sendo o seu chefe, que está dominando a sua própria empresa, então o que acontecer de errado é uma falta de desempenho sua”*. Desse modo, Mateus também percebe que o seu trabalho atual depende da sua *“autogestão”*.

⁹⁰ Com base nos dados da Pnad Contínua trimestral, entre o 1º trimestre de 2016 ao 4º trimestre de 2021, no Rio Grande do Norte, o rendimento médio real do trabalho principal, habitualmente recebido por mês, pelas pessoas de 14 anos ou mais de idade, ocupadas na semana de referência, com rendimento de trabalho (Reais), foi de R\$ 1779,54.

Eu sempre trabalhei minha qualidade de vida. Você tem que saber trabalhar. Teve um debate na regulamentação que a gente teve de ir em Natal por causa das reclamações do pessoal [categoria de motorista por aplicativo] e falava muito em qualidade de vida. Mas, é mais ou menos isso que citei para você há pouco tempo, a qualidade de vida vai de qualquer um, você decide se quer trabalhar todos os dias direto ou se você quer só trabalhar de segunda à sexta e ter o seu lazer. Eu sou assim e não preciso sufocar o meu orçamento mensal, o meu orçamento mensal está batendo junto com o meu lucro que estou ganhando, entendeu? Eu aprendi muito isso na “Queiroz” quando R [menciona o nome de ex-colega de trabalho] fazia as planilhas de produção (MATEUS).

Ao longo da entrevista, Mateus não mencionou a precarização do trabalho como um fator diferenciador entre experiências passadas e suas atividades atuais. Embora ela perpassasse a sua trajetória de trabalho. De toda forma, além de ser algo estruturante do mercado de trabalho – por isso a dificuldade para refleti-la e estabelecê-la como um aspecto diferenciador –, a precarização tem sido encarada com estratégias singulares em cada aspecto. E no caso de Mateus, ela é implicitamente vista como resultado de escolhas individuais. Com isso, instabilidade, flexibilização ou mesmo ausência de proteção social, bem como a elevada jornada de trabalho e os baixos rendimentos são tratados como desafios a serem superados individualmente.

A nosso ver, essa percepção não significa que haja uma resignação à nova condição de trabalho e uma entrega plena ao individualismo. Aliás, Mateus é sócio da Amapp-RN, participou das audiências na câmara de vereadores de Natal durante a elaboração da regulamentação do serviço de transporte de passageiros mediado por plataformas na cidade e frequenta as reuniões da associação. Portanto, a sua disposição para se integrar ao coletivo também se faz presente aqui. E nesse espaço ele participa de formas coletivas de resistência à precarização das condições de trabalho, como na elaboração daquela regulamentação, bem como nas articulações coletivas de segurança para a categoria através de aplicativos de mensagens. Em linhas gerais, é possível observar na trajetória de Mateus uma adaptação à lógica operacional da Uber a partir da sua disposição e percepção de que ele é responsável pelos resultados/metras alcançadas, ao passo em que o companheirismo é algo que deve ser conservado em sua vida, inclusive no trabalho.

6.2. Segundo caso: a trajetória de Marcos

O segundo caso que analisamos é o de Marcos. Ele tem 29 anos, é solteiro e desde quando deixou a casa dos pais, aos 22 anos, mora com a sua irmã mais velha, a quem

considera a “*principal referência na vida*”. A nossa aproximação com ele foi mediada pelo então presidente da Amapp-RN. Após algumas tentativas de contato, Marcos aceitou o nosso convite e nos concedeu três sessões de entrevista. Depois disso, tornou-se o nosso principal informante sobre os eventos da categoria na cidade e as inovações da plataforma Uber para os motoristas “parceiros”. Ademais, foi através de Marcos que conseguimos ampliar os nossos contatos com outros motoristas por aplicativo.

Durante a entrevista, ele se mostrou entusiasmado para contribuir no que “*precisássemos*” para a pesquisa, pois “*valoriza quem gosta de estudar, a ciência e os livros*”. Diz que essa valorização que dá à educação formal e à ciência advém da irmã com quem mora, que é formada em pedagogia e dá aulas nas redes estadual e municipal, em Natal. Aliás, a única com renda estável na família. Se para Mateus, a mãe sempre ocupou destaque em sua socialização na primeira infância, para Marcos, é a irmã que ocupa essa posição, sobretudo na fase adulta. Ele nos relata que:

[...] a pessoa que mais admiro na vida é a minha irmã mais velha. É uma admiração tanto profissional como de ordem pessoal. A minha irmã sempre foi meu exemplo. Não sei se cheguei a falar para você, mas boa parte das coisas que gosto hoje foram inspiradas na minha irmã. O meu gosto musical, literário, o gosto que tenho pela história, por filmes. Tudo foi inspirado nela. Ela também é a minha inspiração profissional. Eu vi minha irmã jovem – minha irmã tem trinta e poucos anos – dirigindo uma escola numa favela. Falava com o pai, que era traficante na comunidade, na maior tranquilidade. Tinha um jogo de cintura, embora seja deste tamanhozinho e magra, mas tinha uma moral danada. Isso sempre me inspirou. Ela passou em vários concursos quando tinha apenas vinte e três anos. Passou em [concurso de] Macaíba⁹¹, na prefeitura de Natal e no governo do Estado. Hoje trabalha em Natal e no estado. Ela passou muito jovem. Sempre foi muito inteligente. A mais inteligente da nossa casa. Embora nenhum dos três filhos sejam burros, graças a Deus. Acredito que eu também não seja [risos do pesquisador e do entrevistado]. Todos três são bem esforçados. Mas sempre tem um que se destaca. A meu ver, esse é a minha irmã. Ela é muito politizada. Eu me baseei muito nela. Sou um retrato da minha irmã com algumas mudanças. Sou um pouco mais radical em certos pensamentos (MARCOS).

A sua família é de “*origem simples*”. Sobre a trajetória laboral da mãe, Marcos resumiu em dizer que sempre foi “*dona de casa*”. Já em relação ao seu pai, informou detalhadamente as várias ocupações. Segundo ele, o seu pai trabalhou em dois bancos públicos, o Banco Bemge e o Banco Mossoró, até serem liquidados no início dos anos 1990 pela onda neoliberal. Depois dessa ocupação estável, o pai de Marcos “*colocou um comércio e resolveu ser autônomo na praia*”. Em seguida, trabalhou como supervisor de vendas da

⁹¹ Cidade localizada na região metropolitana de Natal.

empresa “Pepsi Cola” na cidade de Fortaleza. Após três anos trabalhando e morando com a família nessa cidade, regressou para Natal e retomou a atividade de comerciante até 2018. Conforme Marcos, atualmente, o seu pai “*está aposentado e complementa a renda sendo Uber*”. É desse período que ele mais se recorda da “*atividade laboral do pai*”.

Enquanto descrevia a trajetória laboral de seu pai, enfatizou as dificuldades geradas pela instabilidade dos rendimentos da família, embora “*não tenha passado por dificuldades durante a infância e a adolescência*”. Ele nos conta que devido a essa instabilidade, “*nunca gostou de comércio. Nunca gostou da atividade do pai*”. Não se via seguindo aquela profissão e tampouco imaginava “empreender”. “*Eu nunca tive essa ambição empreendedora. Sempre prezei por aquela coisa certa. Sempre tive simpatia pelo serviço público*”. Dessa forma, Marcos apresenta a sua tensão com a instabilidade financeira e a relaciona com o mal-estar que sente trabalhando como motorista por aplicativo. Relata que o seu pai “*gosta*” de trabalhar como motorista por aplicativo, mas ele não. Assim ele relata a trajetória dos pais:

Antes de minha irmã e eu nascermos, a minha mãe trabalhava em um consultório de dentista. Era secretária, chefe de escritório lá do consultório de odontologia. Mas quando ela teve a primeira filha, a minha irmã, interrompeu a vida profissional, até onde eu sei. A partir disso, passou a ser apenas dona de casa. O meu pai foi bancário durante um tempo, na época que existiam muitos bancos [referência ao início dos anos 1990]. Logo após a saída dele do banco, quando eu ainda era criança, eu não me recordo bem, mas acho que já morávamos no Alecrim [bairro da Zona Leste de Natal] e tínhamos uma casa na praia de Santa Rita, que a minha família gostava muito de ir. [...] Quando o meu pai saiu do trabalho do banco, que faliu, ele foi para a praia e colocou um comércio lá. Resolveu ser autônomo. Desde quando me entendo por gente, lembro do meu pai com esse comércio lá na praia de Santa Rita. [...] Mas lembro também de quando tinha uns seis anos, o meu pai foi trabalhar de supervisão da “Pepsi Cola” em Fortaleza. Foi supervisor de vendas da Pepsi. Daí nós fomos para Fortaleza. O meu tio também foi. Moramos lá três anos. Depois retornamos para a praia, para a nossa casa na praia, que tinha ficado aos cuidados... não me recordo bem. [...] Ele retomou a atividade lá de empreender no comércio. E ficou muito tempo. Cresci vendo o meu pai nessa atividade. O período em que ele era bancário, eu era uma criancinha, incapaz de observar qualquer coisa. Quando cresci um pouco mais, foi nesse período aí em Fortaleza. Eu tinha uns seis anos, aí tinha alguma noção do que era o trabalho do meu pai. Quando regressamos, fui crescendo e vendo lá o cotidiano dele no comércio. Nunca gostei de comércio. Nunca gostei da atividade do meu pai. E nunca me vi naquela atividade, nunca imaginei: “ah, vou dar continuidade aqui, empreender aqui”. Como se diz: “aumentar o comércio”. Nunca tive a ambição empreendedora. Eu sempre prezei por aquela coisa certa e sempre tive assim simpatia, quando passei a ser um pouco mais velho, no ensino médio, pelo serviço público. [...] a atividade do meu pai hoje é a de Uber também. Ele tem uma aposentadoria e complementa sendo Uber. Deixou o comércio, vendeu lá o patrimônio dele e ficou só aqui [trabalhando de motorista por aplicativo]. Cansou do comércio. Não queria mais e trouxe a

família para morar no Alecrim. Hoje ele roda de Uber. Ele fala que gosta e que se diverte. Gosta de conversar com os passageiros. Eu já não suporto. Já estou saturado. Quando a gente conversa... Na verdade, eu não tenho uma boa relação com o meu pai por causa de questões pessoais. Mas o pouco que a gente conversa sobre a rotina de trabalho, ele conta as mesmas queixas, que a plataforma não paga o suficiente, não tem reajuste de tarifa, o serviço não tem segurança. Essas mesmas questões que afligem os motoristas. São duas questões básicas: pagamento pouco e medo da insegurança. E ainda tem algo no meio que é a questão da demanda. Atualmente [2020] tem pouquíssima demanda por causa da pandemia⁹². São as três questões que afligem qualquer motorista. A preocupação com a demanda, se o dia vai ser bom, se o dia está sendo bom; a reclamação acerca do ganho porque não tem reajuste de tarifa. Aliás, esse ponto é muito importante, desde 2016 que a tarifa está defasada e sem aumento; e o medo sempre constante da insegurança, de ser assaltado, de ser morto, existe o medo de perder seu bem e existe o medo pior: de você perder a sua vida, o bem maior. [...] Mas é isso, a minha mãe sempre foi dona de casa, como é que chamam? “do lar”, “dona de casa”. E o meu pai trabalhou a maior parte da vida no comércio (MARCOS).

Marcos nos deixa claro o quanto a instabilidade financeira e rotina de trabalho do pai influenciou a sua percepção acerca do mundo do trabalho. Aliás, ele usa a forma ocupacional do pai como justificativa para as ausências deste nos eventos da família e o tipo de afeto que estabeleceu com ele. E conforme demonstraremos a seguir, essa tensão no âmbito familiar incide na percepção de Marcos sobre a condição de trabalho a qual está submetido atualmente. Assim ele nos diz:

[...] nunca gostei de trabalho autônomo. Aguentar cliente, aquela instabilidade de “hoje foi bom, hoje foi ruim”. Meu pai chegava em casa e falava: “ah, hoje não vendeu nada, ah, vamos esperar o carnaval”. Nunca gostei disso. Vendas incertas. Lidar com gente em comércio, assim, de venda. Claro que em qualquer atividade você vai lidar com pessoas, só que não gosto de vendas de serviços, de comércio... não gosto. [...] Eu não tive uma relação muito chegada com meu pai justamente por causa da questão do trabalho dele. Mas isso não justifica tudo porque todo pai trabalha durante o dia e só chega em casa à noite para ficar com a sua família. Mas, o meu pai foi negligente nesse período em que eu morava com ele e minha mãe. Sempre vi, ao longo da minha infância e até na minha juventude, a figura do meu pai como alguém que trabalha e chega em casa à noite, com pouco contato com a família. É o cara que sustenta a casa e só. Nunca foi um pai muito próximo, que leva o filho para atividade... nunca foi. Eu tive uma ligação mais forte com a minha mãe. Ela sempre foi o meu pai e a minha mãe ao mesmo tempo. Fazia a dupla função (MARCOS).

A trajetória escolar de Marcos também foi marcada pela “instabilidade”. Segundo ele, após sofrer um trauma causado por uma professora que lhe agrediu fisicamente, passou a

⁹² A nossa entrevista com Marcos iniciou no dia 7 de julho de 2020. Na ocasião, o governo estadual dava início ao protocolo de reabertura do comércio.

sentir “*pânico*” na escola. Dessa forma, a sua socialização no ambiente escolar ficou “*comprometida*”. Ele nos relata que só conseguiu superar esse trauma quando começou a fazer faculdade, devido a flexibilidade que este espaço permitia, segundo a sua percepção. No momento que realizamos a entrevista, em março de 2020, Marcos estava cursando a faculdade de Letras na modalidade de Educação a Distância. Mas sonhava em retornar para a faculdade de Direito, interrompida por “*questões pessoais*” depois de dois anos cursada. Embora a justificativa mude, a instabilidade e/ou descontinuidade continua a caracterizar a sua trajetória no âmbito escolar formal.

A minha vida escolar foi comprometida. Quando eu era pequeno, peguei um trauma da escola porque uma professora bateu em mim. Ela me sacolejou quando era pequenininho. Isso foi no meu primeiro dia de aula. Eu tive esse probleminha, a professora me agrediu. Ficou aquele “dito sobre o não dito” e isso me comprometeu. Tinha quatro anos e criei um pânico de escola. Sabe o que era pânico de menino dá escândalo, quebrar cadeira e querer fugir? Tive vários momentos da minha vida que recebi atividade em casa porque não tinha condições psicológicas de ir para uma sala de aula. Era uma coisa traumatizante. [...] No ensino médio, a minha vida escolar foi marcada por faltas. O meu apelido era “turista”. Eu mal ia para a escola e meus pais não se importavam porque eles já entendiam o meu problema com a escola. Eles compreendiam minha dificuldade de ir para escola. Não se importavam. Eu até me arrependo de ter faltado muito porque isso comprometeu a minha vida. Embora tenha recuperado depois. Apesar desse comprometimento, consegui entrar na faculdade. Entrei em [faculdade de] Contábeis, mas não terminei. Comecei a ter crise de ansiedade. Então a minha vida escolar foi nula... Não tenho nada a considerar, uma vida de ausências na escola. O outro ambiente escolar que passei a gostar foi a faculdade. Gostava de frequentar e foi quando quebrou esse temor que tinha de sala de aula, esse local que me gerava desconforto. A escola me gerava desconforto tanto na infância, quanto na adolescência porque não fiz terapia nenhuma. Eu me senti confortável naquele ambiente da universidade, onde a gente entra e sai a hora que quer. Não tem aquele regime de escola. Inclusive, recentemente, surgiu a oportunidade de retornar para o curso de Direito. Ganhei uma bolsa de sessenta por cento para retomar os estudos. É uma coisa bem atraente para mim. Seria muito bom também para o momento que estou passando. Para quem está doente, ver gente e estudar poderiam ajudar. E ficar estudando aqui no computador via EaD [referência ao curso a distância] é um saco [risos] para quem precisa de vida, de contato... Então seria uma coisa boa para mim (MARCOS).

Ele também se interessa em nos apresentar a sua posição política e ideológica. Diz que é de “*esquerda*” e é chamado pelos colegas motoristas por aplicativo de “*comunista*”. Informar-nos que tal posicionamento também é uma influência da irmã. De toda forma, ele estabelece relação entre a sua posição política e a forma que percebe o trabalho de motorista por aplicativo. Ao longo da entrevista, o seu depoimento é marcado por críticas ao que chama

de “*capitalismo selvagem*”, referência que usa para classificar o regime de trabalho praticado pelas empresas-plataformas. A percepção que apresenta sobre a dinâmica de trabalho uberizada se diferencia daquela exposta por Mateus não só na forma como também, em certa medida, no conteúdo e categorias que mobiliza para classificar a rotina de trabalho. Além disso, Marcos convive com uma tensão entre continuar trabalhando como motorista por aplicativo, sobretudo em razão dos rendimentos que consegue, e deixar essa atividade para ter mais “*sossego e fazer o que realmente gosta*”. Essa tensão também é reforçada pela lembrança que Marcos tem da trajetória laboral de seu pai e todas as implicações que ela gerou para a família.

Além de lhe causar insatisfação, a dinâmica de trabalho de motorista por aplicativo impôs a Marcos uma adaptação em sua rotina de estudos. Primeiro, trancou a faculdade de Direito. Depois, optou por cursar Letras na modalidade de Educação a Distância numa universidade particular em Natal. Segundo ele, essa modalidade de estudos é mais adequada às “*questões do trabalho*”. E nos conta que “*fica um pouco complicado estudar presencialmente diante da atividade, da minha meta, da minha realidade*”. Apesar disso, diz que pretende “*ter um negócio próprio com uma renda mais fixa*” e, assim, “*voltar a cursar Direito e conseguir um emprego estável, ser delegado de polícia ou procurador*”. Explica, além disso, que esse “*negócio próprio*” seria algo transitório entre o trabalho de motorista por aplicativo e uma ocupação com renda estável. Almeja “*formar uma parceria com um amigo de infância, que também é motorista, para criar um serviço de entregas de pizzas*”. Quanto ao desejo de conseguir um emprego estável, inspira-se na trajetória da irmã que mora com ele e num tio que se tornou delegado de polícia.

Quanto à sua trajetória laboral de motorista por aplicativo, Marcos informa que há pelo menos dois anos só exerce essa atividade e tem nela a sua única fonte de renda. É proprietário do carro que utiliza para “*rodar*” e há quase um ano contribui com a previdência na condição de Microempreendedor Individual. Ele nos conta que trabalha cerca de 12 horas e pausa apenas 1 hora para almoçar. Realiza essa jornada durante cinco dias por semana. “*Minha regra é de segunda a sexta*”, afirma Marcos. Mas deixa o sábado como um “*dia coringa*”, conforme chama as horas extras que compensa “*por alguma perda ou uma meta que eu não obtive ao longo da semana ou alguma interrupção que precisei fazer ao longo da semana*”⁹³. Exemplifica isso com situações em que interrompeu o trabalho nos dias em que precisou fazer a manutenção do carro. Apesar de suas “*críticas*” ao regime de trabalho que

⁹³ O primeiro dia que entrevistamos Marcos foi um sábado. Ele informou que trabalhou durante esse dia para compensar outro em que precisou fazer a manutenção do carro.

está submetido, vale notar que ele considera essa e as outras razões – metas ou perdas – como “*questões pessoais*”, convergindo, nesse aspecto, com a percepção de Mateus.

Ele também relaciona os rendimentos às “*estratégias de cada motorista*”. Segundo Marcos: “*tem motorista que não sabe trabalhar direito. Vai para qualquer lugar da cidade, não tem critério de cliente. Eu tenho a minha estratégia. Só rodo onde há mais chamadas e não vou para a zona norte de Natal [área periférica da cidade]*”. Ele ressalta que isso não é preconceito contra a população carente, mas uma “*questão de custo-benefício*”. E conta que “*na zona norte, há muitas ruas que não são calçadas, o carro fica todo sujo, a maioria das viagens são curtas e o risco de assalto é maior. Então, no final, acaba gerando prejuízo*” (MARCOS).

Marcos contribui para a previdência na condição de MEI há pelo menos sete meses. Contudo, o começo da pandemia gerou dúvidas se continuaria contribuindo, uma vez que os seus rendimentos diminuiriam consideravelmente e impôs adaptações ao novo contexto. Ele relata que: “*Com a pandemia tudo mudou. Todas as minhas estratégias consolidadas ao longo de tanto tempo, pouco mais de dois anos e meio de experiência, caíram por terra diante dessa novidade chamada Covid-19*”. Dos quatro mil que conseguia obter, passou a perceber aproximadamente dois mil com o surgimento da pandemia. E foi nesse período que sentiu a necessidade de fazer empréstimos para ficar em isolamento social: “*eu tive que fazer empréstimos. Empréstimos com juros altos, porque precisei fazer interrupções. Parei alguns dias porque é uma situação em que tenho medo. É uma situação que estou submetido a um estresse muito grande porque estou sem corridas*”. Esse contexto também afetou a saúde de Marcos. Ele passou a sofrer mais com crise de ansiedade e, conseqüentemente, a tomar ansiolítico.

Assim como a trajetória escolar, a sua trajetória ocupacional também é marcada pela instabilidade e, conforme a sua percepção, pouco valorizada. Em sua primeira ocupação, auxiliar de sala de aula, tinha um contrato com a secretaria municipal de educação. Atuava como “*monitor de letramento e literatura*” através do “*Programa Mais Educação*” numa escola municipal localizada na comunidade da África, situada na periferia de Natal. Depois de um ano e seis meses trabalhando nessa escola, ocupou o cargo de assistente de secretaria em um Centro Municipal de Educação Infantil (CMEI), no bairro Nova Natal, também localizado na periferia da capital. Trabalhou no CMEI durante um ano. Lá acumulou outras funções. Entrou num momento de transição da gestão e em razão disso, segundo ele: “*não tinha nem coordenação, nem muito menos o secretário. Tudo ficava nas mãos do funcionário terceirizado porque deveria ser um assistente de secretaria*”. Foi a sua primeira e até então

única ocupação com carteira assinada. *“Na carteira”, relata Marcos, “estava assistente de secretaria, mas eu não era assistente de secretaria, era o secretário”.*

Atraído pela informação repassada por um amigo de infância, de que a atividade de motorista por aplicativo estava proporcionando bons rendimentos, decidiu deixar aquela ocupação de “assistente de secretaria” para entrar nesta. Ele nos conta que saiu do CMEI em *“busca do UBER porque [...] esse meu amigo que [...] estava sendo UBER disse: ‘está sendo muito bom para tirar uma grana’. Aí eu fui. Deixei o trabalho. Realmente meus ganhos duplicaram. Mas, assim, é um trabalho ralado. Tem que ser muito resiliente”.* A entrevista com Marcos revela, entre outros aspectos pertinentes, a tensão existente entre a necessidade de continuar trabalhando de motorista por aplicativo e conviver com a instabilidade típica dessa ocupação ou se ocupar com o que, de fato, deseja trabalhar e ter mais estabilidade, embora com rendimentos inferiores. Ao comparar o trabalho formal com a ocupação de motorista por aplicativo, Marcos relata que:

O trabalho de carteira assinada lhe proporciona a segurança no sentido de exatidão no que você vai receber no final do mês, porque para mim o que é mais instável são os rendimentos. A minha meta é quatro mil reais líquidos. Essa é a minha pretensão, ainda que às vezes chegue só a três e oitocentos, três e setecentos. É uma coisa variável. Eu costumo sempre dizer: o ganho do motorista é variável, mas as contas não. A internet tem um preço fixo, a luz, a faculdade, o plano de saúde, que é ajustado todo ano. Então, a segurança que o trabalho de carteira assinada ou, melhor ainda, o trabalho concursado, que é o meu sonho, a minha pretensão, traz essa segurança. Em compensação, os ganhos são menores. Existe a outra segurança, que é a questão de décimo terceiro e férias, que o motorista por aplicativo tem que criar por conta própria. Ele que tem que criar suas férias, juntando mensalmente uma reservazinha para folgar um mês ou quinze dias. Isso é muito difícil de acontecer. E sabe por que é muito difícil? Porque tudo aumenta. A gente tem índices inflacionários. Tudo inflaciona e a taxa dos aplicativos continuam as mesmas desde dois mil e dezesseis. Como é que vou juntar dinheiro para folgar? Para tirar umas férias? Se tudo está aumentando, se meu plano está aumentando, se a faculdade está aumentando e a taxa dos bancos. A taxa na 99Pop era mais alta do que a Uber há um ano. Mas eles baixaram e igualaram ao valor da Uber. Reduziram aqui em Natal. Ficou um pouco complicado. A vantagem do trabalho com carteira assinada é essa segurança de ter aí o seu salário fixo, de ter os seus direitos, décimo terceiro, férias, mas se você colocar, assim, na balança, o trabalho de motorista por aplicativo rende mais. Mas na proporção que ele rende mais, ele lhe desgasta mais. São grandezas diretamente proporcionais. Ele dá mais dinheiro, mas desgasta mais. Ele lhe dá mais custo e mais gastos.

Verificamos, assim, que a despeito dos esforços de Marcos para alcançar uma condição socioeconômica melhor que a de seus pais, ele segue reproduzindo à trajetória de seu pai e, portanto, convivendo com a instabilidade financeira e a insegurança, características

essas presentes no padrão das relações de trabalho da região Nordeste. O que a sua trajetória apresenta de diferente é a percepção crítica sobre as condições que está submetido. Assim como Mateus, Marcos também é sócio da Amapp-RN e participa dos eventos e ações promovidas pela categoria de motoristas por aplicativo. Contudo, apesar do seu engajamento nos assuntos da categoria, ele almeja deixar a atividade e encontrar uma ocupação mais estável e seguir com os estudos. Marcos nos diz que: “não posso me tornar escravo disso [atividade de motorista por aplicativo]. Eu tenho faculdade a concluir, tenho que me organizar [...]. Não posso viver para isso senão vou ficar preso aqui”. Em suma, a trajetória de Marcos exemplifica um quadro de tensão existente na dinâmica de trabalho “uberizada”: ou se convive com a incerteza de melhores rendimentos e uma rotina laboral precarizada ou se busca – quando existe – uma ocupação formal com um mínimo de proteção social e estabilidade, mas com a certeza de rendimentos baixos.

6.3. Terceiro caso: A trajetória de Lucas

Lucas é o terceiro caso que analisamos. Ele tem 24 anos, está casado há nove meses, é religioso – aderente à denominação cristã “Testemunhas de Jeová” – e tem o ensino médio completo. O nosso contato ocorreu por meio de um colega em comum, que também é motorista por aplicativo. Assim como as demais entrevistas, esta aconteceu através de videochamadas on-line. Contudo, devido à disponibilidade de Lucas, conseguimos concluí-la com duas sessões. Uma realizada de manhã e outra à tarde. Ele é motorista por aplicativo há pelo menos três anos. E para trabalhar, utiliza o carro de seu pai, que também é motorista por aplicativo. Ocupa o carro de manhã e à tarde, realizando uma jornada diária entre oito e nove horas, enquanto o seu pai utiliza o carro durante o turno da noite. Ambos trabalham de segunda à sexta-feira.

Ele nos informa que é de “*origem humilde*” e morou em São Paulo até a adolescência. O pai estudou até a 8ª série do ensino fundamental e a mãe concluiu o ensino médio. Seu pai foi marceneiro e depois mecânico da Fiat e sua mãe faxineira, enquanto a família morou em São Paulo. Seus pais se mudaram para Natal, local em que a sua mãe tem família, para cuidar dos “*problemas*” do irmão mais velho de Lucas. Ao chegarem em Natal, os pais trabalharam como “*vendedores ambulantes nas praias*”, período que segundo Lucas a família “*passou mais apertos financeiros*”. O seu pai tentou “*colocar a oficina em Natal*”, mas não obteve sucesso. Conseguiu emprego de entregador e a sua mãe de embaladeira em

um supermercado da cidade. Nota-se na trajetória de trabalho dos pais de Lucas a intermitência entre o trabalho formal assalariado e o informal.

Antes de morar em Natal, a gente morava em São Paulo. Inclusive, eu nasci em São Paulo. Vim com a minha família para cá [Natal] quando ainda era criança. Aconteceu um probleminha com o meu irmão e os meus pais decidiram vir morar aqui. O meu irmão já estava aqui, os tios, os avós estavam todos aqui, pois a minha mãe tem família em Natal. A gente teve que abandonar as coisas lá e vir ajudar ele aqui [em Natal]. Mas, assim, lá em São Paulo o meu pai trabalhava de mecânico. Ele foi mecânico da Fiat. É muito desenrolado nesse ramo. Só que aqui [em Natal], quando ele tentou colocar uma oficina, não conseguiu porque o pessoal geralmente ia para quem já conhecia, para quem é conhecido na região. Então ele montou a oficina, mas não teve tanto movimento. Lembro do meu pai trabalhando de mecânico, mas parece que já trabalhou de marceneiro também. Só sei que ele nunca parou de trabalhar. A minha mãe também. Lá em São Paulo, ela trabalhava como faxineira, na casa de uma pessoa, e aqui em Natal ela trabalha no Carrefour de embaladora. Ela ficou afastada recentemente porque ela e o meu pai têm pressão alta e são do grupo de risco⁹⁴. Então o Carrefour preferiu afastá-la por um tempo (LUCAS).

A despeito dos “apertos financeiros” e dos “problemas do irmão, que foi preso em Natal por causa de ‘amizades erradas’”, Lucas argumenta que a religião conservou o casamento dos pais, que também “são testemunhas de Jeová”, e, assim, a família conseguiu atravessar “os momentos mais difíceis”. O trabalho precarizado também ocupa um destaque especial nessa família. A sua percepção sobre a trajetória de trabalho do pai combina admiração e pesar. “Meu pai sempre..., como eu disse, trabalhou muito. Não tira nem folga. Sempre foi desenrolado e fazia o papel dele de bancar a casa. Eu acho, assim, que ele poderia ter trabalhado um pouquinho menos e ter dado mais atenção à família”, relata Lucas. Comparando a sua vida com a do seu pai, ele conta que..

Eu fiz diferente do meu pai, prefiro estar mais em casa, almoçar com a mulher, evitar estar na rua no final de semana. Eu quis provar exatamente isso. Eu via que ele não tinha um casamento feliz, eu via que a família não tava andando muito bem das pernas. Eu tive o sonho de ter minha família e fazer diferente. Por isso até que cheguei a casar cedo, né... como o povo diz, pra fazer diferente. E ter uma família realmente feliz. A minha mãe, por ter esses problemas com o meu pai, ela acaba se apegando ao trabalho, justamente pra não ter que voltar pra casa e ter outra briga e tal. Ela gosta de tá no trabalho. Às vezes, quando ela tá de folga, ela até reclama (LUCAS).

⁹⁴ Referência ao risco de contaminação e adoecimento com a Covid-19.

Quanto à trajetória escolar, Lucas lamenta não ter seguido “os conselhos da mãe”. Conta-nos que se “*arrepende por não ter estudado mais. Aprender mais sobretudo e ter um conhecimento melhor*”. Diz que estudou pouco, “*faltava aula para jogar bola e isso hoje tá me fazendo falta*”. O relato de Lucas a respeito de sua trajetória escolar evidencia a reprodução da “meritocracia” como justificativa para ocupação de seu lugar no mercado de trabalho, convergindo, assim, com a percepção de Mateus. Embora não atribua relevância ao longo da entrevista, durante toda a sua formação básica, Lucas precisou conciliar os estudos com o trabalho. Em sua narrativa, a autorresponsabilização pelo percurso realizado durante a formação escolar tem muito mais relevo que as contingências que precisou enfrentar. Ora ajudando o seu pai na oficina que tinha em São Paulo, “*lixando alguns carros e peças*”, ora como “Jovem Aprendiz”⁹⁵.

Por intermédio do seu pai, conseguiu um emprego de meio turno como “Jovem Aprendiz” no mesmo supermercado que este trabalhava de entregador. “*Foi um período até complicado. Acordava às cinco horas da manhã e chegava do trabalho às onze e meia, almoçava e saía correndo pra estudar lá no Padre Miguelinho*⁹⁶. *Fiquei em dependência em duas matérias*”, relata Lucas. Nota-se em seu relato que dividir o tempo de estudo com o tempo de trabalho era percebido como “natural” e não se constituía como fator de desequilíbrio na competição por “diplomas” mais valorizados no mercado de trabalho.

O período em que trabalhou como “Jovem Aprendiz” é o que ele identifica como trabalho, pois “*tinha o próprio salário [meio salário mínimo]*”. Nessa experiência, ele aponta a remuneração como principal aspecto negativo. Segundo Lucas: “*trabalhar lá era bom, gostava do pessoal. A remuneração que, assim... era pouca sabe?! Não só pra mim, que era Jovem Aprendiz, mas pra todo mundo lá era pouca. Pela quantidade de trabalho que a gente tinha, era pouca*”. Relata, ainda, situações de assédio moral praticado pela gerência: “*Às vezes, a gente era muito humilhado por gente de cima, entendeu?! Gente que não lhe dão o devido valor*” (LUCAS). Ele nos conta, inclusive, que havia desvio de função e não tinha o direito a férias respeitado. “*Eles [gerentes] nem sabiam, mas a gente que era ‘Aprendiz’ não podia entregar compras e lá a gente acabava fazendo isso. Eles não sabiam nem que a gente tinha férias, essas coisas, entendeu?! Não leram nada do que tem no contrato, né?! Do que pode e o que não pode*” (LUCAS). Quando indagado se chegou a reclamar dessa situação, Lucas nos diz que “*não, a gente só reclamava pra professora mesmo. Como a gente quer*

⁹⁵ “Jovem Aprendiz” é um programa regulado pela Lei nº 10097 de 2000. Ele tem como objetivo inserir jovens entre 14 e 24 anos. no mercado de trabalho através de incentivos fiscais para “empresas parceiras do programa”.

⁹⁶ O Instituto Padre Miguelinho é uma das escolas mais tradicionais da rede estadual norte-rio-grandense. Ela fica localizada na zona leste de Natal.

deixar o nome limpo no mercado, não quer perder o salário, o emprego... se aparecer outro trabalho, outra coisa, a gente não perder”.

Observamos, assim, que o início da trajetória de trabalho de Lucas se diferencia daquele realizado por Mateus e se assemelha do que fora relatado por Marcos. A socialização de Lucas e Marcos nos primeiros contatos com o mercado de trabalho é marcada pela desvalorização e não reconhecimento dos respectivos trabalhos realizados, ao passo em que Mateus, como vimos acima, ampliou a sua rede social de amizades e incorporou estratégias aplicáveis em sua atual rotina de trabalho. Conforme problematiza Claude Dubar (2020), o momento de transição da socialização na escola para a socialização no mercado de trabalho é um dos acontecimentos mais importantes para o que o sociólogo francês chamou de “identidade”⁹⁷. Embora não seja determinante, esse processo condiciona a autopercepção acerca de determinada trajetória de trabalho e a visão prospectiva sobre esta. Nos casos de Lucas, Marcos e Paulo podemos observar semelhanças quanto à percepção contestadora acerca das condições de trabalho que foram submetidos ao longo de suas respectivas trajetórias. Nesse sentido, a falta de reconhecimento pelos empregadores e os baixos rendimentos pelos serviços prestados são aspectos presentes e destacados no depoimento desses três entrevistados.

A experiência laboral de Lucas como “Jovem Aprendiz” reflete, também, as práticas autoritárias presentes nas relações de trabalho brasileiras, em geral, e na região Nordeste, em particular. A conformação e o silêncio – como formas de evitar perder outras oportunidades de trabalho – são os contrapontos dos trabalhadores, especialmente aqueles pertencentes a categorias não organizadas. Experiências assim, diga-se de passagem, são consideradas para justificar ou mesmo motivar o engajamento em formas de trabalho “aparentemente” autônomas e relativamente mais bem remuneradas, como no caso da atividade de motorista por aplicativo. É nesse sentido que observamos em Lucas uma percepção ambivalente em relação a sua experiência atual de motorista por aplicativo. Por um lado, ele reconhece as conquistas obtidas através dessa atividade e mais liberdade com os horários de trabalho. Por outro, percebe o tratamento desigual e injusto dado pelas empresas-plataformas. Desse modo, a percepção de Lucas em relação à atividade de motorista por aplicativo está entre aquela apresentada por Mateus e aquela demonstrada por Marcos.

⁹⁷ Para Dubar, a Identidade é “o resultado a um só tempo estável e provisório, individual e coletivo, subjetivo e objetivo, biográfico e estrutural, dos diversos processos de socialização que, conjuntamente, constroem os indivíduos e definem as instituições” (2020, p. 136, grifo do autor).

Lucas começou a trabalhar de motorista por aplicativo em 2017. Ele relata que começou a trabalhar nessa atividade porque, *“quem trabalhava [de motorista por aplicativo] naquela época [2016] percebia que era algo bem rentável. Sempre elogiava. E meu pai queria sair do trabalho [entregador de supermercado] e aumentar o rendimento, ganhar mais. Foi aí que a gente pensou em comprar um carro”* (LUCAS). Com o dinheiro recebido de uma “herança”, o pai de Lucas comprou um carro – modelo “Fox” e ano 2016 – para dividi-lo com ele a rotina de trabalho como motorista por aplicativo. Com efeito, o caso de Lucas se diferencia de outros motoristas porque não precisou se endividar para começar a trabalhar nessa atividade. O seu endividamento ocorreu meses depois, após casar-se, e agravou ao longo da pandemia da Covid-19, contexto em que fez isolamento social durante dois meses.

No que se refere à experiência de motorista por aplicativo, Lucas aponta como positivo sentir-se mais prestigiado. *“No supermercado, eu me sentia humilhado, um pouco rebaixado, [mas] como motorista você já não se sente tanto assim, né?! Às vezes, aparece um passageiro que quer fazer alguma coisa [assédio moral], mas não é tanto como no supermercado”*, relata Lucas. A sensação de autonomia e se perceber “dono do próprio negócio” produzem uma satisfação para quem experimentou apenas a condição de subordinado. Para o nosso entrevistado, trabalhar como motorista por aplicativo é...

bem melhor, sabe?! Você trabalha num horário melhor, você não fica levando sol no meio da cara, entendeu?! Você não precisa ficar levando carga num sol de onze horas. Não... [trabalhando de motorista por aplicativo] você tá dentro do seu carro, com ar-condicionado, é mais tranquilo, bem mais tranquilo. Eu agradeço muito. Não posso ser hipócrita de dizer que não cresci na vida. Porque eu consegui sim, uma casa de aluguel, consegui colocar as coisas dentro de casa, consegui casar, né?! Então eu agradeço pelas coisas que consegui (LUCAS).

A despeito dessa percepção positiva sobre a experiência de motorista por aplicativo, Lucas também ressalta uma série de queixas sobre as empresas-plataformas. Para ele, trabalhar como motorista por aplicativo *“poderia ser mais rentável, a questão de a gente ter mais apreço das plataformas, que elas olhassem pra gente com mais carinho, como olha para os passageiros”* (LUCAS). Por sinal, durante o período em que o entrevistamos, ele estava com o cadastro suspenso na plataforma Uber. Segundo Lucas, a Uber *“o bloqueou porque ela estava recebendo reclamações de outros motoristas que não estavam pegando viagem para o aeroporto, por causa de esquemas de alguns motoristas. Mas eu não participava disso e fui colocado pra fora. Não tive nem direito de reclamar”*. Em razão desse episódio, Lucas entrou

com uma ação judicial contra a empresa Uber para reaver o direito de atender os passageiros que usam o aplicativo dessa empresa. De toda forma, atualmente (2020), ele tem utilizado os aplicativos das empresas concorrentes, a “99 Pop” e “Indrive”.

Ele também critica a ausência de determinados direitos para os motoristas por aplicativo. Assim como Marcos, Lucas também considera injusta a forma de contrato de trabalho com as empresas-plataformas. Ele argumenta que...

Eu acho um descaso total porque... A gente devia ter um seguro, um amparo muito maior. Não acho... talvez não precisasse de férias. Porque meio que a gente trabalha por conta própria, a gente poderia trabalhar mais e tirar as nossas férias. Tirava um pouquinho a mais num mês ou no outro. Mas, as outras coisas [os direitos trabalhistas]. É um descaso muito grande porque a gente sai pra rua e morre, é assassinado... A família fica como? Você tem um menino, tem dois meninos, como é que vão bancar um menino desse em casa? É triste a gente saber disso (LUCAS).

Assim como Marcos, Lucas aponta os rendimentos percebidos na atividade de motorista por aplicativo como o principal motivo para continuar engajado nela. E o endividamento adquirido após o seu casamento e ampliado durante o período da pandemia, reforçou a sua percepção de que não há outra opção melhor.

Eu já pensei em procurar outro emprego, sim, já tive essa oportunidade, mas era menos rentável, então me sinto meio que preso a esse padrão de renda que tenho atualmente. Não posso baixar tanto porque já fiz contas para um dinheiro maior, então acabei ficando meio que preso nesse trabalho (LUCAS).

Quanto ao futuro nessa atividade, ele se mostra mais inseguro devido à experiência que passou no início da pandemia. *“Hoje em dia esse trabalho atende as minhas necessidades, mas até quando eu não sei. Eu tenho esse medo de quanto tempo vai durar. Logo após essa pandemia, eu não sei como vai ficar”*. A sua expectativa de piora no setor alimenta o desejo de conseguir um emprego estável, ainda que o seu padrão de rendimentos diminua. A nosso ver, entre outros efeitos, a pandemia trouxe uma experiência de vulnerabilidade considerável para os motoristas por aplicativo. Não apenas Lucas, mas outros entrevistados (Marcos e Paulo), passaram a perceber com mais clareza o quanto estão suscetíveis a uma perda completa de seus rendimentos. Embora alguns tenham alcançado certo prestígio na família e se percebam com mais autonomia realizando o trabalho de motorista por aplicativo, a expectativa de poder alcançar bons rendimentos é seguramente a principal justificativa para se manterem engajados nessa atividade. Todavia, o impacto gerado

pela pandemia da Covid-19 sobre a economia, comprometeu essa expectativa. Entre eles, também há a suposição de que o desemprego aumentará ainda mais e, conseqüentemente, outros trabalhadores seguirão o caminho que traçaram: buscarão nas empresas-plataformas uma alternativa de autoemprego e renda.

6.4. Quarto caso: a trajetória de João

A quarta trajetória que analisamos é a de João. Ele tem 32 anos, é casado há dois e tem uma filha com quatro anos. A sua esposa é comerciária e com salário que recebe divide as despesas domésticas. Eles moram numa humilde casa localizada na região metropolitana de Natal. João é o filho mais velho entre cinco irmãos. Segundo ele, seus pais sempre foram *“humildes, mas nunca deixaram faltar nada que fosse básico dentro de casa”*. O pai não conseguiu concluir o ensino fundamental, enquanto a sua mãe concluiu o ensino médio. Atualmente, os pais dele estão separados e trabalham de Auxiliares de Serviços Gerais. Sobre a trajetória de trabalho dos pais, João relata que:

Durante muito tempo, a minha mãe foi dona de casa. Cuidava da gente [o entrevistado e os irmãos] e da casa. Então não teve tanta oportunidade. Às vezes, fazia freelancer, decorando festas. Depois trabalhou de costureira na Guararapes⁹⁸. Já o meu pai teve algumas oportunidades, mas como não investiu nos estudos até o antepenúltimo emprego... Ele trabalhava de porteiro e agora está de ASG. Acredito que porteiro seja melhor, não é? Exposto a menos risco, não corre o risco de pegar uma doença em um lixo, coisa assim, fica sentado na portaria, então era um emprego melhor para ele até por causa da idade. Mas, a gente vinha até falando para ele: “pai, faça um curso de segurança, tire a sua habilitação e complete seus estudos”; porque o mercado vai mudando e se você não muda junto, acaba saindo. Aí lá no trabalho dele, chegou à tecnologia. E acho que optaram por alguém mais jovem, que pudesse manusear aquilo ali.

O nosso contato com João ocorreu por intermédio de uma colega em comum. Ele nos atendeu com deferência e disposto a contribuir com a pesquisa. Esta entrevista foi realizada em três momentos diferentes, mas todos através de videochamadas on-line. O primeiro, enquanto ele aguardava a esposa sair do trabalho. O outro, durante o tempo em que estava em sua casa com a filha. E o último, numa pausa no trabalho para almoçar na casa de sua mãe. Assim como as entrevistas precedentes, esta aconteceu no contexto de pandemia da Covid-19. Em todo caso, respeitando os protocolos de segurança sanitária, João continuou a trabalhar,

⁹⁸ Grupo Guararapes é uma empresa do ramo têxtil e de confecção de roupas com sede em Natal.

haja vista ter na atividade de motorista por aplicativo a única fonte de renda regular. Só eventualmente, ele complementa essa renda com alguns “bicos”.

No que se refere à sua trajetória escolar, conforme nos descreve, ficou marcada por mudanças repentinas em sua “*dedicação aos estudos*”. Assim, nos relata: “*Só me interessei em estudar quando entrei na faculdade. Durante o ensino médio, eu relaxei muito. Eu também precisei trabalhar e acabava ficando com preguiça de estudar*”. Apesar de uma formação básica com desempenho insatisfatório, de acordo com a sua percepção, conseguiu concluir a faculdade de Educação Física em uma universidade particular através de bolsa do Prouni⁹⁹. Ele relata que passou...

[...] por diferentes experiências. O meu comportamento foi diferente em cada fase. Teve uma época que não levava as coisas muito a sério. E outra que tive um choque de realidade. Lembro que no último período do ensino fundamental, durante as provas, eu me esforcei muito e os professoras me deram força para alguma coisa. Na faculdade, do mesmo jeito. Tenho professores que falam comigo ainda, veem os meus stories [do aplicativo Instagram] e comentam. A coordenadora também veio falar comigo um dia desses. Lá na faculdade, fui líder de sala, então muitas pessoas ainda me procuram para perguntar alguma coisa (JOÃO).

Durante o curso, foi líder de turma e quase conseguiu ser laureado. Quando questionado por que não seguiu a carreira de profissional de educação física, conta-nos que não conseguia “*pagar as contas com o salário que recebia. Muitos amigos da faculdade estão até desempregados hoje*” (João). Ao falar sobre essa questão, mostra-se frustrado com o tratamento dado aos profissionais dessa área. Mas sonha em “*construir um centro esportivo, um lugar que quem quisesse praticar esporte, pudesse ir*” (João). Todavia, não vê perspectiva de concretizar esse sonho.

O seu primeiro contato com o mundo do trabalho ocorreu por necessidade da família. João começou a trabalhar quando era criança. Ele ajudava o avô com os serviços de pedreiro e guarda a lembrança de que o seu dinheiro “sempre” foi conseguido com muito esforço. Observamos que a socialização de João no âmbito familiar traz a marca da centralidade do trabalho precário dos adultos da família. Além disso, ele passou a enxergar no trabalho e no esforço realizado para conseguir renda legítimos valores e guias para as suas práticas.

⁹⁹ O Prouni é um programa do Governo Federal que concede bolsas de estudo integrais ou parciais em cursos de graduação em instituições privadas de ensino superior. Esse programa foi instituído pela Lei nº 11.096, de 13 de janeiro de 2005 durante o governo Lula.

Eu comecei a trabalhar com uns dez anos mais ou menos. Na verdade, lá em casa – acho até engraçado falar sobre isso –, sou o mais velho de cinco irmãos. Tenho dois irmãos e duas irmãs. A minha irmã mais velha e eu costumamos dizer que fomos calejados [risos]. Eu estudava, mas minha mãe sempre me obrigou a trabalhar. Eu até gostava, nunca tive frescura de trabalhar, porque se eu não gostasse, não estaria trabalhando até hoje, não é? Estaria querendo coisa fácil... Depois que chegava da escola, o meu avô fazia serviço de pedreiro, passava lá e me levava para trabalhar de servente, ou o meu tio ia trabalhar de eletricista, passava lá e me levava para ajudá-lo. Eles sempre me davam um trocadinho, cinco, dez, quinze... Então, desde pequenininho, o meu dinheiro sempre foi fazendo alguma coisa para poder ganhar ele, entendeu? Eu acho que tinha quatorze anos quando trabalhei de segurança numa loja [risos]. Era uma loja de lingerie e o meu serviço lá era ficar pastorando para ninguém furtar e fazer os pagamentos. Eu levava certo valor, tipo “x” valor para uma lotérica, e fazia o depósito. Era o meu serviço lá, ganhava trinta reais de quinze em quinze dias. Dinheirão danado, não é? [risos], mas, como era boyzinho [gíria natalense] na época, o que entrava era lucro para mim. Estava feliz da vida e antigamente não tinha medo de nada (JOÃO).

Quando se tornou adulto, a sua trajetória de trabalho antes de iniciar a atividade de motorista por aplicativo caracteriza-se por ocupações de baixa remuneração e alta rotatividade. Segundo ele, começou “*a trabalhar como entregador de farmácia com uma bicicleta, depois [trabalhou] no caixa da farmácia e, por último, [trabalhou de] segurança*” (João). Após essa experiência, ainda trabalhou num Call Center e numa empresa de móveis planejados. Nesta, adquiriu a habilidade de produzir e montar móveis. Devido a uma crise que a empresa sofreu em 2019, foi dispensado do serviço junto com outros colegas. Diz, ademais, que não era valorizado pela empresa. As vagas abertas para as ocupações com melhores remunerações, eram preenchidas por novos contratados. Mais uma vez, notamos que a busca para a condição de trabalhar por conta própria, como no caso de João, também tem a ver com a desvalorização percebida pelo trabalhador em ocupações de emprego assalariadas. Embora não seja mais a sua atividade principal, eventualmente, ele faz “*um extra montando móveis*”. E, assim, diz alcançar a renda suficiente para cobrir suas despesas.

Ele trabalha como motorista por aplicativo há pouco mais de um ano. Começou depois que fez um “*acordo com a empresa de móveis planejados*”. Durante um semestre utilizou um carro alugado para trabalhar com aplicativo Uber. Nesse período, a sua jornada de trabalho era em média de 14 horas diárias e de segunda a sábado. Aliás, deixou de alugar carro com a chegada da pandemia da Covid-19 no Brasil. Nos primeiros meses de pandemia, além de ter feito quarentena por alguns dias, ele viu o número de viagens solicitadas pelo aplicativo despencar. Com isso, utilizou o dinheiro que havia economizado do seguro-desemprego, juntou-o com um valor emprestado pelo irmão e deu entrada em carro usado da

marca Chevrolet, modelo Corsa Classic e ano 2013. Uma de suas principais metas atualmente é pagar o empréstimo feito ao irmão e conseguir quitar as 48 parcelas de 440 reais em três anos, pois é o tempo que poderá “rodar com esse carro usando o aplicativo da Uber”. O caso de João é emblemático em relação ao papel exercido pelo endividamento como disciplinamento do trabalhador aos imperativos neoliberais, conforme problematizamos no capítulo um desta tese. Sobre a sua experiência de motorista por aplicativo, João nos relata que:

No começo, alugava carro, mas foi ficando pesado por causa da pandemia. O movimento baixou bastante. Apesar disso, ainda deu para tirar um dinheiro. E como ainda recebia umas parcelas do seguro, deu para aliviar. Mas quando acabou o seguro, e como não tive direito a esse auxílio¹⁰⁰, eu tive que meter bronca [gíria]. Aí juntei uma grana com um pedaço da grana que recebi quando saí da empresa e consegui tirar um carro. Faz duas semanas que estou com esse carro. Quando alugava, pagava uma faixa de trezentos e cinquenta a quatrocentos reais por semana para poder rodar em aplicativo, então teria que fazer uma média de duzentos reais [por dia de trabalho] para poder pagar cinquenta reais da diária do carro e os outros cento e cinquenta pagar o combustível e sobrar uma grana para mim. Quando tirei esse carro, eu dizia: “não vou financiar um carro para mim, vou pagar com Uber”. Todo mundo paga, então vou conseguir pagar também. E vou poder ter um tempo para poder sair com a minha família, me organizar e fazer disso um trabalho temporário. Depois penso em fazer um concurso ou montar alguma coisa para mim, não sei. Como já falei, isso aqui [atividade de motorista] não é uma coisa que quero para o resto da vida.

Com a aquisição do carro, passou a trabalhar entre 8 e 9 horas por dia. E diz que devido a essa redução da jornada de trabalho, tem conseguido participar mais de eventos familiares, “pegar a filha na saída da escola, comemorar aniversários da esposa, da filha e de amigos” (João). A participação nesses eventos ocupa um lugar relevante na justificativa de João sobre o motivo pelo qual decidiu trabalhar de motorista por aplicativo. A propósito, os mecanismos de remuneração por quantidades e/ou horas de trabalho combinados a uma aparente flexibilidade dos horários, possibilitam uma rotina laboral diferenciada para esses motoristas por aplicativo. Quando comparam com experiências anteriores, tais aspectos aparecem como pontos positivos em relação às atividades de trabalho. Entretanto, vale frisar que é somente na aparência que tal flexibilidade dos horários é positiva para João. A rigor, a dinâmica de trabalho estabelece horários com rendimentos diferenciados e o tensiona a elaborar estratégias para se adaptar a eles. E, desse modo, quando o entrevistamos, essa era a sua principal dificuldade.

¹⁰⁰ O entrevistado faz referência ao Auxílio Emergencial pago através do programa do governo federal brasileiro destinado aos cidadãos mais vulneráveis durante a pandemia da Covid-19.

A minha dificuldade é em relação à questão do horário. Como sou casado e tenho filha, preciso organizar meu horário para deixar a menina no colégio, depois deixá-la na casa da avó, pegar a mulher no trabalho... só que esses horários são de pico e muitas vezes a hora que está dando movimento bom no aplicativo, eu preciso parar para pegar a minha filha no colégio. Essa é uma das dificuldades que estou tendo (JOÃO).

Ao compararmos a trajetória de João com a de seus pais, notamos que ele conseguiu conquistar um certo patrimônio (casa, carro, moto, móveis domésticos) com bem menos tempo. Além disso, conseguiu concluir uma faculdade e dificilmente precisará “obrigar” a filha a trabalhar precocemente tal como aconteceu com ele quando era criança. Nesse sentido, houve uma mobilidade ascendente na vida de João. E isso certamente ajuda a explicar o seu engajamento à atividade de motorista por aplicativo. Apesar da condição de trabalho precária que está submetido, ele nos relata que o rendimento alcançado é uma importante vantagem quando se compara com uma ocupação assalariada como a de seus pais.

A gente ganha bem mais do que um assalariado. E dependendo do meu empenho, consigo ganhar um pouquinho mais. As pessoas que dizem que não ganham é porque o dinheiro entra aos poucos. Por exemplo, hoje fiz sessenta reais pela manhã, dentro de duas horas e meia, aí um [passageiro] particular me pagou vinte e cinco, então dá o quê? Oitenta e cinco reais. Qual é o assalariado que ganha oitenta e cinco reais dentro de três horas? [risos]. Este mês, praticamente no dia sete ou dia cinco, não lembro exatamente, já paguei quase tudo que devia, então vai me sobrar aí dez dias se eu quiser ficar em casa de boa, entendeu? Mas isso aconteceu porque me organizei, adiantei o que tinha que pagar. Não deixo de pagar uma coisa agora só porque ela vence apenas no final do mês. Entrou dinheiro, pago logo (JOÃO).

Apesar do seu pouco tempo na ocupação de motorista por aplicativo, a trajetória de João nos revela aspectos relevantes a serem considerados sobre os impactos da inserção da Uber numa região cujo padrão das relações de trabalho são historicamente precárias e flexíveis. No caso de João, essa ocupação o tem proporcionado uma condição econômica relativamente melhor que a de seus pais e de outras ocupações que ele experienciou anteriormente. Contudo, ele percebe a vulnerabilidade dessa ocupação no que se refere à proteção social e seguridade. Com efeito, João planeja conseguir uma outra ocupação mais estável e que lhe permita conciliar com o trabalho de motorista por aplicativo. *“O meu plano é conseguir um trabalho que dê para conciliar os dois [motorista de Uber e outra ocupação]”,* assim João descreve a sua estratégia, *“mas não pela questão financeira e sim pela segurança. Como te falei, se eu cair doente hoje, não tem quem vá pagar minhas contas.*

Eu não tenho essa segurança na Uber, não tenho direito a férias, a décimo [terceiro salário] ..., não tem nada disso”.

Vê-se que o engajamento de João na atividade de motorista por aplicativo tem a ver com as circunstâncias socioeconômicas em que ele se encontra, e, imerso nelas, elabora as suas estratégias para seguir garantindo o sustento de sua família. Contudo, ele não alimenta a expectativa de continuar por muito tempo nessa atividade. João a encara apenas “*como um trampolim para uma coisa melhor*”, e, desse modo, se “*tiver uma outra oportunidade melhor ou, de repente, fazer uma grana para alguma outra coisa, que é o que mais quero, ficaria na Uber só para fazer o combustível [risos]*”. Com isso, ele exemplifica também o perfil de trabalhador que não se identifica com a atividade que realiza e não se vê ocupado em tal ocupação por muito tempo. Com efeito, ele não encontra razões para se engajar na defesa de direitos para a categoria. Quando questionamos se havia participado de alguma paralisação da categoria, João afirmou que não poderia parar porque precisava “*fazer dinheiro para pagar as contas*”, embora respeitasse a ação dos demais colegas motoristas. Em suma, o seu perfil de motorista, nesse aspecto, desafia as entidades coletivas da categoria a encontrarem novas estratégias de mobilização.

6.5. Quinto caso: a trajetória de Paulo

Nossa aproximação com Paulo ocorreu de maneira inusitada. Em um grupo de Whatsapp destinado a leitores e livreiros residentes em Natal, ele compartilhou por engano um áudio reclamando sobre a modalidade de viagens chamada de “Uber Promo”. Era o início de abril de 2021 quando isso ocorreu. Após ouvir o áudio, fizemos contato com Paulo usando também a plataforma Whatsapp. E depois de explicarmos sumariamente os objetivos da pesquisa, solicitamos uma entrevista com ele, que a aceitou prontamente. A entrevista foi realizada em dois momentos. O primeiro, no dia 10 de abril de 2021, em um sábado à tarde, com uma hora e vinte e sete minutos de duração. O segundo momento ocorreu somente no dia 28 de junho de 2021, numa noite de segunda-feira, com a duração de uma hora e cinquenta e três minutos. Ambos realizados por meio de videoconferência. Em todas as ocasiões que fizemos contato, Paulo se mostrou solícito e disposto a colaborar com a nossa pesquisa.

Ele tem 28 anos. Mora com os pais e um dos dois irmãos – sendo o filho mais velho – no conjunto Gramoré, localizado na zona norte de Natal. Está noivo e pretende se casar no final do ano [2021]. Aliás, segundo ele, uma das motivações para continuar trabalhando de motorista por aplicativo é “*juntar a grana para custear*” o casamento. A sua noiva é

professora de língua inglesa e dá aulas em uma escola particular. Ambos são protestantes e atualmente frequentam os cultos com certa regularidade, “*pelo menos uma vez na semana*”. A Igreja que frequentam realiza três cultos durante a semana. Paulo também é músico e participa da banda da Igreja. Como destacamos a seguir, a religião ocupa um lugar relevante na vida dele, especialmente em relação aos valores, à disciplina e à crença de como a sua vida é conduzida. Todavia, ele ressalta os conflitos que já travou em relação à doutrina de sua congregação.

Em relação ao pai, Paulo relata que este passou por diversas ocupações. Estudou até o antigo 2º grau e prestou serviço ao Exército durante o ano de 1989. Logo após essa experiência, trabalhou na Caixa Econômica¹⁰¹ – onde conheceu a mãe de Paulo. Posteriormente, o seu pai trabalhou de cobrador em ônibus coletivo em Natal até meados do ano 2002. Em seguida, trabalhou na “*área de construção civil e lá passou um bom tempo*”. Depois dessa ocupação, ele relata que o pai trabalhou, entre os anos de 2007 e 2011, de motoboy “*numa [...] empresa de distribuição de mercadorias [...] como se fosse uma espécie de “Mercado Livre”*”¹⁰², *mas só que dentro de Natal e grande Natal*”. A experiência acumulada durante as ocupações de cobrador de ônibus e motoboy fez do pai de Paulo um “*guia para o filho*” sobre as localidades mais “*perigosas*” da cidade.

Depois de passar pelas atividades de cobrador de ônibus e motoboy, o pai de Paulo retornou para a área de construção civil. Mas, dessa vez, passou pouco tempo. Após sair dessa ocupação ficou um longo período desempregado, exatamente no momento mais intenso da recessão econômica que o Brasil estava enfrentando. Entre 2015 e 2020, a família atravessou a fase de maior dificuldade financeira. Aliás, foi também nesse contexto que Paulo decidiu se empenhar nos estudos visando conquistar uma vaga no serviço público e entrar para a atividade de motorista por aplicativo. Por fim, o seu pai voltou a trabalhar somente em 2020, no hospital de campanha destinado ao tratamento de infectados com Covid-19. E se mantinha nessa ocupação até o momento da nossa entrevista.

A despeito da trajetória laboral de seu pai apresentar intermitências em diferentes ocupações, segundo Paulo, o pai sempre trabalhou com carteira assinada. Somente uma vez precisou trabalhar com contrato, que foi a última experiência que teve na construção civil. Em verdade, tal intermitência é comum entre a maioria dos trabalhadores brasileiros e resulta da elevada rotatividade dos empregos presentes no mercado de trabalho. Essa é uma

¹⁰¹ Marcos não soube informar a ocupação do pai durante esse período.

¹⁰² Mercado Livre é uma empresa-plataforma argentina de tecnologia que oferece soluções de comércio eletrônico voltada para compra, venda, anúncios e envio de produtos por meio da internet.

característica marcante no padrão flexível e precário das relações de trabalho no país. O que tem sido atualizado, conforme a trajetória do pai de Paulo pode evidenciar, é a tendência de piora nessa condição. Aliás, como veremos a seguir, a trajetória de Paulo reproduz essa tendência, embora quando iniciou a atividade de motorista por aplicativo tenha alcançado rendimentos acima da média paga aos trabalhadores em condições similares às do seu pai.

Sobre a personalidade do pai, Paulo diz admirar a facilidade que aquele tem para aprender: “*meu pai é um cara inteligente (não é por nada não, mas ele é). Ele tem facilidade para dedução, com números, resultados etc. Meu pai é como eu já disse a ele [...] só não é bom na área de letras. Ele [...] é péssimo com metáfora*”. Além da inteligência, Paulo reconhece a dedicação do pai ao trabalho e com à família.

Por sua vez, a mãe de Paulo apresenta uma trajetória mais estável que a de seu pai. Ela ingressou no mercado de trabalho através de um emprego na Caixa Econômica. Deixou este após se casar. Durante a infância dos três filhos, manteve-se em casa e dedicada exclusivamente à criação deles. Retornou para o mercado de trabalho somente em 1999, quando apareceu uma oportunidade para trabalhar como agente de saúde no município de Natal. E como a situação financeira da família estava “difícil”, ela decidiu assumir esse emprego. Até hoje, a mãe dele ocupa esse cargo, que passou a ser regulamentado em 2006. Segundo ele, a mãe é diretora de uma unidade básica de saúde da rede municipal e concluiu a faculdade de Gestão de Recursos Humanos. Com essa trajetória mais estável, passando por poucas ocupações e mantendo-se com uma renda previsível, a mãe de Paulo é vista por ele como referência e motivação para buscar um emprego público. Aliás, embora reproduza, em certa medida, a trajetória de trabalho de seu pai, é na mãe que Paulo diz assemelhar-se mais.

[...] eu me vejo como a cópia da minha mãe, como a cópia mesmo. Eu sou a versão masculina da minha mãe acentuada. Eu tenho um agravante porque..., pronto, por exemplo, meu pai é um cara sentimental, eu também sou, mas não sou tanto quanto ele. E minha mãe já é mais rústica. Ela já é mais durona. Ela já é mais... chega e fala mesmo, resolve mesmo. Eu sou esse cara. Sou o cara que chega para resolver. Resolvo do meu jeito, mas resolvo. Eu sou agressivo quando preciso ser. Sou... diplomata quando preciso ser. Sou frio quando preciso. Mas, assim, eu sou um pouquinho de ... dos dois, mas desse pouquinho, eu puxei mais da minha mãe do que do meu pai. Eu não me vejo muito parecido com meu pai.

Ele também fala com entusiasmo sobre a trajetória da sua irmã mais nova. Para Paulo, a sua irmã é “*um caso especial*”. Ele fala com orgulho sobre a passagem dela pelo Instituto Federal de Educação, Ciência e Tecnologia do Rio Grande do Norte e a formação na

faculdade de Direito. Depois de muito esforço e dedicação aos estudos, atualmente, ela advoga e está conquistando o seu espaço na área. A trajetória de sua irmã também o tem motivado a procurar nos estudos uma alternativa de emprego mais estável. Por outro lado, quanto ao seu irmão caçula, Paulo relata manter uma relação tensa com ele. Em todo caso, a família ocupa um lugar central na construção de disposições incorporadas e acionadas por Paulo em seu cotidiano. Isso é demonstrado com o seu empenho no trabalho, nas ações de companheirismo e empatia com os colegas motoristas por aplicativo, no esforço para poupar recursos a serem destinados ao seu casamento e na visão prospectiva, inspirada, sobretudo, nas trajetórias da sua mãe e da sua irmã.

Ainda jovem, Paulo acumula apenas duas experiências de ocupação no mercado de trabalho. Iniciou a sua trajetória laboral como frentista em um posto de combustíveis localizado na zona norte de Natal. Nessa primeira experiência, enfrentou dificuldades no relacionamento com os demais colegas frentistas, que, segundo ele, eram veteranos e tiravam vantagens em cima de sua ingenuidade de novato nessa atividade. É possível notar, nessa primeira ocupação de Paulo, a sua inclinação para contestar o que considera “injusto”, como o fato de não ser ouvido pelo gerente do posto acerca da sua conduta na empresa e da forma de atendimento realizada por ele, bem como a satisfação que encontra na confabulação com outras pessoas. Sobre a experiência de frentista, Paulo nos relata que:

A minha experiência no posto foi... Como é que eu posso dizer... Não atingiu as minhas expectativas. Não gostei porque é como te falei, não suporto injustiça. Eu detesto... Eu primo muito pelo justo, o correto, por fazer as coisas obedecer às regras. Existe uma competitividade entre os frentistas [...]. Não admito injustiça. Hoje sou um cara mais controlado. Na época tinha vinte e um anos de idade. Hoje estou com vinte e oito, então o tempo faz você amadurecer. Você começa a ponderar muitas coisas e eu sempre fui um cara muito explosivo. Eu era aquele cara de ouvir uma reclamação, um desaforo e não chegar para conversar, eu já chegava com a mão fechada para bater. E como tinha acabado de sair do quartel, ainda estava com aquele sangue quente do militarismo, de querer resolver tudo na agressividade, de ficar com sangue no olho, matar, esfolar, arrancar, que é o que a gente aprende lá dentro, como matar, enfim [...]. O próprio chefe de pista disse que ele [desafeto de Paulo] veio reclamar que eu conversava com os clientes. Aí o chefe de pista disse para mim: “você não está aqui para conversar, é para abastecer”. Aí eu perguntei: “não posso conversar com o cliente que está abastecendo?”, aí ele disse: “não pode”. Não posso dar um bom-dia, uma boa-tarde, perguntar se está tudo bem... Não posso fazer isso? Aí ele disse: “não, a sua função é dá bom-dia, boa-tarde, boa-noite e dispensar”. Isso me causou uma revolta, um desconforto e eu não continuei. Essa foi a minha revolta e por isso me excluíram de lá. Depois disso passei um bom tempo em casa. Um bom tempo mesmo.

Em que pese a postura impulsiva para resolver certos conflitos – o qual a justifica com a experiência incorporada durante a sua passagem pelo Exército –, Paulo também se revela empático com quem estabelece contato. Isso fica evidenciado, notadamente, em sua experiência na ocupação de motorista por aplicativo. Essa disposição é desencadeada no contexto em que ele estava vivenciando no momento da nossa entrevista. Paulo faz um relato emocionado sobre as condições de trabalho que os colegas estão enfrentando. Aliás, durante o seu relato, descreve situações de colegas que tiveram experiências semelhantes aqui vivenciou no início de sua experiência como motorista por aplicativo. Ele nos diz que tem amigos que:

Têm uma rotina extenuante, não se alimentam como [risos, enquanto fala], eu até brinco, cara, falo sorrindo porque se eu, se eu ... se eu for falar, se eu for falar sério, acabo chorando um pouco porque... porque me dói, sou muito humano, muito humano e me dói saber que [interrompe a fala durante alguns segundos e começa a chorar] ... Me dói saber que tem amigo meu que está trabalhando quinze, dezesseis, dezessete horas e o almoço do cara, velho, é água com coxinha de um real, é um café de um real com uma coxinha porque [fala emocionado], porque se o cara tirar dez reais ou quinze reais para almoçar, o cara vai desinteirar o dinheiro de levar para casa e isso me deixa triste porque [fala com a voz embargada]... O ser humano para os aplicativos... nós motoristas somos descartáveis, então para eles nós não temos nenhum tipo de valor, eles não valorizam o motorista, essa é que é a verdade. Eles não valorizam... Aí já entra o lance do capitalismo. Eles visam o dinheiro, é o dinheiro, dinheiro, dinheiro... Quanto mais dinheiro está entrando para eles, melhor. E dane-se o motorista. O motorista precisa de um acompanhamento psiquiátrico, psicológico... (PAULO).

No que se refere a experiência de motorista por aplicativo, o exemplo da trajetória de João nos apresenta dois momentos distintos. O primeiro, quando ele iniciou a atividade motorista é marcado pelo entusiasmo. O segundo, após o seu adoecimento e pouco antes de começar a Pandemia. Sobre o primeiro momento, Paulo relata que:

[Durante o período que estava desempregado] apareceu a oportunidade de ser motorista por aplicativo. E isso caiu como uma luva porque para o que eu comecei a fazer no ano seguinte, que foi dois mil e quinze¹⁰³, para o que a Uber estava me oferecendo, foi maravilhosamente útil, porque em dois mil e quinze comecei a estudar para concurso público. Foi um concurso que prestei para voltar para o exército, fiz o concurso da ESA [Escola de Sargentos das Armas]. Eu pensei nas condições de trabalho... E eu me conheço, sei que se eu for trabalhar numa empresa privada de CLT, trabalhar aí dez, doze horas por dia, pegar de oito da manhã às dezoito e no final de semana pegar de oito a meio-dia, vou chegar tarde em casa, cansado, vou

¹⁰³ O entrevistado confunde as datas em que iniciou o trabalho de motorista por aplicativo, uma vez que a Uber só começou a oferecer o seu serviço no RN em agosto de 2016.

querer dormir e entre dormir e estudar, eu me conheço, vou optar pelo descanso porque no outro dia vou ter que me levantar para trabalhar etc. E a faculdade, nem em sonho vou conseguir fazer, então ponderei isso aí e conversei com os meus pais. Na época [início da atividade de motorista por aplicativo], eu tinha um carro que dava para trabalhar. Eu trabalhei com esse carro um período, mas sempre focado no meu estudo, no meu concurso, e depois dessa época, vi que era rentável para mim [a atividade de motorista por aplicativo], eu me identifiquei muito, muito mesmo. Eu digo muito às pessoas que me conhecem que o trabalho de motorista por aplicativo foi um divisor de águas para mim por ele ter me ajudado, assim, no meu amadurecimento como pessoa, como cidadão e ser humano. Ele me amadureceu como profissional porque querendo ou não, cada pessoa é uma pessoa, cada pessoa tem um comportamento, uma personalidade, tem um pensamento, e você tem que saber lidar com tudo isso. Você tem que saber dançar conforme a música. Graças a Deus, a Uber, o trabalho como motorista por aplicativo, me forneceu isso, apesar que tem os pontos negativos [...]. E eu gosto muito de conversar. Sempre puxo assuntos aleatórios e isso foi uma ferramenta que eu mesmo criei dentro do meu trabalho. A Uber, querendo ou não, de forma indireta, me ensinou ser assim, de não ser aquele cara engessado, monótono, que o passageiro entra, aí tem aquela diferença social entre motorista e passageiro, que o passageiro não fala nada, o motorista fica em silêncio, cria aquela tensão... Infelizmente, acontece. Isso é muito corriqueiro e eu não gosto disso. Eu gosto de quebrar isso, quebrar essa diferença, quebrar o famoso gelo, como a gente fala, e deixar o meu passageiro muito à vontade. O que eu posso fazer para que as pessoas se sintam bem aqui é que conversem comigo, interajam, brinquem e percebam que a viagem foi... [...] essa é minha trajetória. Eu fui militar do exército, saí e fui ser frentista. Não deu certo ser frentista. Fiquei em casa um bom tempo, comecei estudar para concurso em dois mil e quinze, quando foi em dois mil e dezessete, o aplicativo vem para o Brasil e eu vi a oportunidade de juntar o útil ao agradável, o meu tempo livre, o meu carro e poder ganhar uma grana para não ficar liso (PAULO).

O seu entusiasmo com a atividade de motorista por aplicativo terminou quando precisou de apoio médico para tratar de sua saúde mental e não encontrou. Ao invés disso, notou que a lógica de gestão do trabalho imposta pelos algoritmos agravou o seu quadro clínico. Aliás, Paulo relata os conflitos que tem com o que chama de “sistema”, o que a nosso ver, consiste ao padrão das relações de trabalho. E percebe com nitidez o processo de precarização a que ele e os colegas estão submetidos.

Hoje em dia, reduzi a minha carga horária de forma expoente devido a um problema de saúde que acentuou ano passado. Adquiri em dois mil e dezesseis, mas em março de dois mil e vinte, eu tive uma experiência que espero nunca mais ter na minha vida, e ali foi a gota d’água para externar um pouco do problema que eu já vinha tendo. Mas, assim, em dois mil e dezenove e dois mil e vinte, costumava trabalhar, vamos lá, acho que entre quinze e dezesseis horas por dia, às vezes, até dezessete horas. Saía de casa às seis da manhã e chegava em casa às vinte e três horas mais ou menos. Ia dormir de meia-noite e quando dava quinze para as seis da manhã, eu me levantava e começava tudo de novo, das seis até as vinte e duas ou vinte e

três horas. Isso numa retumba de segunda a segunda. Eu sempre fui muito intenso em tudo que faço. E tinha dias que não parava para almoçar, por exemplo. Começava às seis da manhã e parava literalmente às vinte e três horas. Eu passava quinze ou dezessete horas dentro de um carro, dirigindo direto, sem descer do carro para nada. Se tinha uma necessidade fisiológica, pegava uma garrafa e fazia o que precisava fazer. Ia embora porque... [...] Você fazia uma [viagem], você aceitava uma corrida e quando você aceitava e já estava perto de finalizar, já tinha outra dentro [...]. Era uma atrás da outra, uma atrás da outra, uma atrás da outra e quando você vai ver, tinha de escolher entre parar para almoçar ou fazer mais dinheiro. O cara pensava: “pô, entre fazer mais dinheiro e me alimentar, o que eu vou fazer?” Ah... eu vou para cima da grana, velho, vou fazer dinheiro. O cara pensava: “mas, eu vou me alimentar de quê? Porque uma hora o meu organismo vai pedir nutrientes, o que vou fazer?” Ah... Eu paro ali, pego uma coxinha de um real, pego um suco de um real, um refrigerante, vou gastar três minutos e como ou então encosto em algum lugar, deixo o aplicativo ligado, compro um biscoito recheado, como já cansei de fazer isso, compro um biscoito recheado e um refrigerante e dentro do carro mesmo, dirigindo, vou trabalhando, dirigindo, pegando passageiro e me alimentando. Aí o cara “pô eu numa retumba de mais de quatorze horas de trabalho e o meu organismo vai chegar uma hora que vai pedir descanso, velho, o que eu vou fazer?” Ah... No meu caso, o que eu fazia era tomar café, café, café... *red bull*. Aí vem os problemas de saúde. Você vai numa retumba dessas de dezessete horas... Tem amigo meu que faz uso de entorpecentes, por exemplo, porque continuam a trabalhar dezessete horas por dia, quinze horas, tem que ter dinheiro para levantar, tem família para sustentar, tem carro alugado para pagar, tem... Enfim, quando o cara vai ver, está há dois ou três dias acordado, trabalhando vinte e quatro horas, cara [risos]. Então hoje percebi isso. Eu pensei: “cara, isso não dá para mim não, não dá para mim, vou ter que diminuir isso aqui”. Hoje em dia, trabalho mais como... Haja vista que eu tinha uma rotina de quinze a dezessete horas, hoje em dia eu praticamente não trabalho porque saio de casa às sete, trabalho até as onze horas e paro. Venho para casa, pego as quatorze e fico até as dezoito horas, pronto e acabou. Então saio de sete da manhã e fico até as onze [horas da manhã], já ficam quatro horas. Pego das quatorze às dezoito, mais quatro horas e pronto, oito horas e já foi. Não tenho aquela obrigatoriedade de... Ah, tenho que fazer x por dia ou tenho que fazer y, até porque o carro é meu e aí entra as vantagens. Moro com os meus pais, não tenho aquele custo todo de um cara que é casado etc. Hoje trabalho, assim, para poder juntar a grana e custear o meu casamento e também não me mato dentro de um carro não.

A trajetória de Paulo na atividade de motorista por aplicativo assemelha-se aquela traçada por Marcos. Ambos sofreram com o agravamento do adoecimento mental gerado pela dinâmica dessa atividade, sobretudo a instabilidade e a percepção de piora no setor. Além disso, com o advento da pandemia da Covid-19, Marcos e Paulo se depararam com o real tamanho da vulnerabilidade a qual estão submetidos. Com efeito, planejam sair da atividade assim que encontrarem uma oportunidade de emprego com rendimentos superiores ou pelo menos mais estáveis. Afinal, conforme deixaram evidenciado, seguem trabalhando de motorista por aplicativo em razão dos rendimentos alcançados nessa atividade, embora

estejam cada vez mais angustiados com a tendência de diminuição de tais rendimentos. Apostam, ainda, nos estudos para conseguirem um emprego no serviço público. E, nesse caso, continuam a visualizar a possibilidade de conciliar o trabalho de motorista por aplicativo com a dedicação aos estudos. Assim como Marcos, Paulo exemplifica o trabalhador jovem que encontrou na ocupação de motorista por aplicativo uma estratégia de autoemprego num contexto de crise econômica que assola o país desde 2014.

6.6. A (re)produção da precarização à luz das trajetórias de trabalho

Os exemplos de trajetórias acima apontam semelhanças, especialmente no que se refere à motivação inicial para o engajamento na atividade de motorista por aplicativo e algumas das estratégias realizadas. Conforme observamos, nossos entrevistados ingressaram nessa atividade em um contexto de crise econômica do país e elevados índices de desemprego, notadamente na região Nordeste. Com o advento da tecnologia utilizada pela Uber, isto é, as plataformas digitais, e o espraiamento de seu serviço de transporte particular de passageiros sobre o território nacional, um contingente importante de trabalhadores desempregados ou subempregados, assim como aqueles que entrevistamos, encontraram, em tal atividade, uma maneira para se (re)inserir no mercado de trabalho informal ou melhorarem relativamente a sua posição nele, pelo menos no quesito rendimento. Isso ajuda a explicar o rápido crescimento do número de “motoristas parceiros” anunciados pela Uber e o aumento da categoria de trabalhadores por conta própria no setor de transporte terrestre e entrega, segundo dados publicados pela Pnad contínua, sobretudo a partir de 2016.

Ademais, conforme demonstramos no segundo capítulo, as empresas-plataformas como a Uber possibilitam, através de seus aplicativos, o cadastro voluntário do trabalhador e, assim, fomentam neste a percepção de autoemprego. Contudo, a lógica operacional dessa tecnologia consiste na subordinação do trabalhador a um conjunto de normas e demandas a serem cumpridas no decorrer da atividade. A fusão de tais características distintas encontra na expressão “autogerenciamento subordinado” (ABÍLIO, 2019) a melhor síntese explicativa para o tipo de dinâmica de trabalho realizado pelos motoristas por aplicativo. Nos termos de Abílio (2020a, p. 20): “Autogerenciamento no sentido de que, submetido a um gerenciamento obscuro e cambiante que define/determina quanto ele pode ganhar e quanto tempo terá de trabalhar para tanto”. Com efeito, “o trabalhador estabelece estratégias de sobrevivência e adaptação, visando ao mesmo tempo decifrar, adequar-se à e beneficiar-se da forma como o trabalho é organizado, distribuído e remunerado” (ABÍLIO, 2020a, p. 20).

Ao analisarmos as trajetórias acima, notamos que essa condição produz uma tensão permanente entre os trabalhadores. De um lado, a percepção de autoemprego condiciona a concepção e reforça o discurso de que eles são “empresários de si” (FOUCAULT, 2008). De outro lado, essa percepção está em permanente conflito com a subordinação imposta pelos mecanismos informacionais das empresas-plataformas. Daí que, ao longo das entrevistas, é possível notar que os depoimentos, em linhas gerais, começam expondo entusiasmo com a facilidade para ingressar na atividade, a sua relativa simplicidade operacional e o virtual aumento nos rendimentos. No entanto, encerram com críticas e denúncias sobre a crescente jornada de trabalho e a instabilidade e tendência de piora no faturamento das viagens gerenciadas pelos algoritmos das plataformas. A percepção crítica sobre as taxas subtraídas pela Uber por cada viagem realizada também perpassa os depoimentos coletados. Um exemplo disso está no depoimento de Marcos quando o questionamos se era possível fazer carreira na atividade de motorista por aplicativo, e ele compara sua condição de trabalho com a de um profissional especializado em manutenção do som automotivo. Ressalta, também, a taxa subtraída pela Uber, que elimina qualquer possibilidade de crescer e fazer carreira em tal atividade. Marcos argumenta que:

Primeiro porque é uma atividade de serviço onde você depende de um... pronto, a questão das tarifas. Você depende do bel-prazer da plataforma em aumentar a tarifa. É diferente de quem é um prestador de serviços e depende do mercado da região e da concorrência para aumentar ou diminuir os preços. Se eu for um prestador de serviços hábil, digamos..., pronto, tem um cara aqui em Natal que – meu carro é o da Ford –, só quem mexe nessa parte na central de som dos carros da Ford é ele. Daí esse cara coloca o preço que quiser. É diferente esse serviço do meu serviço, que sou subordinado à tarifação da plataforma. Quando estou com a taxa defasada, não posso fazer nada, nem reclamar posso porque não adianta. Muitos motoristas têm medo de fazer greve, de tentar se mobilizar por medo de sofrer bloqueio¹⁰⁴. A plataforma pode me bloquear ao bel-prazer dela. Ela lhe bloqueia e não diz o porquê lhe bloqueou. Você precisa brigar na justiça para ela informar por que lhe bloqueou. Ela só diz que houve violação dos termos de serviço. Se você buscar judicialmente, ela vai lhe mostrar quais foram os termos de serviço que ela acha que você violou. É uma atividade que não é..., eu não aconselho a ninguém fazer como carreira. Aconselho muito a fazer ela para escapar de uma situação, para ser ponte para outra situação, mas não aconselho ficar muito tempo. É um trabalho que não depende só de você.

¹⁰⁴ Os bloqueios realizados pelas plataformas, quer seja como uma ação de represália, quer seja por razões desconhecidas pelos motoristas, estão presentes na maioria das queixas dos entrevistados contra a forma de gestão da Uber. Aliás, conforme apontou o relatório “Fairwork Brasil 2021: por trabalho decente na economia de plataformas”: “A gestão justa continua sendo um grande desafio na economia de plataformas no Brasil. Nenhuma plataforma [Ifood, 99 Pop, Uber, GetNinjas, Rappi e Uber Eats] conseguiu evidenciar canais de comunicação eficazes, processos de apelação transparentes e políticas antidiscriminação. Neste contexto, os bloqueios arbitrários e a falta de canais de comunicação eficazes com a plataforma são preocupações centrais de trabalhadores” (FAIRWORK, 2022, p. 3).

Independente de eu ser um excelente prestador de serviços, por exemplo, um excelente motorista, não depende de mim a minha rentabilidade. Posso ser o melhor motorista aqui em Natal, mas isso não vai me fazer ganhar mais, então isso é muito ruim. Por isso você não sente nenhum crédito, nenhum valor por isso. O que é que adianta ser tão esforçado se isso não vai trazer repercussão financeira? (MARCOS).

Outro depoimento que destaca a tarifa subtraída pela Uber como um dos principais pontos de tensão existente entre o motorista por aplicativo e a empresa é o de Paulo. Segundo ele, esse é o ponto que reflete o descaso da empresa com a “dignidade” do trabalhador.

[...] a Uber está pagando em média um real e sessenta centavos por quilômetro. Isso é muito baixo, já é sabido que o salário mínimo aumentou, por mais que o aumento não seja significativo e nem dê para dar uma vida bacana para o indivíduo, mas ele deu uma aumentada. O combustível aumentou, manutenção de carro não é barata, o pneu do meu carro, por exemplo, é duzentos e setenta e cinco reais, então tudo é custo e há quatro anos que o aplicativo está no Brasil sem nenhum tipo de reajuste, muito pelo contrário, eles diminuíram as tarifas e quando eu falo em valor justo, não é você cobrar um valor de um taxista porque se for para cobrar valor de táxi, a pessoa [passageiro], ao invés de usar o aplicativo, usará o táxi. Então é você colocar o valor que seja justo para o motorista e que o próprio passageiro, que já me relatou que é um valor irrisório. Uma passageira olhou para mim e disse: “Por que a Uber está pagando tão pouco?” Como assim senhora? Ela disse: “óh da minha casa para onde você acabou de me deixar, eu pagava dez, doze reais, estou pagando seis e sessenta e cinco”. Isso é inadmissível, isso é um absurdo. Ouvei isso em uma viagem aqui na Zona Norte, ali em Cidade Praia. E eu disse: “é, senhora, infelizmente, é o que tem para gente, não tenho que fazer muita coisa, já reclamamos, já expomos nossos anseios, mas [...]” (PAULO).

Os demais entrevistados abordaram essa tensão de maneira mais implícita, mas sem deixar de ressaltar que é preciso trabalhar mais horas para compensar os aumentos inflacionários e, por conseguinte, a defasagem dos valores cobrados por viagens. De todo modo, vale notar que essa tensão, em certos momentos das entrevistas, é apresentada de maneira controvertida entre os motoristas. Como reflexo da percepção de “empresário de si” ou “dono do próprio negócio”, as vantagens e, sobretudo, as desvantagens da atividade são relacionadas por eles ao “saber trabalhar”, isto é, às estratégias e práticas que cada motorista adota em sua rotina de trabalho. Aliás, a predominância da autorresponsabilização pelo sucesso ou fracasso na trajetória de vida e/ou laboral é uma característica comum entre os exemplos que analisamos. Esse aspecto, de modo geral, converge com a lógica operacional da Uber e os pressupostos políticos e ideológicos que permitiram o surgimento desta. Em outros termos, esquemas de percepção fortemente influenciados pela política e ideologia neoliberal,

como os exemplos apresentados acima, convêm para que uma empresa multinacional explore a força de trabalho de milhões de indivíduos sem se sujeitar a contratos formais de trabalho e ao regime jurídico de cada território em que ela está presente.

Outra característica observada e que merece destaque é o processo de hiperindividualização engendrado pela dinâmica de trabalho modelada e estabelecida pelas empresas-plataformas. Esse processo tem enfraquecido e desestimulado ações coletivas organizadas de enfrentamento à precarização do trabalho. Dos casos analisados, apenas dois, Mateus e Marcos, fazem parte de uma entidade organizada dos motoristas por aplicativo do RN. Os demais, quando questionados sobre o envolvimento em alguma ação coletiva organizada pela categoria, responderam que não participavam de nenhuma entidade, em geral, por não enxergarem chances de êxito em benefício do coletivo e/ou terem a expectativa de não permanecer por muito tempo ocupados na atividade de motorista. Além disso, durante nossas visitas aos locais de maiores concentração de motoristas por aplicativo no RN, não encontramos e não fomos informados sobre a participação das entidades coletivas da categoria (sindicato, cooperativa e associação) em tais lugares. Isso suscita duas questões relevantes. Uma é a inexpressiva ou a inexistente identificação com a atividade, reforçada pela expectativa transitória na ocupação demonstrada por alguns motoristas. Outra diz respeito às estratégias de mobilização da categoria pelas entidades coletivas frente a um processo de hiperindividualização promovido pela própria dinâmica do trabalho.

Se, entre os exemplos de trajetórias analisados, há semelhanças quanto à motivação inicial para o engajamento na atividade e algumas das estratégias realizadas durante a rotina laboral, pudemos notar algumas diferenças acerca da expectativa sobre o futuro e, principalmente, nos processos de socialização em que os entrevistados vivenciaram e incorporaram determinadas disposições. Em que pese apresentarem uma origem de classe comum, pois todos os entrevistados são filhos da classe trabalhadora, as trajetórias escolares mostram certas diferenças relevantes. Mateus, por exemplo, relatou uma vivência escolar satisfatória e regular e segue persistindo em uma formação profissionalizante. Marcos, por sua vez, falou de uma “vida escolar comprometida” devido a um trauma gerado por uma professora, mas encontrou motivação no exemplo da irmã para cursar uma faculdade. Lucas expressa arrependimento por não ter “se dedicado mais aos estudos”, embora esteja buscando uma oportunidade e condições financeiras para voltar a estudar. João representa um caso de ascensão nos estudos quando comparado à trajetória dos pais. Entre os motoristas que entrevistamos, ele é o único que conseguiu concluir uma faculdade. Porém, demonstra frustração com o diploma, uma vez que não vê valorização profissional no mercado e nem

mesmo oportunidade para atuar na área. Por fim, Paulo nos relata uma disposição para estudar e, dessa forma, sair da atividade de motorista por aplicativo. Assim como Marcos, ele também tem na trajetória da irmã um exemplo para engajar nos estudos em nível superior.

No que se refere à rotina laboral dos entrevistados, vale lembrar, ainda, que toda percepção sobre a realidade é relacional. Daí que, quando eles foram questionados sobre as dificuldades que enfrentam no cotidiano, as relacionaram com experiências passadas congêneres e, em alguma medida, com as trajetórias dos pais. Estabeleceram, ainda, relação com a forma operacional e a rotina de trabalho entre as diferentes atividades, os rendimentos alcançados e a disponibilidade de tempo dedicado à família, à religião e ao lazer. Tacitamente, também demonstraram como e onde estão aplicando o acúmulo de experiências laborais anteriores e, assim, notamos o efeito das trajetórias sobre as práticas e a perspectiva de futuro.

Quando foram provocados a comparar a condição de trabalho de motorista por aplicativo com as ocupações precedentes, o rendimento se destacou como aspecto mais positivo e unânime entre os nossos entrevistados. Já em relação à flexibilidade da jornada de trabalho – outro aspecto que se destaca em tal comparação –, notamos distintas percepções. Mateus, por exemplo, a considera positiva, pois, ao compará-la com as experiências de trabalho pregressas, sua rotina atual lhe permite reservar mais tempo para estar com o filho e frequentar as missas católicas com a mãe. Lucas é outro que demonstra satisfação com a flexibilidade na rotina, posto que, devido a esta, consegue conciliar os horários de trabalho com o pai, que utiliza o mesmo carro que ele para também trabalhar de motorista por aplicativo, e participar de suas práticas de lazer. Por sua vez, João também encara essa flexibilidade como uma característica atraente da atividade, mas aponta as dificuldades que tem para conseguir se adequar aos horários de viagens com os melhores rendimentos. Marcos e Paulo expõem relatos mais divergentes. Por um lado, enxergam a flexibilidade inerente à dinâmica de trabalho “uberizado” como oportunidade para incluir a realização de outros interesses, como os estudos, em ambos os casos. Porém, por outro lado, notam que tal flexibilidade, quando associada aos rendimentos, conduz os motoristas a realizarem elevadas jornadas de trabalho, principalmente em função das urgências materiais.

Isso nos leva a considerar que a percepção dos nossos entrevistados também expôs uma certa relativização da condição de trabalho que estão vivenciando. No caso de Mateus, por exemplo, ele pontua a opção de não retornar ao emprego formal e à rotina de trabalho. João também informa a pretensão de conciliar a atividade de motorista com outra ocupação. Já Marcos, Lucas e Paulo demonstram o desejo de deixar a ocupação, mas convivem com a angústia de não encontrarem uma oportunidade com rendimentos melhores ou pelo menos

iguais aos que conseguem trabalhando de motorista por aplicativo. Não obstante essas diferenças, a rotina laboral dos casos analisados é caracterizada por uma jornada de trabalho elevada, intensa e com tendência de aumentar devido à defasagem da tarifa cobrada pelas viagens. Outra condição comum entre eles é o fato de possuírem o próprio meio (carro) para realizar o trabalho. Isso possibilita mais autonomia na elaboração das estratégias referentes ao tempo dedicado à atividade. João, que começou a atividade alugando um carro para “rodar”, argumenta que trabalhava mais tempo para conseguir “tirar uma grana”. Ele relata que:

No começo, alugava carro, mas foi ficando pesado por causa da pandemia. O movimento baixou bastante. Apesar disso, ainda deu para tirar um dinheiro. E como ainda recebia umas parcelas do seguro, deu para aliviar. Mas quando acabou o seguro, e como não tive direito a esse auxílio¹⁰⁵, eu tive que meter bronca [gíria]. Aí juntei uma grana com um pedaço da grana que recebi quando saí da empresa e consegui tirar um carro. Faz duas semanas que estou com esse carro. Quando alugava, pagava uma faixa de trezentos e cinquenta a quatrocentos reais por semana para poder rodar em aplicativo, então teria que fazer uma média de duzentos reais [por dia de trabalho] para poder pagar cinquenta reais da diária do carro e os outros cento e cinquenta pagar o combustível e sobrar uma grana para mim. Quando tirei esse carro, eu dizia: “não vou financiar um carro para mim, vou pagar com Uber”. Todo mundo paga, então vou conseguir pagar também. E vou poder ter um tempo para poder sair com a minha família, me organizar e fazer disso um trabalho temporário (JOÃO).

A origem socioeconômica das famílias e, de maneira especial, as trajetórias dos pais também se mostram presentes nas percepções dos nossos entrevistados acerca das próprias trajetórias. Em que pese a reprodução das condições e experiências precárias de trabalho entre as famílias, notamos que os filhos, motoristas por aplicativo, acham-se numa situação melhor que a dos pais, pelo menos no que se refere ao padrão de rendimento, aos patrimônios adquiridos e ao nível de escolaridade. Essa percepção é fundamental para se justificar o engajamento na atividade. A flexibilidade da rotina de trabalho, ainda que represente a precarização, tem permitido aos entrevistados mais presença nas relações com a família. Isso é ressaltado como algo positivo, quando comparado à trajetória dos pais.

Como demonstramos acima, a trajetória dos pais dos nossos entrevistados é marcada pela precarização do trabalho típica da região Nordeste. Até mesmo entre aqueles cujos pais estavam com empregos estáveis, como a mãe de Mateus e a mãe de Paulo, ambas funcionárias públicas, em seus respectivos depoimentos, pudemos observar que as famílias passaram por dificuldades financeiras em determinados períodos. Entre os demais casos analisados, a

¹⁰⁵ O entrevistado faz referência ao Auxílio Emergencial pago através do programa do governo federal brasileiro, destinado aos cidadãos mais vulneráveis durante a pandemia da Covid-19.

trajetória dos pais traz situações de empregos informais, baixos rendimentos e com considerável rotatividade. Frente a isso, de fato, a trajetória dos filhos não representa uma piora, mas, em ampla medida, se reproduz em condições similares. Aliás, vale sublinhar que, em dois casos analisados, Marcos e Lucas, seus pais também encontraram na atividade de motorista por aplicativo uma forma de autoemprego frente ao desemprego. Ambas as famílias, no limite, reproduzem literalmente as trajetórias de trabalho. A rigor, entre os cinco casos que analisamos, o que mudou de uma geração para outra foi a forma de exploração da força de trabalho e os estímulos para o engajamento no trabalho realizado. Além disso, enquanto a geração dos pais teve períodos intermitentes com ocupações informais, a geração dos filhos demonstra, a partir da atividade na qual ora estão ocupados, uma convivência contínua e mais prolongada com essa condição.

A atualização dos mecanismos de exploração da força de trabalho promovida pelas empresas-plataformas tem se articulado com certa eficácia às aspirações subjetivas dos indivíduos. Entre os exemplos que entrevistamos, nota-se o anseio deles por mais proteção social do trabalho e garantias previdenciárias. Todavia, isso não representa o interesse de retornarem para o modelo de regulação outrora prevista na CLT, com jornada de trabalho fixa. Inclusive, essa questão elucida a divisão entre os motoristas acerca da regulação da atividade. Além do temor de perder a ocupação com uma hipotética saída das empresas-plataformas como uma forma de represália desta à exigência do poder público de formalização da atividade e reconhecimento do vínculo empregatício, os trabalhadores que entrevistamos temem que a regulação implique numa subordinação (explícita) a essas empresas. E, para piorar, afete o rendimento que conseguem alcançar atualmente, que é o principal aspecto de atração da atividade de motorista por aplicativo.

Evidenciar tais nuances é fundamental para compreendermos de que maneira a inserção de empresas como a Uber está sendo integrada ao regime de trabalho regional e local. O que se constata, neste sentido, é um processo de articulação caracterizado pela reprodução de condições precárias de trabalho, mas que atualiza os mecanismos de inclusão do trabalhador ao mercado de trabalho informal. Além disso, frente a uma conjuntura de crise econômica e elevada taxa de desemprego, a atividade de motorista por aplicativo, por exemplo, tornou-se uma alternativa atraente de autoemprego, principalmente em razão do seu virtual retorno de rendimentos acima da renda média real, percebida pela força de trabalho inserida no mercado de trabalho formal.

7. CONSIDERAÇÕES FINAIS

A emergência do capitalismo de plataforma demonstra que a exploração do capital sobre o trabalho continua a caracterizar a dinâmica das relações de trabalho. A novidade presente nele são os sofisticados mecanismos informacionais de centralização do controle, gerência e subordinação do trabalho cada vez mais eficientes no que se refere à busca pelo aumento da produtividade. E, conforme destacou Srnicek (2016), o capitalismo de plataforma encontrou na extração de dados informacionais sobre o comportamento de usuários e força de trabalho um importante artifício para a valorização e acumulação de capital. A Uber revelou-se paradigmática nesse sentido. Com o argumento de conectar usuários e motoristas “parceiros” através de seu aplicativo, ela monopoliza todas as informações produzidas nessa intermediação e concentra a maior parte dos dividendos oriundos da operação.

Outro aspecto relevante ocasionado pelo capitalismo de plataforma consiste no deslocamento da informalidade para o centro da dinâmica das relações de trabalho. Além disso, o seu modelo de exploração da força de trabalho apoia-se na ocultação das estratégias de transferência dos custos operacionais do serviço para o trabalhador. Ao se apresentar como prestadora de um serviço informacional, um aplicativo capaz de conectar usuários e motoristas parceiros, a Uber, por exemplo, objetiva isentar-se das responsabilidades trabalhistas inerentes a sua relação com a força de trabalho. Essa estratégia visa, antes de tudo, eliminar os custos e os riscos do serviço de transporte particular de passageiros. Mas, com efeito, precariza as condições de trabalho e cria um disfarce para o assalariamento presente na relação entre a empresa e o motorista.

Tal estratégia não é nova. Novo é o recurso usado para legitimar e/ou dissuadir os trabalhadores e a opinião pública. A tecnologia empregada e, sobretudo, a forma que os usuários e a força de trabalho a utilizam contribuem para a percepção de que a empresa é o agente subordinado em tal triangulação. Ainda tomando a Uber como principal referência, o seu aplicativo pode ser utilizado gratuitamente pelo usuário após a realização de um cadastro pessoal relativamente simples. Para o motorista “parceiro”, além do cadastro virtual, é necessário apresentar uma certidão de antecedentes criminais e o registro de que Exerce Atividade Remunerada (EAR) na Carteira Nacional de Habilitação (CNH). Esse cadastro e uso do aplicativo não geram custos ao motorista. Ademais, ele e o usuário podem cancelar a inscrição no aplicativo a qualquer momento.

Essa condição gera a sensação de autonomia para os motoristas e os passageiros, assim como a percepção de controle sobre o aplicativo. Porém, não há nada mais ilusório

nessa relação. No caso do usuário, a utilização do aplicativo não tem custo monetário, mas requer dele a permissão à empresa-plataforma acessar seus dados informacionais como “localização”, “itinerários de viagens” – incluindo horários de voos e hospedagem –, “dados demográficos”, conteúdo do usuário, que consiste em “avaliações ou elogios a outros usuários, restaurantes e estabelecimentos ou para outros fins” etc. (UBER, 2021). Quanto ao motorista “parceiro”, além de incluir o acesso aos seus dados, ele tem o seu trabalho controlado e gerenciado por algoritmos programados pela empresa-plataforma. Toda a operação informacional do serviço é regulada e restrita à empresa-plataforma, isto é, do valor das viagens aos passageiros selecionados, passando pelo trajeto realizado. Apesar disso, ela subtrai do valor das viagens os custos do serviço e “terceiriza” para os motoristas os riscos do trabalho executado. É sobretudo nesse aspecto que reside o fator de precarização das condições de trabalho promovido pelo que chamamos de “uberização do trabalho”.

Constatamos, ainda, a confluência de tais mudanças no padrão das relações de trabalho com a emergência do neoliberalismo em meados dos anos 1970 e sua disseminação nas décadas seguintes. As convergências encontram-se tanto no processo de desmantelamento do Estado de bem-estar social e flexibilização da legislação que outrora protegia socialmente a força de trabalho, quanto na constituição de uma nova racionalidade que se impôs como única forma de inteligibilidade sobre a conduta humana. De maneira concreta, isso é observável através da ocultação da subordinação existente da força de trabalho à empresa-plataforma e da dissimulação da condição assalariada. Ambas apoiadas no desmonte da proteção social do trabalho e flexibilização das relações laborais. Por sua vez, “a nova racionalidade” neoliberal expressa-se na autorresponsabilização dos indivíduos pelos dramas vivenciados e na autoimagem de “empresários de si”.

Analisamos esse aspecto à luz da sociabilidade capitalista no Brasil e como ele tem se articulado a um padrão de relações de trabalho historicamente precárias e flexíveis. Como é sabido, a precarização das condições de trabalho é retomada nos países centrais do capitalismo com o fim do Estado de bem-estar social e o estabelecimento do neoliberalismo. Lá, essa mudança ganhou forma e expressão com a reestruturação produtiva, que engendrou transformações no regime de acumulação. Contudo, aqui, na periferia do capitalismo, coube-nos ressaltar que a precarização do trabalho é um aspecto estruturante do padrão das relações de trabalho. E a sua articulação com os aspectos da reestruturação produtiva importados nas últimas décadas agravou as condições de trabalho, especialmente para as classes subalternas. Partimos dessa observação para elaborarmos a nossa hipótese de que a uberização atualiza

com tecnologias informacionais modernas o padrão de relações de trabalho historicamente precárias e flexíveis existentes no Brasil e na região Nordeste.

Demonstramos essa condição a partir do argumento de Francisco de Oliveira segundo o qual a expansão do capitalismo, no Brasil, ocorre por meio da introdução de “relações novas no arcaico e reproduzindo relações arcaicas no novo” (OLIVEIRA, 2006). Com a inserção da Uber no país e, principalmente na região Nordeste, isso não tem sido diferente. Nesse caso, observamos a atualização das formas de gerenciamento e controle do capital sobre o trabalho a partir de tecnologias informacionais, ao passo em que são conservados aspectos da condição precária do trabalho historicamente existentes, tais como a informalidade, instabilidade e elevadas jornadas de trabalho. Aliás, o que estamos observando em curso é um processo de institucionalização de tal condição. A (contra)reforma trabalhista aprovada em 2017 e a continuação do desmonte da proteção social do trabalho promovida pelo governo Bolsonaro evidenciam isso.

Por conta daqueles aspectos históricos e estruturais da condição de trabalho no Brasil, a adesão de parcelas importantes da força de trabalho a Uber não se explica apenas em razão da sua expansão sobre o território brasileiro numa conjuntura de crise. É preciso considerar também que as condições de trabalho trazidas por essa empresa-plataforma não se distinguem substancialmente do padrão das relações de trabalho no Brasil, em geral, e no Nordeste, em particular. Por sinal, durante o nosso trabalho de campo e a partir da análise das trajetórias que realizamos, notamos que os rendimentos alcançados com a atividade de motorista por aplicativo estavam pouco acima da média salarial paga à força de trabalho, sobretudo para a região Nordeste e o estado potiguar. A flexibilidade da jornada de trabalho também fora apontada como um fator pertinente para os motoristas. Muitos alegavam desfrutar de mais autonomia na atividade de motorista por aplicativo, quando comparada à ocupação que tinham anteriormente. E à luz da nova condição de trabalho, cada um tem lidado com ela a seu modo. Esse é um ponto relevante no que se refere à tendência do regime de trabalho: a autorresponsabilização dos resultados obtidos, a individualização das estratégias e formas de enfrentamento das dificuldades.

Ao analisarmos o padrão das relações de trabalho na região Nordeste e no estado norte-rio-grandense, pudemos constatar, ainda, a continuidade e, em certa medida, o aprofundamento das desigualdades regionais e intrarregional com inserção da Uber e o espraiamento de sua lógica operacional sobre as demais relações de trabalho. A desorganização do já precário serviço de mobilidade urbana nos grandes centros, assim como a desequilibrada oferta de transportes entre áreas urbanas e rurais, litorâneas e interioranas,

centrais e periféricas foram mantidas com a introdução da Uber. Por outro lado, segmentos de trabalhadores com serviços regulados e estabelecidos, como os taxistas, foram duramente afetados após a inserção da Uber nos mercados locais. E na medida em que essa empresa tem estabelecido o monopólio do serviço de transporte particular, verificamos a piora nos rendimentos dos motoristas por aplicativo.

Não obstante, a chegada da pandemia da Covid-19 acelerou a percepção desses trabalhadores sobre o quão estão submetidos a uma condição de trabalho precária e isenta de proteção social que lhes garantam atravessar períodos de crise mais agudos. A queda brusca nos rendimentos, a imprevisibilidade acerca do futuro da categoria, o descaso das autoridades públicas e das empresas-plataformas com o alto grau de exposição à contaminação que sofreram durante esse contexto etc., reforçaram a visão de que a tendência da atividade de motorista por aplicativo não é de melhorar ou pelo menos voltar a ser como era nos primeiros anos em que a Uber iniciou as atividades no Brasil. A expectativa demonstrada pelos motoristas revelada durante o trabalho de campo e as entrevistas é que a condição laboral deles tende a piorar depois que a pandemia acabar.

Tais constatações não resultaram em concluirmos que o engajamento desses trabalhadores não manifestasse resistência e contradições em relação às condições de trabalho a que estão submetidos. O nosso trabalho de campo verificou a realização de estratégias individuais e coletivas que visam atenuar a precarização sofrida cotidianamente. Há resistências e inovações nas formas de enfrentamento das contradições geradas pelo gerenciamento e controle do trabalho promovidos pelas empresas-plataformas. De viagens negociadas e fidelizadas com clientes por fora da plataforma à organização de entidades associativas e sindicais, passando por formação de grupos com o propósito de oferecer canais de interlocução com o poder público e mais segurança no cotidiano laboral, são algumas evidências de que os motoristas por aplicativo não estão resignados diante da realidade que estão enfrentando. À vista disso, concluímos que é na tensão entre as contradições presentes nas práticas laborais dos motoristas por aplicativo que algumas trajetórias laborais conseguem produzir uma subjetividade mais ou menos engajada à dinâmica de trabalho imposta pelas empresas-plataformas.

REFERÊNCIAS

ABÍLIO, Ludmila Costhek. Perfis e trajetórias ocupacionais. In: MACHADO, Sidnei; ZANONI, Alexandre Pilan (org.). **O trabalho controlado por plataformas digitais: dimensões, perfis e direitos**. Curitiba: UFPR-Clínica Direito do Trabalho, 2022.

ABÍLIO, Ludmila Costhek. Plataformas digitais e uberização: globalização de um sul administrado? **Contracampo**, Niterói, v. 39, n. 1, p. 12-26, 2020a.

ABÍLIO, Ludmila Costhek. Uberização: do empreendedorismo para o autogerenciamento subordinado. **Revista Psicoperspectivas: individuo y sociedad**, v. 18, n. 3, p. 1-11, 2019.

ABÍLIO, Ludmila Costhek. Uberização: gerenciamento e controle do trabalhador *just-in-time*. In: ANTUNES, Ricardo. **Uberização, trabalho digital e Indústria 4.0**. São Paulo: Boitempo, 2020b. p. 111-124.

ABRAMOVAY, Ricardo. Prefácio. In: SLEE, Tom. **Uberização: a nova onda do trabalho precarizado**. São Paulo: Elefante, 2017. p. 9-317.

ALEXANDER, Jeffrey. O novo movimento teórico. **Revista Brasileira de Ciências Sociais**. São Paulo, v. 2, n. 4, p. 5-28, jun. 1987.

ANDERSON, Perry. O Brasil de Lula. **Novos Estudos – Cebrap**, [S.L.], n. 91, p. 23-52, nov. 2011. FapUNIFESP (SciELO).

ANDRADE, Manuel Correia de. A questão regional: o caso do Nordeste brasileiro. In: MARANHÃO, Sílvio. **A questão Nordeste: estudos sobre formação histórica, desenvolvimento e processos políticos e ideológicos**. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1984. p. 41-54.

ANDRADE, Manuel Correia de. **A terra e o homem no Nordeste: contribuição ao estudo da questão agrária no Nordeste**. São Paulo: Cortez, 2005.

ANTUNES, Ricardo; FILGUEIRAS, Vitor. Plataformas digitais, uberização do trabalho e regulação no capitalismo contemporâneo. **Contracampo**, Niterói, v. 39, n. 1, p. 27-43. 2020.

APOLINÁRIO, Valdênia; SILVA, Maria Lussieu da (org.). **Impactos dos grandes projetos federais sobre os estados do Nordeste**. Natal: Edufrn, 2011.

APOLINÁRIO, Valdênia; SILVA, Maria Lussieu da; GARCIA, Odair Lopes. Grandes projetos federais: impactos sobre as economias dos estados do nordeste. In: APOLINÁRIO, Valdênia; SILVA, Maria Lussieu da (org.). **Impactos dos grandes projetos federais sobre os estados do Nordeste**. Natal: Edufrn, 2011. p. 1-330.

AQUINO, Joacir Rufino de; NUNES, Emanuel Márcio. Desempenho recente e perspectivas da economia do Rio Grande do Norte no século XXI. **BNB Conjuntura Econômica: Edição Especial 15 Anos**, Fortaleza, p. 3-393, dez. 2019. Disponível em: https://www.bnb.gov.br/documents/80223/6034753/2019_CJES_19RN.pdf/67d45680-673f-db90-fc13-b0b3f37d2fc4. Acesso em: 07 fev. 2021.

ARAÚJO, Carla; MURAKAWA, Fábio. Bolsonaro: trabalhador terá de escolher entre mais direitos ou empregos. **Valor**. São Paulo, p. 1-1. dez. 2018. Disponível em: <https://valor.globo.com/politica/noticia/2018/12/04/bolsonaro-trabalhador-tera-de-escolher-entre-mais-direitos-ou-emprego.ghtml>. Acesso em: 18 mar. 2021.

ARAÚJO, Denílson da Silva. **Dinâmica econômica, urbanização e metropolização no Rio Grande do Norte**. Recife: Fundação Joaquim Nabuco, Massangana, 2010.

ARAÚJO, T. B. de. Herança de diferenciação e futuro de fragmentação. **Estudos Avançados**, [S. l.], v. 11, n. 29, p. 7-36, 1997. Disponível em: <https://www.revistas.usp.br/eav/article/view/8971>. Acesso em: 2 fev. 2021.

BEHRING, Elaine Rossetti. **Brasil em contrarreforma**: desestruturação do estado e perda de direitos. 2. ed. São Paulo: Cortez, 2008.

BIANCHI, Daniel; MACHADO, Maíra Saruê. A situação dos motoristas de Uber: superexploração do trabalho por trás do discurso empreendedor. In: ENCONTRO RENAPEDTS II, 2. 2016, Florianópolis. **Anais...** Florianópolis: Empório do Direito, 2016. p. 279-300.

BIHR, Alain. **Da grande noite à alternativa**: o movimento operário europeu em crise. São Paulo: Boitempo, 2018.

BLANCO, Mercedes; PACHECO, Edith. Trayectorias laborales en la ciudad de México: un acercamiento exploratorio a la articulación de las perspectivas cualitativa y cuantitativa. **Revista Latinoamericana de Estudios del Trabajo**, Buenos Aires, v. 13, n. 7, p. 105-137, jan. 2001.

BOURDIEU, Pierre. **A distinção**: crítica social do julgamento. Porto Alegre, RS: Zouk, 2013.

BOURDIEU, Pierre. **A miséria do mundo**. 9. ed. Petrópolis: Vozes, 2012.

BOURDIEU, Pierre. **As estruturas sociais da economia**. Porto: Campo das Letras, 2006.

BOURDIEU, Pierre. **Contrafogos**: táticas para enfrentar a invasão neoliberal. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 1998.

BOURDIEU, Pierre. **Escritos de educação**. Petrópolis, RJ: Vozes, 2016.

BOURDIEU, Pierre; CHAMBOREDON, Jean-Claude; PASSERON, Jean-Claude. **Ofício de sociólogo**: metodologia da pesquisa na sociologia. Petrópolis, RJ: Vozes, 2004.

BOURDIEU, Pierre. **Sobre o Estado**: cursos no Collège de France (1989-92). São Paulo: Companhia das Letras, 2014.

BRASIL. **Lei nº 13.467 de 13 de julho de 2017**. Altera a Consolidação das Leis do Trabalho (CLT), aprovada pelo Decreto-Lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943, e as Leis nº 6.019, de 3 de janeiro de 1974, 8.036, de 11 de maio de 1990, e 8.212, de 24 de julho de 1991, a fim de adequar a legislação às novas relações de trabalho. Disponível em:

http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2015-2018/2017/lei/113467.htm. Acesso em: 14.02.2019.

BRASIL. Lei nº 13.640, de 26 de março de 2018. Altera a Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, para regulamentar o transporte remunerado privado individual de passageiros. **Diário Oficial da União**: seção 1, Brasília, DF, p. 3.

BREDA, Tadeu; PERES, João. Nota da edição. In: SLEE, Tom. **Uberização**: a nova onda do trabalho precarizado. São Paulo: Elefante, 2017. p. 9-317.

BRIDI, Maria Aparecida. A pandemia Covid-19: crise e deterioração do mercado de trabalho no Brasil. **Estudos Avançados**, [S.L.], v. 34, n. 100, p. 141-165, dez. 2020.

CARDOSO, Adalberto Moreira. **À beira do abismo**: uma sociologia política do bolsonarismo. Rio de Janeiro: Amazon, 2020.

CARDOSO, Adalberto Moreira. **A construção da sociedade do trabalho no Brasil**: uma investigação sobre a persistência secular das desigualdades. Rio de Janeiro: Amazon, 2019.

CARELLI, Rodrigo de Lacerda. Tempo à disposição é todo tempo à disposição. In: MAIOR, Jorge Luiz Souto et al. **Resistência**: aportes teóricos contra o retrocesso trabalhista. São Paulo: Expressão Popular, 2017. p. 267-268.

CARVALHO, Laura. **Valsa brasileira**: do boom ao caos econômico. São Paulo: Todavia, 2018.

CASTELLS, Manuel. **A galáxia da internet**: reflexões sobre a internet, os negócios e a sociedade. Rio de Janeiro: Zahar, 2003.

CASTELLS, Manuel. **A sociedade em rede**. 6. ed. São Paulo: Paz e Terra, 2006.

CLEMENTINO, Maria do Livramento Miranda; SILVA, Marconi Gomes da; PEREIRA, William Eufrásio Nunes. Transformações no mercado de trabalho da região metropolitana de Natal – 1991/2000. In: CLEMENTINO, Maria do Livramento Miranda; PESSOA, Zoraide Souza. **Natal**: uma metrópole em formação. Natal: s.n, 2009. p. 9-342.

COMISSÃO ESPECIAL DA REFORMA TRABALHISTA PL 6.787/2016. Deputado Rogério Marinho (Relator). **Comissão Especial destinada a proferir Parecer ao Projeto de Lei nº 6.787, de 2016, do Poder Executivo, que "altera o Decreto-Lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943 - Consolidação das Leis do Trabalho, e a Lei nº 6.019, de 3 de janeiro de 1974, para dispor sobre eleições de representantes dos trabalhadores no local de trabalho e sobre trabalho temporário, e dá outras providências"**. Brasília, DF: Câmara dos Deputados, 2017. 45 p. Disponível em: https://www2.camara.leg.br/atividade-legislativa/discursos-e-notas-taquigraficas/discursos-em-destaque/projeto-de-lei-no-6787-2016-reforma-trabalhista/parecer-do-relator-dep-rogerio-marinho_120417. Acesso em: 13 fev. 2021.

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

DIEESE-RN. **Região Metropolitana de Natal: radiografia do mercado de trabalho.** Natal: Dieese, 2002.

DUBAR, Claude. **A socialização: construção das identidades sociais e profissionais.** São Paulo: Martins Fontes, 2020.

DUBAR, Claude. Trajetórias sociais e formas identitárias: alguns esclarecimentos conceituais e metodológicos. **Educação & Sociedade** [online]. 1998, v. 19, n. 62 [Acessado 2 março 2022], pp. 13-30. Disponível em: <<https://doi.org/10.1590/S0101-73301998000100002>>. Epub 22 Abr 1999.

EQUIPE UBER (ed.). **Fatos e Dados sobre a Uber.** 2020. Disponível em: <https://www.uber.com/pt-BR/newsroom/fatos-e-dados-sobre-uber/>. Acesso em: 22 nov. 2020.

FAIRWORK. **Fairwork Brazil Ratings 2021: Towards Decent Work in the Platform Economy.** Oxford, United Kingdom, Berlin, Germany, Porto Alegre, Brasil: Fairwork Brasil, 2022. Disponível em: <https://fair.work/wp-content/uploads/sites/131/2022/03/Fairwork-Report-Brazil-2021-PT-1.pdf>. Acesso em: 30 maio 2022.

FILGUEIRAS, Vitor Araújo. As promessas da reforma trabalhista: combate ao desemprego e redução da informalidade. In: KREIN, José Dari; VÉRAS DE OLIVEIRA, Roberto; FILGUEIRAS, Vitor Araújo. **Reforma trabalhista no Brasil: promessas e realidade.** Campinas: Curt Nimuendajú, 2019. p. 05-223.

FOUCAULT, Michel. **Nascimento da biopolítica: curso dado no Collège de France (1978-1979).** São Paulo: Martins Fontes, 2008.

FOUCAULT, Michel. **Vigiar e punir: história da violência nas prisões.** Petrópolis, RJ: Vozes, 2008.

FURTADO, Celso. **Formação econômica do Brasil.** São Paulo: Companhia das letras, 2007.

FURTADO, Celso. Novos exercícios de demiurgia: a questão do Nordeste. In: OLIVERIA, Francisco (org.). **Celso Furtado.** São Paulo: Ática, 1983.

FURTADO, Celso. **Obra autobiográfica.** A fantasia organizada. A fantasia desfeita. Os ares do mundo. São Paulo: Companhia das Letras, 2014.

GALVÃO, Andréia. Reforma trabalhista: efeitos e perspectivas para os sindicatos. In: KREIN, José Dari; VÉRAS DE OLIVEIRA, Roberto; FILGUEIRAS, Vitor Araújo. **Reforma trabalhista no Brasil: promessas e realidade.** Campinas: Curt Nimuendajú, 2019. p. 199-223.

GETNINJAS. **Quem somos nós?** Disponível em: <https://www.getninjas.com.br/sobre-nos>. Acesso em: 19 nov. 2021.

GIOVANAZ, Daniel. Não é só o preço do combustível: ex-motoristas da Uber contam por que deixaram o aplicativo. **Brasil de Fato: uma visão popular do Brasil e do mundo.** São Paulo, 13 set. 2021. Disponível em: <https://www.brasildefato.com.br/2021/09/13/nao-e-so-o-preco-do-combustivel-ex-motoristas-da-uber-contam-por-que-deixaram-o-aplicativo>. Acesso em: 16 set. 2021.

GOMES, Luiz Henrique. **Motoristas de Uber superam táxis**. 2019. Disponível em: <http://www.tribunadonorte.com.br/noticia/motoristas-de-uber-superam-ta-xis/443402>. Acesso em: 07 fev. 2021.

GONSALES, Marco. Indústria 4.0: empresas plataformas, consentimento e resistências. In: ANTUNES, Ricardo. **Uberização, trabalho digital e Indústria 4.0**. São Paulo: Boitempo, 2020. p. 125-138.

GUIMARÃES NETO, Leonardo. Trajetória econômica de uma região periférica. **Estudos Avançados**, São Paulo, v.11, n.29, jan./abr. 1997.

GRAHAM, Mark; ANWAR, Mohammad Amir. Trabalho digital. In: ANTUNES, Ricardo. **Uberização, trabalho digital e indústria 4.0**. São Paulo: Boitempo, 2020. p. 9-331.

GROHMANN, Rafael. Plataformização do trabalho: características e alternativas. In: ANTUNES, Ricardo. **Uberização, trabalho digital e Indústria 4.0**. São Paulo: Boitempo, 2020. p. 9-331.

GRUPO AGORA RN. Reação: "não prestarão serviços de qualidade", diz presidente do sindicato de taxistas sobre uber. **Portal Agora RN**. Natal, 26 ago. 2016. Disponível em: <https://agorarn.com.br/geral/nao-prestarao-servicos-de-qualidade-diz-presidente-do-sindicato-de-taxistas-sobre-uber/>. Acesso em: 30 mar. 2022.

HARVEY, David. **Condição pós-moderna: uma pesquisa sobre as origens da mudança cultura**. São Paulo: Loyola, 2012.

IANNI, Octavio. **Pensamento social no Brasil**. Bauru, SP: EDUSC, 2004.

IBGE. **Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios Contínua - Divulgação Trimestral - 3º trimestre 2020**. 2020. Dados divulgados na sexta-feira, 27 de novembro de 2020. Disponível em: <https://sidra.ibge.gov.br/home/pnadct/brasil>. Acesso em: 16 fev. 2021.

INSTITUTO DE PESQUISA ECONÔMICA APLICADA (IPEA). **Mercado de trabalho**. Carta de Conjuntura, Número 46, 1º trimestre de 2020. Brasília, Ipea, 2020.

KREIN, José Dari. **As relações de trabalho na era do neoliberalismo no Brasil**. São Paulo: Ltr, 2013.

KREIN, José Dari; VÉRAS DE OLIVEIRA, Roberto. Para além do discurso: impactos efetivos da reforma nas formas de contratação. In: KREIN, José Dari; VÉRAS DE OLIVEIRA, Roberto; FILGUEIRAS, Vitor Araújo. **Reforma trabalhista no Brasil: promessas e realidade**. Campinas: Curt Nimuendajú, 2019. p. 5-223.

LASH, Scott. Cultura e instituições no capitalismo desorganizado. In: GIDDENS, Anthony; LASH, Scott; BECK, Ulrich. **Modernidade reflexiva: política, tradição e estética na ordem social moderna**. São Paulo: Unesp, 2012. p. 7-319.

LAVAL, Christian. **Foucault, Bourdieu e a questão neoliberal**. São Paulo: Elefante, 2020.

- LAZZARATO, Maurizio. **O governo do homem endividado**. São Paulo: N-1 edições, 2017.
- LEAL, Victor Nunes. **Coronelismo, enxada e voto: o município e o regime representativo no Brasil**. São Paulo: Companhia das Letras, 2012.
- LEE, Aileen. **Welcome To The Unicorn Club: learning from billion-dollar startups**. Learning From Billion-Dollar Startups. 2013. Disponível em: <https://techcrunch.com/2013/11/02/welcome-to-the-unicorn-club/>. Acesso em: 22 nov. 2020.
- LEMIEUX, Cyril. A escrita sociológica. In: PAUGAM, Serge. **A pesquisa sociológica**. Petrópolis: Vozes, 2015. p. 9-371.
- LIMA, Jacob Carlos. **As artimanhas da flexibilização: o trabalho terceirizado em cooperativas de produção**. São Paulo: Terceira Margem, 2002.
- LIMA, Jacob Carlos; BRIDI, Maria Aparecida da Cruz. Trabalho digital e emprego: a reforma trabalhista e o aprofundamento da precariedade. **Caderno CRH**, [S.L.], v. 32, n. 86, p. 325, 4 nov. 2019.
- LIMA, João Policarpo Rodrigues. Traços gerais do desenvolvimento recente da economia do Nordeste. **Revista Econômica do Nordeste**, Fortaleza, v. 36, n. 1: p. 20-42. 2005.
- LIPIETZ, Alain. **Audácia: uma alternativa para o século 21**. São Paulo: Nobel, 1991.
- LOBO, Von Sascha. **Auf dem Weg in die Dumpinghölle**. 2014. Disponível em: <https://www.spiegel.de/netzwelt/netzpolitik/sascha-lobo-sharing-economy-wie-bei-uber-ist-plattform-kapitalismus-a-989584.html>. Acesso em: 22 nov. 2020.
- MACHADO, Sidnei; ZANONI, Alexandre Pilan (org.). **O trabalho controlado por plataformas digitais: dimensões, perfis e direitos**. Curitiba: UFPR-Clínica Direito do Trabalho, 2022.
- MACMILLAN, Douglas; DEMOS, Telis. **Uber Valued at More Than \$50 Billion: ride-sharing app, which just closed a funding round, reaches mark faster than facebook**. Ride-sharing app, which just closed a funding round, reaches mark faster than Facebook. 2015. Disponível em: <https://www.wsj.com/articles/uber-valued-at-more-than-50-billion-1438367457>. Acesso em: 22 nov. 2020.
- MAIOR, Jorge Luiz Souto et al. **Resistência: aportes teóricos contra o retrocesso trabalhista**. São Paulo: Expressão Popular, 2017.
- MATTOSO, Jorge. **A desordem do trabalho**. São Paulo: Scritta, 1995.
- MINISTÉRIO PÚBLICO DO TRABALHO. **Nota técnica nº 8, de 16 de junho de 2017**. Disponível em http://portal.mpt.mp.br/wps/wcm/connect/portal_mpt/ce4b9848-f7e4-4737-8d81-6b3c6470e4ad/Nota+t%C3%A9cnica+n%C2%BA+8.2017.pdf?MOD=AJPERES&CVID=IPCHY69. Acesso em: 16.03.2021.
- NOGUEIRA, Marco Aurélio. **As ruas e a democracia: ensaios sobre o Brasil contemporâneo**. Brasília: Contraponto, 2013.

OLIVEIRA, Francisco de. **Crítica à razão dualista; O ornitorrinco**. São Paulo: Boitempo, 2006.

OLIVEIRA, Francisco de. **Noiva da revolução; Elegia para uma re(li)gião**: Sudene, Nordeste. Planejamento e conflitos de classes. São Paulo: Boitempo, 2008.

OLIVEIRA, Francisco de. **O elo perdido**: classe e identidade de classe na Bahia. São Paulo: Editora Fundação Perseu Abramo, 2003.

ORGANIZAÇÃO INTERNACIONAL DO TRABALHO (OIT). **OIT**: desemprego e déficits de trabalho decente continuarão altos em 2018. 2018. Disponível em: <https://www.ilo.org/brasilia/noticias/WCMS_615927/lang-pt/index.htm>. Acesso em: 01 nov. 2019.

PNAD CONTÍNUA 2018: 10% da população concentra 43,1% da massa de rendimentos do país. Rio de Janeiro, 16 out. 2019. Disponível em: <<https://agenciadenoticias.ibge.gov.br/agencia-sala-de-imprensa/2013-agencia-de-noticias/releases/25700-pnad-continua-2018-10-da-populacao-concentram-43-1-da-massa-de-rendimentos-do-pais>>. Acesso em: 21 jan. 2020.

PNAD COVID-19: Desocupação, renda, afastamentos, trabalho remoto e outros efeitos da pandemia no trabalho. Desocupação, renda, afastamentos, trabalho remoto e outros efeitos da pandemia no trabalho. 2020. Disponível em: <https://covid19.ibge.gov.br/pnad-covid/trabalho.php>. Acesso em: 22 mar. 2021.

POCHMANN, Marcio. **Nova classe média?** o trabalho na base da pirâmide social brasileira. São Paulo: Boitempo, 2012.

POCHMANN, Marcio. **O emprego no desenvolvimento da nação**. São Paulo: Boitempo, 2008.

Portal G1. **Uber vai conceder direitos trabalhistas a todos seus motoristas no Reino Unido**. 2021. Disponível em: <https://g1.globo.com/economia/tecnologia/noticia/2021/03/16/uber-vai-conceder-beneficios-de-funcionarios-a-70-mil-motoristas-no-reino-unido.ghtml>. Acesso em: 21 mar. 2021.

RIBEIRO JR., Amaury. **A privatária Tucana**. São Paulo: Geração, 2011.

RIO GRANDE DO NORTE. Lei Complementar nº 648, de 30 de abril de 2019. Natal, RN, 30 abr. 2019.

RODGERS, Gerry et al. A formação de um regime de trabalho desigual no Nordeste. In: OLIVEIRA, Roberto Vêras de; RODGERS, Gerry. **Desenvolvimento e regime de trabalho**: a trajetória do nordeste do Brasil. São Paulo: Annablume, 2021. p. 11-803.

SADER, Eder. **Quando os novos personagens entraram em cena**: experiências e lutas dos trabalhadores da grande São Paulo (1970-1980). São Paulo: Paz e Terra, 1988.

SANTOS, Chico. **Estatual de energia do RN é vendida com ágio de 73,6%**. 1997. Disponível em: <https://www1.folha.uol.com.br/fsp/brasil/fc131202.htm>. Acesso em: 07 fev. 2021.

SANTOS, Wanderley Guilherme dos. **Cidadania e justiça: a política social na ordem brasileira**. 2. ed. Rio de Janeiro: Campus, 1985.

SENNETT, Richard. **A cultura do novo capitalismo**. Rio de Janeiro: Record, 2011.

SALUSTINO, Felipe. Apps perderam 25% dos motoristas. **Tribuna do Norte**. Natal, 29 ago. 2021. Disponível em: <http://www.tribunadonorte.com.br/noticia/apps-perderam-25-dos-motoristas/519356>. Acesso em: 01 set. 2021.

SALUSTINO, Felipe. Taxistas em Natal vivem crise na pandemia. **Tribuna do Norte**. Natal, 03 abr. 2021. Disponível em: <http://www.tribunadonorte.com.br/noticia/taxistas-em-natal-vivem-crise-na-pandemia/506948>. Acesso em: 25 ago. 2021.

SILVA, Cleide. **Motoristas de aplicativos devolvem 160 mil carros e locadoras buscam áreas para frota encalhada**. Disponível em: <https://economia.estadao.com.br/noticias/geral,locadora-busca-areas-para-frota-encalhada,70003305334>. Acesso em: 23 out. 2020.

SILVA, Marconi Gomes da. **Mercado de trabalho, ocupações e rendimentos: a região metropolitana de Natal na década de 1990**. 2008. 293 f. Tese (Doutorado) - Curso de Ciências Sociais, Universidade Federal do Rio Grande do Norte, Natal, 2008.

SILVA, Marconi Gomes da; PEREIRA, William Eufrásio Nunes. A questão regional e as relações de trabalho no Nordeste brasileiro. **Revista de Economia Regional Urbana e Trabalho**, Natal, v. 2, n. 2, p. 7-18, 30 mar. 2016. Disponível em: <https://periodicos.ufrn.br/rerut/issue/view/850>. Acesso em: 30 abr. 2020.

SLEE, Tom. **Uberização: a nova onda do trabalho precarizado**. São Paulo: Elefante, 2017.

SRNICEK, Nick. **Platform Capitalism**. Cambridge: Polity Press, 2016.

SUNDARARAJA, Arun. **Economia compartilhada: o fim do emprego e a ascensão do capitalismo de multidão**. São Paulo: Editora Senac São Paulo, 2018.

TOZI, Fábio. As novas tecnologias da informação como suporte à ação territorial das empresas de transporte por aplicativo no Brasil. In: ZAAR, M.; CAPEL, H. (Org.). **Las ciencias sociales y la edificación de una sociedad post-capitalista**. Barcelona: Universidad de Barcelona/Geocrítica, 2018. v. 1. p. 172-187.

TROVÃO, Cassiano José Bezerra Marques; ARAÚJO, Juliana Bacelar de; MONTENEGRO, Rafael Fernandes. Economia, trabalho e renda no Nordeste brasileiro do início do século XXI. **Revista de Desenvolvimento Econômico**. Salvador, v. 1, n. 42: p. 134-160. 2019.

RFI. **Greve do Uber na França complica acesso aos aeroportos de Paris**. 2015. Disponível em: <https://www.rfi.fr/br/franca/20151218-greve-do-uber-na-franca-complica-acesso-aos-aeroportos-de-paris>. Acesso em: 21 mar. 2021.

RODRIGUES, Marcelo. **Motoristas do Uber entram em greve nos EUA em luta por remuneração melhor**. 2016. Disponível em: <https://www.tecmundo.com.br/uber/112162-motoristas-uber-entram-greve-eua-em-luta-remuneracao-melhor.htm>. Acesso em: 21 mar. 2021.

ROSENTHAL, Gabriele. **Pesquisa social interpretativa: uma introdução**. Porto Alegre: Edipucrs, 2014.

UBER. **Fatos e dados sobre a Uber**. Disponível em <https://www.uber.com/pt-BR/newsroom/fatos-e-dados-sobre-uber/>, consultado em 28/04/20. 2020.

UBER. **Aviso de Privacidade da Uber**. 2021. Disponível em: <https://www.uber.com/legal/pt-br/document/?country=brazil&lang=pt-br&name=privacy-notice>. Acesso em: 14 jan. 2022.

VÉRAS DE OLIVEIRA, Roberto. Implicações regionais dos reveses socioeconômicos do Brasil atual. In: VÉRAS DE OLIVEIRA, Roberto; RODGERS, Gerry (Org.). **Desenvolvimento e regime de trabalho: a trajetória do Nordeste do Brasil**. São Paulo: Annablume, 2021.

VÉRAS DE OLIVEIRA, Roberto. **Sindicalismo e democracia no Brasil: do novo sindicalismo ao sindicato cidadão**. São Paulo: Annablume, 2011.

VÉRAS DE OLIVEIRA, Roberto. Trabalho no Nordeste em perspectiva histórica. **Estudos Avançados**, [S. l.], v. 30, n. 87, p. 49-73, 2016.

WOOD, Ellen Meiksins. **Democracia contra capitalismo: a renovação do materialismo histórico**. São Paulo: Boitempo, 2011.

99 TECNOLOGIA LTDA. **O ponto de partida da 99 são as pessoas**. Disponível em: <https://99app.com/sobre-a-99/>. Acesso em: 23 abr. 2021.

ANEXO A: Questionário para caracterização do entrevistado

1. *Não perguntar.* Sexo: () Masculino () Feminino

2. Em que ano você nasceu?

R: _____

3. Qual o seu estado civil:

(a) Solteiro/a

(b) Casado/a

(c) Separado/a, Divorciado/a

(d) Viúvo/a

(e) Outro _____

4. Qual o seu nível de escolaridade?

R:

5. Qual era a sua profissão antes de trabalhar como motorista por aplicativo?

R:

6. Além de motorista por aplicativo, tem algum outro trabalho remunerado? Se “Sim”, qual?

R:

7. Há quanto tempo você trabalha como motorista por aplicativo?

R:

8. Normalmente, quantas horas diárias você dedica ao trabalho de motorista por aplicativo?

R:

9. Quantos dias da semana você dedica ao trabalho de motorista por aplicativo?

R:

10. Durante a sua rotina normal de trabalho, onde você realiza as suas refeições (por favor, descreva como é esse ambiente)?

R:

11. Você costuma parar em algum local durante a rotina de trabalho para descansar e conversar com outros colegas motoristas por app (por favor, descreva como é esse ambiente)?

R:

12. Você é MEI?

R:

13. Você contribui com a previdência social? Se “Sim”, há quanto tempo?

R:

14. Qual o seu rendimento pessoal bruto nesse trabalho? Caso o rendimento não seja fixo, qual o habitual?

R:

15. Você é o proprietário do carro que usa para trabalhar como motorista por aplicativo?

R:

16. Por favor, descreva para mim o carro que você usa para trabalhar (modelo, ano).

R:

17. Quais mudanças ou incrementos (fornece água, doces) você realizou no carro que trabalha após se tornar motorista por aplicativo?

R:

18. Qual a sua despesa com a manutenção do carro, combustível, seguro (caso tenha)?

R:

19. Qual o seu rendimento pessoal líquido? Caso o rendimento não seja fixo, qual o habitual?

R:

ANEXO B: Roteiro para entrevista

As entrevistas serão conduzidas com a introdução de temáticas ou questões norteadoras centralizadas ou articuladas à trajetória ocupacional, às percepções, experiências, estratégias de reconvenções de capitais e práticas sociais relacionadas a como o trabalho é concebido pelo entrevistado implicado na “uberização”. Com isso, analisaremos, em processo, as continuidades e descontinuidades das trajetórias ocupacionais precedentes à condição de motorista por aplicativo. Em outros termos, trata-se de identificar e compreender o que mudou e como mudou nas percepções, experiências, estratégias e práticas sociais, em determinados casos, cujo entrevistado tenha se engajado ao trabalho de motorista por aplicativo.

Dada as limitações impostas e as oportunidades abertas pelo contexto de quarentena que ora vive a população, em nível nacional, as entrevistas serão realizadas através de videochamadas on-line. Espera-se que cada entrevista dure pelo menos quatro horas, com eventuais intervalos.

Como não se pretende recortar uma amostragem com representação estatística e tampouco sugerir generalizações com os casos estudados, daremos sequência às sucessivas entrevistas até julgarmos satisfatórios os dados coletados para apresentarmos uma interpretação e uma “leitura” de como determinadas trajetórias ocupacionais de motoristas por aplicativo se articularam com as mudanças estruturais que ora passa o mundo do trabalho, com enfoque a partir do padrão de relações laborais no Nordeste.

Após o fim da quarentena, agendaremos visitas ou solicitaremos a participação em eventos promovidos pela categoria de motoristas por aplicativo no RN, a fim de enriquecer a dimensão etnográfica da pesquisa. Até lá, por meio das entrevistas de caracterização do perfil, solicitaremos que os próprios entrevistados descrevam o ambiente de trabalho, os pontos de encontro com outros colegas de trabalho e os trajetos realizados durante a rotina laboral.

Bloco I – Trabalho e vida econômica
<p><i>Este é o principal bloco e o objetivo dele é conhecer a trajetória ocupacional do entrevistado, as mudanças e conservações acerca das percepções sobre o trabalho, as tensões disposicionais, as estratégias de reconvenções de capitais adotadas em cada contexto, as práticas e as escolhas em cada uma das situações.</i></p> <p>1. TEMÁTICA</p>

Gostaria que você me contasse a sua trajetória desde quando começou a trabalhar. E informasse para mim as principais dificuldades que enfrentou, as conquistas/metastas que alcançou e como fez para alcançá-las em cada emprego.

Enquanto você estiver contando essa trajetória para mim, eu não farei interrupções, vou apenas fazer algumas anotações para só depois retomar alguns temas.

Se necessário, perguntar:

- Quantos trabalhos diferentes você teve? Conte essa história.
- Perguntar o período/contexto, o tempo dedicado ao trabalho, o nível de autonomia, o porquê de mudar de cada trabalho e como chegou à outra ocupação.
- O seu nível de escolaridade fez alguma diferença no despenho desse(s) trabalho(s)? Qual?
- Como você se dava com as outras pessoas com quem trabalhava? Colegas? Chefes? Clientes?
- Quais habilidades e competência precisou aprender para desempenhar esse(s) trabalho(s)? Quais delas aprendeu com mais facilidade e quais encontrou mais dificuldades? Como as aprendeu?
- Por que decidiu sair (ou que acha que motivou a sua demissão) do(s) trabalho(s) realizados no passado?
- Na sua opinião, quais as vantagens e desvantagens do trabalho por conta própria em relação ao trabalho com carteira? Quais as vantagens e desvantagens de ser formal ou informal?

2. TEMÁTICA

Agora conte para mim por que você decidiu ou que lhe levou a trabalhar como motorista por aplicativo e quando iniciou esse trabalho/profissão. Também gostaria de saber quais foram as diferenças que você percebeu entre aquelas ocupações que teve antes e o trabalho de motorista por aplicativo. E como você resolveu essas diferenças.

Mais uma vez, enquanto você me conta sobre essa experiência pessoal, eu farei apenas anotações sem lhe interromper.

Se necessário, perguntar:

- Descreva um dia típico no seu trabalho de motorista por aplicativo;
- Antes de começar a trabalhar como motorista por aplicativo, como você imaginava que ia ser a sua rotina de trabalho nesse segmento? E como se adaptou a essa nova realidade?
- Que tipo de competências ou habilidades o trabalho de motorista por aplicativo exige? Como você desenvolveu essas habilidades?
- O seu nível de escolaridade faz alguma diferença no desempenho desse(s) trabalho(s)? Qual?
- Qual dessas habilidades/exigências de ser motorista por aplicativo você sentiu menos dificuldade? E com qual ou quais sentiu mais dificuldade?
- O que mais lhe surpreendeu quando começou a trabalhar como motorista por aplicativo? Por que isso lhe surpreendeu?

3. TEMÁTICA

Desde que começou a trabalhar como motorista por aplicativo, o que mudou na sua vida (cotidiano, família, lazer, sentimentos, projetos)? A sua vida melhorou? Por quê?

Se necessário, perguntar:

- Ser motorista por aplicativo hoje atende aos seus projetos de vida, ao que você quer da vida? Já precisou renunciar ou adiar algum projeto durante esse tempo? O que lhe motivou?
- Os ensinamentos de seus pais (na vivência com sua família de origem) são importantes para o desempenho desse trabalho hoje? Dê exemplos.
- Nesse tempo em que está trabalhando como motorista por aplicativo quais foram os sentimentos mais recorrentes que sentiu ao longo de sua trajetória? (Citar três, pelo menos, se possível).
- Já trabalhou com carro alugado? Quando foi isso? Sentia alguma diferença? Qual?

4. TEMÁTICA

Conte como você concilia trabalho/vida pessoal (família, lazer). Você costuma conversar sobre o trabalho com os seus filhos ou demais parentes que convivem com você? O que mais fala sobre o trabalho com eles?

Se necessário, perguntar:

- Você se vê trabalhando muito tempo como motorista por aplicativo? Por quê?
- Como você se sente em relação ao futuro? Tens feito algo pensando em quando não puder mais trabalhar (aposentadoria)?
- Como sua vida familiar atual influencia seu trabalho atual? Dê exemplos.
- Como “administra” o seu dinheiro? Despesas mensais? Poupança? Investimento? Como você organiza esses gastos?
- Depois que começou a trabalhar como motorista por aplicativo, teve algum momento que passou por dificuldades financeiras? Conte como foi que você conseguiu superá-las.

5. TEMÁTICA

Como é a sua relação com as empresas-plataformas e os clientes (explorar senso de satisfação, senso de valorização e autorrespeito em relação à empresa e os clientes).

Se necessário, perguntar:

- Tem algum aspecto relacionado ao trabalho de motorista por aplicativo que você considera injusto? Por quê?
- Alguma vez se sentiu lesado, desvalorizado, desrespeitado ou bloqueado pela empresa-plataforma? Quando e por quê? E como agiu para superar isso?
- Como você se sente em relação aos mecanismos de controle e organização do trabalho realizados pela Uber? (Caso seja necessário, detalhar que o controle diz respeito ao tempo das viagens, percursos, valores e percentual pago à empresa, enquanto organização do trabalho consiste nos critérios e exigências da Uber para se tornar um motorista por aplicativo).
- Você se sente reconhecido e valorizado como motorista por aplicativo? Por quê? E você tem feito algo para alcançar isso?
- Como é a sua relação com os clientes? (caso seja necessário, repetir essa pergunta a fim de explorar o senso de satisfação, senso de valorização e autorrespeito, situações de conflito).
- E como é a sua relação com os colegas de profissão?
- Está contente com o seu trabalho ou pretende mudar? Por quê?
- Quais são as vantagens e desvantagens de trabalhar como motorista por aplicativo?

- O que mais lhe incomoda/aborrece no trabalho de motorista por aplicativo? Por quê?

6. TEMÁTICA

Conte para mim como tem sido a sua rotina durante essa “quarentena”? O que mudou? E como ela impactou em seu trabalho.

Se necessário, perguntar:

- Como você acha que ficará a sua condição de trabalho quando terminar essa crise epidemiológica?
- Quais são os seus planos futuros em relação ao seu trabalho após essa crise? Vai trabalhar mais horas e dias por semana? Pretende fazer algo diferente? Com base em que você pretende fazer isso?

Bloco II - Família

O objetivo principal neste bloco é conhecer o processo de socialização relacionado às percepções sobre o trabalho e o valor atribuído a este no âmbito familiar do entrevistado. Com isso, incentivaremos o entrevistado a responder como se estivesse a contar a sua história de vida.

7. TEMÁTICA:

Conte sobre a trajetória profissional dos seus pais. Quais eram as profissões/ocupações deles, como eles conciliavam trabalho e família, o que falavam em casa sobre o trabalho e se passaram dificuldades por causa do trabalho.

Se necessário, perguntar:

- Eles também faziam algum trabalho ocasional ou em tempo parcial?
- Qual o período ou ano e a localização da empresa/fábrica/zona rural que seus pais trabalham/trabalhavam?
- E a sua mãe, qual era a profissão dela? Ela tinha algum emprego antes de se casar com o seu pai? E após se casar, continuou trabalhando?
- Qual o nível de escolaridade dos seus pais?
- Tens irmão? Quantos? Quem começou a trabalhar primeiro? Qual a era profissão? Ajudava(m) com as despesas em casa?

- Como era a vida de vocês: muito apertada, mais ou menos, ou viviam com folga?
- Lembra de terem vivido um ou mais períodos de desemprego dos seus pais? Tem recordação da fala ou comportamento deles diante da situação? Lembra se criaram alguma estratégia/alternativa para compensar a falta da remuneração anterior? Precisaram renunciar a alguma coisa durante essa fase?
- Alguém além dos seus pais, se tornou uma “inspiração” para você quando o assunto é trabalho? Quem? E o que lhe chamou atenção na forma dessa pessoa se relacionar com o trabalho?
- Você realizou algum trabalho remunerado enquanto morava com seus pais? (Se responder sim, perguntar qual o trabalho, como conseguiu, por que precisou trabalhar, como aprendeu e o que fazia com o dinheiro que recebia).

8. TEMÁTICA

Olhando para a sua família hoje e para o tempo em que vivia com seus pais, quais são as grandes diferenças que você vê na maneira de lidar com o trabalho? E na sua opinião o que gerou essas mudanças? O que as suas escolhas pessoais têm a ver com tais diferenças?

Se necessário, perguntar:

- Como avalia a sua condição socioeconômica comparada à que seus pais tiveram? O que motivou essa diferença?

9. TEMÁTICA (Esse tema será inserido apenas se a temática “religião” aparecer ao longo da entrevista).

Sua família praticava alguma religião? Qual? Todos se envolviam? E quais os principais ensinamentos que você aprendeu? Quem mais lhe ensinava?

Se necessário, perguntar:

- Como os seus pais conciliavam o trabalho deles com os compromissos religiosos?
- Você mudou de religião? Por quê? E o que mudou em sua vida depois dessa escolha?
- Por que deixou de frequentar a igreja? O que mudou em sua vida depois dessa escolha?
- Como esses ensinamentos religiosos contribuíram para tornar quem você é hoje?

Bloco III - Escola

Neste bloco, o objetivo é conhecer outra fase de socialização e como ela se articula com as expectativas e percepções sobre o trabalho, o que mudou e o que ela amplia sobre essas percepções em comparação com as que havia antes. Além disso, espera-se conhecer as práticas, as disposições e estratégias iniciais da trajetória profissional.

10. TEMÁTICA

Conte como foi a sua experiência escolar. O que achava da(s) escola(s) em que estudou? O que pensava dos professores? Conte como era a sua relação com ele(s). Teve algum professor do qual gostou muito? Por quê?

Se necessário, perguntar:

- Como era(m) a(s) escola(s) em que você estudou? Qual era o(s) perfil(is) do(s) aluno(s) que estudava(m) lá? A que classe social pertenciam? Que tipo de trabalho tinham normalmente os pais dos seus colegas? Vocês conversavam sobre esse assunto?
- Como você se considerava na escola? (Solicitar que fale mais a respeito da autoimagem na escola).
- O que você mais gostava de fazer na escola? E o que não gostava de fazer?
- E seus pais e professores, em geral, o que mais eles falavam a seu respeito?
- Qual a importância que seus pais davam aos estudos escolares?
- O que você mais fala sobre a educação para os seus filhos?

11. TEMÁTICA

O que mais lhe motivava a frequentar a escola? Por quê?

Se necessário, perguntar:

- Quando começou a pensar em uma profissão? No que a escola te influenciou nisso?
- Como se deu a sua formação profissional?
- Com qual profissão você se identificava e desejava seguir? Por que mudou de opção ou o que lhe impediu de seguir essa profissão?
- Em algum momento nessa trajetória escolar, você precisou trabalhar? Como conciliava trabalho e escola? O que seus pais diziam a respeito? (Conte como foi essa experiência).

Obs. Caso o entrevistado tenha feito uma graduação, repetir a temática 6.

Bloco IV – Vida religiosa

Este bloco será utilizado apenas quando o entrevistado declarar que pratica alguma religião. O nosso objetivo aqui é conhecer como a religião influencia a percepção e a significação do entrevistado sobre o trabalho, identificar as práticas e as estratégias de reconvenções de capitais (sociais, culturais, políticos) articuladas às trajetórias ocupacionais, bem como as tensões disposicionais.

12. TEMÁTICA

Como você concilia o seu trabalho hoje com o seu compromisso religioso? Trabalhar como motorista de aplicativo tem atrapalhado a sua vida religiosa?

Se necessário, perguntar:

- Como conciliava aquela(s) ocupação(ões) com frequência à igreja, as atividades ligadas à religião?
- Os ensinamentos de sua religião são importantes para o desempenho desse trabalho hoje? Dê exemplos.
- Com que frequência você vai aos cultos/missas? E outras atividades religiosas?
- Que atividades você faz na igreja?
- Com quem você vai à igreja?
- Como Deus age nesse mundo? Como Deus tem atuado na sua vida?

Bloco V – Lazer e Consumo

Neste bloco, o objetivo é conhecer as experiências de sociabilidade e outras práticas do entrevistado e como o trabalho de motorista por aplicativo está afetando-as.

13. TEMÁTICA

Conte sobre o que mudou no seu lazer e consumo depois que passou a trabalhar como motorista por aplicativo. Tens tido mais ou menos tempo com a família (os amigos)? Como você lida com essa condição?

Se necessário, perguntar:

- O que mais gosta de fazer quando não está trabalhando?
- O que você mais gosta de comprar? Com que frequência?
- Considera a sua alimentação saudável? Por quê?
- O que faz para cuidar do seu corpo? Treina? Pratica esportes?

Bloco VI – Política

O objetivo deste bloco é conhecer a percepção política do entrevistado e de suas experiências sindicais/associativas/comunitárias, assim como compreender a maneira pela qual elas se articulam com a sua trajetória ocupacional, em particular, e as formas de organização da categoria de motoristas por aplicativo, em geral.

14. TEMÁTICA

Como você acha que os governos, no Brasil, tratam um trabalhador em condições parecidas com a sua?

Se necessário, perguntar:

- Conte um exemplo ou uma situação que tenhas vivenciado isso.
- Para você, qual é o principal problema do Brasil? Por quê?
- O que podemos fazer para superá-lo?
- E o que você acha que dificulta a melhora da vida dos trabalhadores, em geral, e dos motoristas por aplicativo, em particular? Por quê?
- Para você, qual foi o acontecimento mais importante na política brasileira nos últimos dez anos? Por quê?
- Na sua opinião, a situação econômica do Brasil vai melhorar, piorar ou ficar como está? Por quê?

15. TEMÁTICA

Alguns relatos de motoristas por aplicativo sobre as paralisações da categoria apontam um dilema interessante. Quando eles param para reivindicar alguma melhoria no serviço, deixam de “ganhar”, e quando não param nos dias de paralisações da categoria, ganham mais. Qual é a sua avaliação sobre esse dilema? Você já pensou em uma estratégia política diferente da paralisação do serviço para reivindicar direitos e/ou

melhorias no serviço?

16. TEMÁTICA

Já participou de atividade sindical ou associativa de trabalhadores em algum momento de sua trajetória ocupacional? O que mais lhe marcou nessa experiência? Conte essa história.

Se necessário, perguntar:

- Participou de eventos ou outras atividades promovidas pela a associação e/ou cooperativa de motoristas por aplicativo? Comente sobre o que lhe motivou a participar desses momentos e se pretende participar novamente.
- Em sua opinião, o que precisa ser feito para que os motoristas por aplicativo conquistem mais reconhecimento do poder público, direitos e proteções? Como isso poderia ser feito?
- Você já participou de alguma experiência de disputa por direitos? Conte como foi essa experiência.