

Francisco Diassis da Silva

A MISÉRIA DO TRABALHO PRECARIZADO

O CASO DOS MOTORISTAS DEMANDADOS
POR MEIO DE APLICATIVOS



 **QUEIMA
BUCHA**

Francisco Diassis da Silva

A MISÉRIA DO TRABALHO PRECARIZADO

O CASO DOS MOTORISTAS DEMANDADOS
POR MEIO DE APLICATIVOS



 **QUEIMA
BUCHA**

Editora Queima-Bucha

Direção de arte, Projeto gráfico, Francisco Wilton da Silva Júnior
diagramação e Capa

Dados Internacionais de Catalogação na Publicação (CIP)
(Câmara Brasileira do Livro, SP, Brasil)

Silva, Francisco Diassis da

A miséria do trabalho precarizado [livro eletrônico]: o caso dos motoristas demandados por meio de aplicativos / Francisco Diassis da Silva.
- Mossoró, RN: Queima-Bucha, 2024.

PDF

Bibliografia.

ISBN 978-65-89626-39-8

1. Capitalismo – Aspectos sociais 2. Motoristas – Direitos 3. Precarização do trabalho 4. Trabalhadores – Condições sociais 5. Uber (Empresa) I. Título.

24-213185

CDD - 306.3

Índices para catálogo sistemático:

1. Trabalho : Condições sociais : Sociologia 306.3

Eliane de Freitas Leite – Bibliotecária – CRB 8/8415

Editora Queima-Bucha

Rua Almino Afonso, 130 - Centro - Mossoró RN

CNPJ 35.654.110/0001-51

e-mail: queimabucha@gmail.com

Youtube: <https://www.youtube.com/c/QueimaBucha>

Instagram/Twitter: [@queimabucha](https://www.instagram.com/queimabucha)

Portal Geplat Edições: <https://geplat.com/morebooks/index.php/mb/issue/view/11>

AGRADECIMENTOS

Este livro é uma versão da dissertação de mestrado defendida no Programa de Pós-graduação em Ciências Sociais e Humanas (PPGCISH), da Universidade do Estado do Rio Grande do Norte – UERN. Todos os agradecimentos às pessoas e à instituição que contribuíram para esta pesquisa estão no texto original da dissertação.

Aqui agradeço ao professor Jean Henrique Costa, presente e importante em minha trajetória como pesquisador desde os meus primeiros passos, pela orientação competente, dedicada e rigorosa, pelos ensinamentos para o desenvolvimento deste trabalho e pelo estímulo para publicar este livro.

Agradeço também à Professora Valquíria Padilha, pela valiosa contribuição metodológica que foi fundamental para o aprimoramento da análise da pesquisa de campo.

Ao Professor Raoni Borges Barbosa, pela longa parceria que também resultou em trabalhos anteriores, pelas valiosas conversas, arguições e reflexões realizadas na banca de defesa da dissertação e que trouxeram contribuições significativas para o texto.

Aos motoristas demandados por meio de aplicativos (os entrevistados para a pesquisa de dissertação), pois sem suas contribuições e as numerosas conversas que tivemos, a pesquisa não teria sido possível e, conseqüentemente, a publicação deste livro.

Também registro e agradeço a atenção toda especial de minha família, à minha mãe, Angelita Antônia da Silva, ao meu pai Severino Euzébio da Silva (*in memoriam*), aos meus filhos, Francisco Diassis da Silva Junior e Emanuel Samarone Noronha da Silva, à minha esposa Sandra Noronha, pelo carinho, pela cumplicidade, pelo conforto nos momentos de dificuldades e pela inspiração e coragem de me fazer seguir em frente nesta longa estrada de fazer o sonho se realizar.



Portal **GEPLAT** Edições



O Portal Geplat Edições, através de sua editora Moré Books, lança seu segundo trabalho editorial em formato de e-book, em parceria com a editora Queima-Bucha.

O trabalho publicado, de Francisco Diassis da Silva, problematiza o cotidiano precarizado e as condições e relações de trabalho vivenciadas por motoristas uberizados na cidade de Mossoró/RN

***O Portal Geplat Edições tem a honra
de fazer parte desta conquista.***

***Jean Henrique Costa
Raoni Borges Barbosa
Editores***



ESCANEE AQUI

Projeto Gráfico
& Capa por: *Graphic Designer*
D'Arcy

	 (84) 99864-7305
	 @guiawilton.silva
	 guiawilton.silva@gmail.com

 Escaneie o QR Code



Portal
GEPLAT Edições



“Uma vida cheia de sentido fora do trabalho supõe uma vida dotada de sentido dentro do trabalho. Não é possível compatibilizar trabalho assalariado, fetichizado e estranhado como tempo (verdadeiramente) livre. Uma vida desprovida de sentido no trabalho é incompatível com uma vida cheia de sentido fora do trabalho”.

(Ricardo Antunes, Os sentidos do trabalho: ensaio sobre a afirmação e a negação do trabalho, 2009, p. 173).

PREFÁCIO

Nas duas primeiras décadas do século XXI, vimos surgir um novo tipo de organização, gestão e realização de trabalho precário: o trabalho plataformizado ou uberizado. Essa nova modalidade de exploração da força de trabalho nasceu das sementes plantadas pela reestruturação produtiva e solidificação do neoliberalismo (anos 1970-80) até quando, recentemente, as reformas trabalhistas aconteceram em vários lugares do mundo para tirar direitos e proteção dos trabalhadores, em nome da flexibilidade, da autonomia e da livre negociação entre capital e trabalho, os “parceiros”. “O negociado deve prevalecer sobre o legislado”, dizem empresários na defesa perversa de uma parceria que não existe. Perversão similar aparece nos discursos gerencialistas que chamam os trabalhadores de “colaboradores” e que constroem toda uma defesa da meritocracia (“os melhores e mais esforçados sempre vencem”) e do empreendedorismo (“a liberdade de trabalhar sem ter patrão”). No trabalho controlado por plataformas digitais, fato é que os trabalhadores não possuem reconhecimento institucional de vínculo empregatício e nenhum tipo de proteção; ou seja, os trabalhadores – “empreendedores de si mesmos” - assumem totalmente os riscos e os ônus do seu trabalho. Se, de um lado, ganham a desejada autonomia¹, por outro, ficam à deriva.

Neste livro de Francisco Diassis da Silva, que foi sua dissertação de mestrado defendida no Programa de Pós-Graduação em Ciências Sociais e Humanas (PPGCISH) da Universidade do Estado do Rio Grande do Norte (UERN), com o título “*Uberização, subsunção e subjetividade*

¹ Segundo Cesar Sanson, “É crescente o número de trabalhadores que não aceitam e não querem mais trabalhar de forma subordinada.” Cf. SANSON, C. O capitalismo retorna às suas origens nas relações de trabalho. 07 dez. 2023. **Instituto Humanitas Unisinos**. Notícias. Disponível em: <<https://www.ihu.unisinos.br/634985-o-capitalismo-retorna-as-suas-origens-nas-relacoes-de-trabalho>>. Acesso em: 07 dez. 2023.

neoliberal: o trabalho precarizado dos motoristas sob demanda por meio de aplicativos na cidade de Mossoró/RN", os leitores e leitoras poderão conhecer um pouco melhor os sentidos e as implicações deste tipo de trabalho que, mediante o uso de aplicativos, implica no deslocamento dos trabalhadores em seus automóveis, motocicletas ou bicicletas (próprios ou alugados) para transportar pessoas ou mercadorias. A lupa colocada aqui sobre a cidade de Mossoró (RN) mostra uma realidade que, infelizmente, se concretiza em todo o país. Partindo de Mossoró, Diassis confirma a dialética do particular como integrante do universal.

As novas empresas-plataforma (ou empresas-aplicativo) que "contratam" estes trabalhadores são do tipo "*location-based services*" (LBS), pois oferecem aos usuários/clientes serviços baseados em geolocalização por meio de tecnologias de posicionamento para uso em dispositivos móveis como celulares e *smartphones*. As plataformas (Uber, iFood, Rappi, 99, dentre outras) utilizam os serviços das operadoras de telefonia móvel para fazerem a gestão do negócio que define as relações empresa-plataforma, trabalhador-plataforma, usuário-plataforma (Machado; Zanoni, 2022). Estes trabalhadores são, normalmente, pessoas com baixas qualificação e remuneração.

Segundo dados da Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios (PNAD) Contínua, intitulada *Teletrabalho e trabalho por meio de plataformas digitais 2022* (IBGE, 2023), o Brasil registrou mais de 1,5 milhão de pessoas que trabalham via plataformas digitais e aplicativos de serviços em 2022. São submetidos a longas jornadas (que podem chegar a 18 horas por dia), em condições laborais de muita vulnerabilidade, volatilidade e informalidade. Esses proletários do setor de serviços - que Diassis, inspirado em Marx, chama de "despossuídos" - estão dando um novo passo da subsunção real do trabalho ao capital, como bem analisou Abílio (2017). Ao falar sobre a Uber, a autora explica

que “as formas de controle, gerenciamento, vigilância e expropriação de seu trabalho são ao mesmo tempo evidentes e pouco tangíveis; afinal, o estatuto do motorista é de um trabalhador autônomo, a empresa não é sua contratante, ele não é um empregado, mas um cadastrado que trabalha de acordo com suas próprias determinações; ao mesmo tempo, o que gerencia seu trabalho é um *software* instalado num *smartphone*: mesmo definindo as regras do jogo, a empresa aparece mais como uma marca do que de fato como uma empresa” (Abílio, 2017, s/p).

Trata-se, ao que tudo indica, de uma nova morfologia do trabalho que tende a se generalizar para muitos outros setores. Nas palavras de Abílio (2017): “A uberização consolida a passagem do estatuto de trabalhador para o de um nano-empresário-de-si permanentemente disponível ao trabalho; retira-lhe garantias mínimas ao mesmo tempo que mantém sua subordinação; ainda, se apropria, de modo administrado e produtivo, de uma perda de formas publicamente estabelecidas e reguladas do trabalho. Entretanto, essa apropriação e subordinação podem operar sob novas lógicas. Podemos entender a uberização como um futuro possível para empresas em geral, que se tornam responsáveis por prover a infraestrutura para que seus ‘parceiros’ executem seu trabalho; não é difícil imaginar que hospitais, universidades, empresas dos mais diversos ramos adotem esse modelo, utilizando-se do trabalho de seus ‘colaboradores *just-in-time*’ de acordo com sua necessidade. Este parece ser um futuro provável e generalizável para o mundo do trabalho.”

Conforme pesquisou Silvestre (2023), “nota-se que nos poucos momentos de tempo livre restantes aos trabalhadores uberizados, o consumo do lazer na sua forma-mercadoria, seja nos shopping centers ou via plataformas digitais de lazer e consumo, é o que se mostra prevalente e, em muitos casos, o único” (Silvestre, 2023, p.269). Isso

coloca em destaque que, na sociedade do trabalho por aplicativos, ocorre a plena subsunção da vida ao capital, isto é, a dinâmica do trabalho afeta diretamente as demais dimensões da vida. Ao pesquisar as vivências de lazer de motoristas uberizados, Silveira concluiu que eles, “diferentemente do discurso hegemônico propagado pelas empresas-aplicativo – o de liberdade de escolha do tempo de trabalho e de organização da vida –, destinam todo o tempo humanamente possível ao trabalho” (Silveira, 2023, p. 288). Essas pessoas precisam disponibilizar a integralidade do seu tempo útil para o trabalho, comprometendo e precarizando todos os outros tempos da sua vida. Não usufruem de lazes nem descansam. Não têm férias nem param de trabalhar nos feriados. Diassis, no mesmo diapasão que Silvestre (2023), ao nos apresentar o cotidiano desses trabalhadores, provoca a agonia de quem testemunha um *looping* infernal de sofrimento – ao estilo de Sísifo².

Francisco Diassis da Silva, em suas considerações finais, diz que “os resultados das entrevistas mostram um paradoxo. De um lado, motoristas anestesiados pelas retóricas neoliberais, acreditando que são empresários de si mesmos. Do outro, motoristas cabisbaixos, demonstrando um sentimento de insegurança, angústia, impotência, frustração e em seus olhos uma tristeza pálida e sem vida.” E mais adiante, afirma que “são forçados a assumirem a retórica de que não são empregados, de que são patrões de si mesmos como pano de fundo para encobrir a dura realidade de que diante dos capitalistas, os detentores dos aplicativos, eles não passam de um rebanho, de um aglomerado de ignorantes incapazes de contrapor as concepções impostas pelas empresas-aplicativos.”

² Na mitologia grega, Sísifo foi condenado para todo o sempre a empurrar uma pedra até ao cimo de um monte, caindo a pedra invariavelmente da montanha sempre que o topo era atingido. Este processo seria sempre repetido até a eternidade.

A dura realidade destes trabalhadores exposta neste livro, soma-se à uma coleção de evidências, diagnósticos, análises e dados, pelo mundo afora, que confirmam um longo processo, na ordem do capital, de ganhos para poucos e perdas para muitos; estabilidade para uns e instabilidade para a maioria; pobreza e miséria para muitos e riqueza para poucos; avanços e retrocessos. Enfim, as relações sociais se mostram contraditórias e complexas, mas, ao mesmo tempo, por serem constituídas historicamente, não são eternas do modo como são. O enorme desafio é resolver a oposição entre necessidade (de mudança) e possibilidade (de ação). É mais do que necessário pensar e erigir novas formas de produção e reprodução da vida, o que exige a descolonização do pensamento, da política e da cultura para além dos imperativos da economia do mercado. A necessidade de nos livrarmos do capitalismo é urgente, não só por causa de todos os tipos de usurpação dos trabalhadores pelo capital, como Diassis mostra nesse livro, mas também por que esse modelo econômico baseado no ciclo acelerado de “extrair recursos naturais, produzir, vender e gerar descarte na natureza” é insustentável (Marques, 2016). Se os trabalhadores não sinalizam como pretendem derrubar o capitalismo, a finitude dos recursos naturais (energia e matéria) certamente o fará. Mas, nesse caso, a humanidade será extinta junto com o sistema.

Tendo essas reflexões em mente, gostaria de perguntar: se a realidade objetiva é determinante na aquisição da consciência, como está colocado no marxismo, o que falta a esses trabalhadores expropriados, subsumidos e esgotados para se rebelarem? Estariam eles dominados pela *indiferença* e autoalienação, das quais se ocupou Marx³? O

³ Segundo Paulo Silveira, esta discussão está na parte final do 1º dos *Manuscritos de 44*, nos *Grundrisse* (O dinheiro como relação social) e n’*O Capital*. Cf. SILVEIRA, Paulo, Da alienação ao fetichismo – formas de subjetivação e de objetivação. In: SILVEIRA, P.;

dramaturgo alemão Bertold Brecht, na sua peça de teatro intitulada *A mãe* (1931), disse: “temam menos a morte e mais a vida insuficiente” (Brecht, 1990, p.225). Para começar a longa caminhada que temos pela frente, estes trabalhadores precisariam, então, ver insuficiência na busca da falaciosa autonomia vendida pelas empresas-aplicativo para tomarem consciência de que a vida suficiente ou plena estaria na autodeterminação, um movimento de “recusa-e-criação”, no sentido de criar fissuras no capitalismo, conforme propõe Holloway (2013). Fissurar o capitalismo não é fazer nenhum tipo de revolução grandiosa e heroica - o que se mostra cada vez mais irreal -, mas é confrontar a lógica do capital de todas as formas que pudermos fazer. Se pudermos fazer coletivamente, melhor. Não vejo outra saída, por enquanto, e, confesso, estou cansada da malignidade do capitalismo nos fagocitando sem enfrentamentos à altura. Vamos seguir caminhando e perguntando⁴.

*Valquíria Padilha*⁵

DORAY, B. (Orgs.), **Elementos para uma teoria marxista da subjetividade**, SP: Vértice, 1989.

⁴ Caminhar e perguntar faz parte do programa da educação autônoma zapatista. Trata-se de um aprendizado com a comunidade e o cosmos baseada na arte do caminhar perguntando. O movimento zapatista é conhecido mundialmente por lutar por um modo de existência anti-capitalista e autogestionário chamado autonomia zapatista. Cf. MOREL, A. P. M. Caminhar perguntando: a educação autônoma zapatista. **RevistAleph**, n. 31, 20 dez. 2018. Disponível em: <<https://periodicos.uff.br/revistaleph/article/view/39282>>. Acesso em: 7 dez. 2023.

⁵ Professora de sociologia no Departamento de Administração da Faculdade de Economia, Administração e Contabilidade de Ribeirão Preto (Fearp), na Universidade de São Paulo (USP), campus de Ribeirão Preto-SP. Fez doutorado em Ciências Sociais na Universidade de Campinas (Unicamp). Pós-doutorado realizado na Universidade do Minho, em Braga, Portugal (2020) e fez também Pós-doutorado na Têluq/UQAM, em Montréal, no Canadá (2010). Autora do livro “*Shopping center: a catedral das mercadorias*” (Boitempo, 2006) e organizadora do livro “*Antimanual de gestão: desconstruindo os discursos do management*” (Ideias & Letras, 2015).

REFERÊNCIAS

ABILIO, Ludmila Costhek, Uberização do trabalho: subsunção real da viração. **Passa Palavra**. 19 fev. 2017. Disponível em: <<http://passapalavra.info/2017/02/110685>>. Acesso em: 07 dez. 2023.

BRECHT, Bertolt. **Teatro completo 4**. RJ: Paz e Terra, 1990.

HOLLOWAY, John, **Fissurar o capitalismo**, SP: Publisher, 2013.

IBGE, **Teletrabalho e trabalho por meio de plataformas digitais 2022**, Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios (PNAD) Contínua, Rio de Janeiro: IBGE, 2023. Disponível em: <<https://biblioteca.ibge.gov.br/index.php/biblioteca-catalogo?view=detalhes&id=2102035>>. Acesso em: 07 dez. 2023.

MACHADO, Sidnei; ZANONI, Alexandre Pilan (Orgs.), **O trabalho controlado por plataformas digitais: dimensões, perfis e direitos** [eBook]. UFPR, Clínica Direito do Trabalho: Curitiba, 2022.

MARQUES, Luiz, **Capitalismo e colapso ambiental**, Campinas: Unicamp, 2016.

SILVEIRA, Bruno Modesto, “**Eu trabalho no meu tempo livre**”: Lazer e cotidiano sob a uberização – quando o trabalho toma conta da vida. Tese (Doutorado), Faculdade de Educação Física, Universidade de Campinas (Unicamp), Campinas, 2023.

APRESENTAÇÃO

A obra que aqui apresentamos faz parte de uma trajetória acadêmica inabitual, resultado de muito esforço e de luta contra os percalços impostos pela dureza do trabalho cotidiano às grandes massas despossuídas neste Brasil de descaso pela Educação. As páginas deste livro, enfatizamos, não foram escritas com as tintas adocicadas de um gabinete burguês pleno de ascetismos filosóficos e místicos, mas com o suor salgado de um trabalhador de chão ávido por libertar-se de seus demônios mais perspicazes e astutos mediante um projeto honesto de emancipação do gênero humano que começa pela crítica social marxiana e toma impulso na prática social.

Francisco Diassis da Silva, só mais um sertanejo do alto oeste potiguar, motorista profissional no trabalho, bacharel em Turismo e agora mestre em Ciências Sociais e Humanas, traz neste livro o esforço de trinta meses de estudo, pesquisa, reflexão e escrita para a obtenção do título de Mestre Acadêmico. Poderíamos denominar este livro e seu autor como trajetórias do improvável em um mundo dominado pelos ditames do Capital, como pontos fora da curva da matriz estrutural que organiza destinos e estatísticas de analfabetismo, precariedade, fome e morte; mas, fugindo de rótulos ordinários, optamos por pensá-los, autor e obra, como uma jornada de grande cumplicidade com o conhecimento crítico e inconformado – eis aí o nosso autor em quixotesca sina de perquirição do real social no compromisso revolucionário de superação da condição de trabalho heterônomo.

Diassis da Silva, trabalhando como motorista profissional, muito embora não uberizado, conciliou, durante toda sua trajetória acadêmica, o trabalho com a família e o estudo, assumindo, assim, uma tripla jornada em busca de entender como o sociometabolismo do Capital produz a

miséria do mundo e como os indivíduos experienciam o mundo estranhado em dimensão simbólica e imaginária, de carne e osso, de memórias e projetos, de identidades e alienações coletivas.

Este livro compreende um estudo socioantropológico sobre o concreto vivido de motoristas uberizados na cidade de Mossoró - RN. A partir de uma perspectivaêmica – e ética –, Silva buscou decifrar os mecanismos de poder e as dinâmicas de dominação engendrados pela poderosa maquinaria de ofensiva do Capital neoliberal plataformizado, uberizado e infoproletarizado dessa atual perversão sociopolítica e econômica que entendemos por capitalismo informacional globalizado de gestão flexível. Imerso no referencial teórico marxista (Marx, Mészáros, Antunes, Alves, Padilha, Costa e outros), o autor descreve os refinados processos de subjetivação elaborados e reforçados pela uberização do trabalho.

O campo institucional e de relações estudado pelo autor, isto é, o trabalho de motorista demandado por aplicativos, torna-se um espaço fértil, sumamente atual e relevante para entendermos a expansão do Capital hoje, somado a também expansão neofascista da extrema direita, cuja força de trabalho plataformizada tem sido colonizada como arena de luta contra a regulamentação do trabalho. Os curiosos fenômenos sociais do ‘pobre de direita’ e do ‘trabalhador contra direitos trabalhistas’ repercutem profundamente na reflexão socioantropológica de Diassis, que busca entendê-los na estrutura sociometabólica do capitalismo dependente brasileiro e na sua cultura de brasilidade violenta, autoritária e anti-igualitária envernizada por discursos de ódio: um terreno mais que fértil para o desabrochar de sociabilidades políticas espelhadas em demagogos, medalhões, oportunistas e salvadores da Pátria.

A pesquisa de Diassis da Silva mostra, nesse sentido, trabalhadores assumindo discursos contraditórios sobre suas atuações profissionais. Percebe-se certo orgulho em não depender da coerção de um carrasco patronal, mas também fica muito evidente nos relatos que esses motoristas se sentem cansados, explorados e abandonados pelo próprio regime de acumulação que tanto defendem. Como em toda relação de dominação, verifica-se a resistência exatamente nessas narrativas confusas, contraditórias e que exalam ressentimento, vergonha e lapsos de reflexividade. Diante disso, apesar do recorte espacial estar restrito a uma cidade média do interior do Rio Grande do Norte, consideramos este livro como uma leitura fundamental para aqueles que querem entender as consequências nefastas da atual uberização do trabalho.

Diassis da Silva, autor e obra, muito nos ensina! Para além de teorias ou dados, há aqui um testemunho biográfico e crítico de uma pesquisa realizada com o desejo pelo conhecimento, algo já raro nos ambientes universitários de massificação e banalização produtivista (e uberizada) de muitos trabalhos acadêmicos. Neste trabalho observamos exatamente o oposto: um auto exercício de entender-se no mundo: como sujeito e como intelectual em formação contínua.

Jean Henrique Costa
Raoni Borges Barbosa
12 de março de 2024

SUMÁRIO

<i>Introdução.....</i>	20
<i>Capítulo 01 – Capitalismo plataformizado, desregulamentação e exploração do trabalho.....</i>	32
<i>Capítulo 02 – Subjetivação Neoliberal, trabalho Uberizado e captura da subjetividade.....</i>	53
<i>Capítulo 03 – Significações do Absurdo: trabalho precarizado e subjetividade Neoliberal dentre motoristas sob demanda por meio de aplicativos na cidade de Mossoró/RN.....</i>	79
<i>Considerações Finais.....</i>	149
<i>Referências.....</i>	155
<i>Sobre o Autor.....</i>	165

INTRODUÇÃO

O desenvolvimento de uma consciência crítica que permite ao homem transformar a realidade se faz cada vez mais urgente. Na medida em que os homens, dentro de sua sociedade, vão respondendo aos desafios do mundo, vão temporalizando os espaços geográficos e vão fazendo história pela sua própria atividade criadora.

PAULO FREIRE
Educação e Mudança (1979, p. 17).

O leitor ou a leitora perceberão que a perspectiva adotada neste livro acerca do trabalho demandado por meio de aplicativos voltados para o transporte de passageiros implica a crítica a todas as concepções do trabalho que se generaliza para muitos setores, a chamada uberização. Desta forma, entendemos que a necessidade de pensar as novas formas de trabalho é algo cada vez mais urgente, demandando, portanto, a sociologia do mundo do trabalho um tema inevitável.

Neste diapasão, a problemática que nos inquieta é, fundamentalmente, compreender quais as condições e relações de trabalho vigentes entre os motoristas sob demanda por meio de aplicativos, na cidade de Mossoró/RN, no advento crescente do trabalho digital, robotizado e automatizado, e de que forma o processo de subsunção do trabalho se manifesta nesta categoria de trabalhadores. *Esta é nossa questão de partida.* É, portanto, imperativo apreender e analisar os sentidos e significados que estes trabalhadores conferem às suas condições e relações de trabalho.

Partimos de reflexões críticas sobre as metamorfoses do mundo do trabalho que emergiram a partir das novas tecnologias da informação e comunicação (TIC), tais como: o que levou esse trabalhador a exercer a atividade como motorista sob demanda por meio de aplicativos? Essa

atividade proporciona mais tempo livre a esse trabalhador? Quantas horas em média esse motorista trabalha por dia? Quais são as vantagens e as desvantagens de trabalhar como motorista sob demanda por meio de aplicativos? Esse motorista se sente realizado ao exercer essa atividade? Esse motorista contribui com a previdência social? Esse profissional considera esse trabalho perigoso no que se refere à segurança? Em síntese, são reflexões importantes para que nos aproximemos dos sentidos e significados produzidos por esses trabalhadores acerca de suas condições de trabalho.

Logo, ao escrever este livro, destaco que as entrevistas e as discussões foram imprevisíveis e surpreendentes na medida em que revelaram tanto aspectos sobre os informantes, como sobre as novas modalidades de trabalho – a chamada uberização. Destaco ainda a realidade precarizada das relações de trabalho vivenciadas cotidianamente por esta fração da classe trabalhadora, a dos motoristas sob demanda por meio de aplicativos deste município. Trata-se de um esforço em desvendar a realidade social desses trabalhadores, no qual se verifica a recorrência de temas, análises, conceitos, explicações e controvérsias, configurando um farto e denso campo de reflexão.

Algumas considerações devem ser feitas acerca deste livro. As divergências das abordagens, conceituações, metodologias ou correntes teóricas não anulam certa convergência básica (o óbvio e evidente trabalho precarizado), por isso, essas considerações não se esgotam nas discussões aqui apresentadas. O que aqui expomos são apenas algumas considerações gestadas a partir das significações que os participantes (os motoristas sob demanda por meio de aplicativos) atribuem às suas condições e relações de trabalho.

Deste modo, compreender as relações de trabalho dos motoristas sob demanda por meio de aplicativos da cidade de Mossoró/RN, tal como

vimos acontecer depois do surgimento das plataformas digitais, deixando sempre evidente que elas se assemelham com a realidade nacional e, porque não, internacional, é um desafio para o pesquisador, principalmente quando este autor também exerce essa atividade – não como motorista sob demanda por meio de aplicativos, mas como motorista com emprego formal, ou seja, com carteira de trabalho assinada.

Lancemos um rápido olhar para a cidade de Mossoró, cidade de médio porte alcançada pelo serviço de transporte uberizado em meados de 2017, cuja organização externa e interna com suas profecias recrutou milhares de desvalidos – os trabalhadores prioritariamente mais vulneráveis, os condenados despossuídos – a buscar nele refúgio para não morrerem de fome. Com os avanços tecnológicos, a uberização possibilitou que as empresas operassem sem empregados. O discurso de que o motorista é “o dono do próprio negócio” está engenhosamente entrelaçado com o avanço do capital sobre o trabalho, ou seja, com a vingança da elite contra os condenados que apelam à sua benevolência.

À primeira vista, Mossoró é, na verdade, uma cidade comum – menos de 300.000 habitantes⁶ – que “passou por uma modificação estrutural nos últimos anos e essa mudança pode ser sentida através do crescente número de conjuntos, loteamentos e favelas ao redor dos bairros” (BRANDÃO; COSTA, 2015, p. 24). Com certa insistência em carregar um aspecto de cidade interiorana, é preciso algum tempo para se perceber o que a diferencia de tantas outras cidades médias brasileiras. Mesmo com a maquiagem da Zona Central e da Zona Oeste, Mossoró, vamos admiti-lo, com seu crescimento desordenado que

⁶ Prévia da população calculada com base nos resultados do Censo Demográfico 2022 até 25 de dezembro de 2022. Ver em: <POP2022_Municipios.pdf (ibge.gov.br)> Acesso em: 20/05/2023.

agudiza pobreza e gera segregação (LIMA; PEREIRA, 2017), a *grosso modo* se trata de uma cidade feia. Não há beleza na miséria. Toda essa verborragia vendida pelas elites locais de que o mossoroense adora Mossoró, de que ela é uma cidade linda e amada se restringe às imagens poéticas do engodo. Imaginar beleza arquitetônica numa cidade onde parte de sua população vive em regiões periféricas e favelas, desamparada de praticamente todos os serviços públicos é estar deslocado da realidade. Não há beleza na opressão, assim como não há beleza na desigualdade social. É de provocar espanto que parte da sociedade mossoroense – inclusive parte da comunidade universitária – coloque tal absurdo na liquidação da história.

Nesta cidade, por falta de tempo e de reflexão, somos forçados a reproduzir a propaganda de que o residente ama Mossoró. Eis a famosa frase conhecida pela maioria da população mossoroense – senão por toda a população –, “eu adoro Mossoró!”. Porém, o que é mais comum nesta cidade é a dificuldade que os concidadãos enfrentam para utilizarem o transporte público. Sua população é estimada em 291 mil habitantes⁷ e praticamente não há transporte público, quando muito, alguns poucos coletivos (ônibus) em situações precárias circulam pelas chamadas “linhas regulares”. Assim, os aplicativos chegaram à cidade com todas as condições favoráveis para atuar no transporte de passageiros, mobilizando e cadastrando inúmeros sujeitos desempregados e/ou subproletarizados ávidos por renda⁸.

⁷ Mossoró tem uma população estimada em 291 mil habitantes. Ver Lima e Pereira (2017), prioritariamente o capítulo 1 intitulado A polis circense e um grito de dor: crescimento e violência no “PAÍS DE MOSSORÓ”.

⁸ Cabe destacar que não existe limite específico para o cadastramento de motoristas em cada aplicativo, para eles, quanto mais, melhor. Não obstante, as empresas-aplicativos não disponibilizam dados referentes a quantidade de motoristas cadastrados, remuneração, horários de trabalho etc.

Mossoró notabiliza-se por ser uma cidade polo com localização privilegiada, pelo que se constitui o segundo centro regional do Estado do RN. Está situada entre duas capitais: Fortaleza/CE e Natal/RN, com acesso pelas BRs 110, 304, 405 e pelas RNs 115, 117 e 013. Graças a essas rodovias, é possível chegar a todas as regiões do Estado e aos Estados vizinhos, Paraíba/PB e Ceará/CE. A capital do Estado do Rio Grande do Norte, Natal, está localizada a 280 km de Mossoró.

Vale destacar que Mossoró incorpora os padrões globais de modernidade dos países capitalistas periféricos, o que Maricato (2015) caracterizou como desigualdade combinada com ruptura e continuidade. Modernização e atraso, modernização conservadora e capitalismo travado são algumas das definições que explicam o paradoxo evidenciado por um processo que se moderniza alimentando-se de formas atrasadas.

Embora Mossoró se coloque como a “Capital” do Oeste Potiguar, a infraestrutura viária e as questões de acessibilidade urbana nas suas atividades de planejamento e operações de sistemas de transportes públicos ficaram estagnadas no tempo. Impera uma infraestrutura viária com ruas estreitas, esburacadas, com falta de duplicação e escassez de viadutos em alguns pontos de acesso a cidade pelas principais avenidas. Isso dificulta a vida da população e trava o desenvolvimento econômico do município.

Como os empregos, sobretudo infoproletarizados, concentram-se principalmente ao longo das grandes avenidas, com maior concentração no centro da cidade, a população majoritariamente distribuída nas regiões periféricas e a que reside nos condomínios geralmente afastados do centro da cidade fica presa nesses gargalos viários. Portanto, os aplicativos trouxeram mudanças para o sistema de transportes de passageiros de Mossoró. Porém, pesquisadores (ANTUNES, 2020a;

ABÍLIO, 2020a; KALIL, 2020; SOUZA, 2022; CAVALCANTI, 2021; CARVALHO e SALES, 2018 e CASULO, 2022) de políticas voltadas para as pesquisas da uberização do trabalho, dentre elas, as dos motoristas sob demanda por meio de aplicativos, avaliam criticamente esse sistema e discutem a estrutural exclusão social. Isso significa que a avaliação mais detalhada dos efeitos distributivos das políticas de transportes deve levar em conta o estabelecimento de padrões mínimos de acessibilidade a destinos-chave como, por exemplo, as regiões consideradas de risco pelos motoristas, isto é, as periferias.

O estudo das transformações no mundo trabalho, especificamente, do *novo proletariado de serviços na era digital* e os sistemas *maquínico-informacional-digital*, em que decisões humanas e ações maquínicas emaranham-se em direção a objetivos específicos, seguindo modelos de negócios pouco esclarecidos (MACHADO, 2021), mostra-se uma tarefa complexa e desafiadora, principalmente para aqueles que buscam esse conhecimento do lado de fora das empresas que detêm essas tecnologias. De qualquer forma, se as relações de trabalho e o processo de uberização do trabalho no limiar da indústria 4.0 são crescentes, se torna indispensável investigar suas implicações e transformações no mundo do trabalho para a vida dos motoristas sob demanda por meio de aplicativos⁹ na cidade de Mossoró/RN.

⁹ De acordo com Kalil (2020) uma característica marcante do “trabalho sob demanda por meio de aplicativos” e do *crowdwork* e, conseqüentemente, da Uber e da Amazon Mechanical Turk, é a invisibilidade dos trabalhadores. A classificação como autônomos e a difusão da noção de liberdade no trabalho esvaziam o conteúdo laboral da atividade que os trabalhadores desempenham. Por isso, escolhemos o termo “motoristas sob demanda por meio de aplicativos”, uma vez que, os termos “motorista por aplicativo” ou “motorista de aplicativo” nos soam estranhos. Afinal, os motoristas não dirigem aplicativos.

Em face do avanço da uberização do trabalho, e aqui nos interessa os motoristas sob demanda por meio de aplicativos da Uber¹⁰, 99, Xofer, Mobiee, Maxim dentre outros, as relações de trabalho foram revolucionadas num curtíssimo espaço de tempo. Sendo, portanto, um dos temas mais instigantes do final do século XX e começo do XXI na sociologia do trabalho. O mapeamento feito por pesquisas produzidas em diversos países tem revelado as consequências perversas da chamada uberização sobre as condições de trabalho: jornadas extenuantes; trabalho sem repouso semanais ou férias; rendimentos inferiores ao salário mínimo; abandono por parte das empresas em casos de acidentes e adoecimento; endividamento para custear os instrumentos de trabalho e para suportar os riscos transferidos pelas empresas; submissão a punições arbitrárias e desligamentos em caso de não atendimento das exigências empresariais; exposição a retaliações em caso de adesão a greves e organizações coletivas (condutas antissindicais); ausência de estrutura adequada para alimentação, de repouso e de condições sanitárias elementares (FILGUEIRAS, 2021a).

Na síntese de Carvalho e Sales (2018, p. 579), “tais mudanças repercutiram nos trabalhadores e nas formas de se organizar o trabalho” e “a uberização evidencia o presente e as tendências da gestão e subordinação do trabalho, que operam na indistinção entre vigilância, controle e gerenciamento do trabalho” (ABÍLIO, 2020a, p. 113).

¹⁰ Uma exposição exploratória sobre a Uber pode ser encontrada em Kalil (2020). Conforme o autor, a Uber é a empresa proprietária de plataforma mais famosa no mundo do setor de transportes, que utiliza trabalho sob demanda por meio de aplicativos. Fundada em 2010 e com sede em São Francisco (EUA), tornou-se referência para empresas que adotam essa forma de trabalho. Atualmente, opera em mais de 10.000 cidades no mundo de 69 países diferentes e com mais de 5 milhões de motoristas. No Brasil, atua em mais de 500 cidades e trabalha com mais de 1 milhão de motoristas. A empresa não considera que atua no setor de transporte, mas no de tecnologia, e que criou um aplicativo que conecta consumidores e motoristas que oferecem serviço de transporte individual privado. A Uber considera os motoristas como "parceiros" e os classifica como trabalhadores autônomos.

Outra definição a despeito das transformações do mundo do trabalho decorrentes da indústria 4.0 é feita por Antunes, ao discutir a escravidão digital: “as tecnologias de informação e comunicação configuram-se, como um elemento central entre os distintos mecanismos de acumulação criados pelo capitalismo financeiro de nosso tempo” (ANTUNES, 2020, p. 13).

Deste modo, a situação dos trabalhadores uberizados – dentre eles os motoristas sob demanda por meio de aplicativos na cidade de Mossoró – é uma base real e um ponto de partida para se compreender as relações de assalariamento e de exploração do trabalho no tempo presente porque ela é, simultaneamente, a expressão máxima e a mais visível manifestação da miséria da classe que vive do trabalho (FILGUEIRAS; ANTUNES, 2020). Isso ocorre na medida em que a uberização obedece a uma determinada lógica que é reduzir custos e terceirizar riscos, criando instabilidade e pressão sobre a classe trabalhadora, portanto, ela é parte das novas formas de fragmentação do trabalho, advindas de modificações na organização da reprodução do mercado de trabalho em prol do capital.

Apesar da multidão de trabalhadores disponíveis, os aplicativos continuam a precisar de mais motoristas – da sua energia, do seu sangue, do seu suor – para continuar a ser, de Norte a Sul, os sugadores dessa força de trabalho. Por outro lado, reféns do desemprego, estes trabalhadores se submetem às condições estabelecidas pelas plataformas digitais.

Conforme já referido nas linhas iniciais desta deste livro, nosso objetivo foi compreender quais as condições e relações de trabalho vigentes entre os motoristas sob demanda por meio de aplicativos, na cidade de Mossoró/RN, no advento crescente do trabalho digital, robotizado e automatizado, e de que forma o processo de subsunção do

trabalho se manifesta nesta categoria de trabalhadores. De modo particular, sem negar as dimensões mais amplas das circunstâncias que envolvem os processos das metamorfoses do trabalho, esta obra nasceu de um contexto específico, que foi o de seu autor ser um motorista e, concomitantemente, da compreensão do avanço dos processos de plataformização do trabalho e do conseqüente refinamento da captura da subjetividade desses trabalhadores uberizados.

Se diante da quarta revolução industrial as plataformas digitais esgotam toda gota de suor e sangue da classe trabalhadora, não resta dúvida de que as barreiras existentes entre o tempo de trabalho e tempo de não trabalho só diminuem, pois as pesquisas realizadas para este livro mostraram que os motoristas sob demanda por meio de aplicativos trabalham 14, 16 e até 18 horas por dia¹¹, de modo que, nessas condições, torna-se praticamente impossível encontrar sentido para a vida, dentro ou fora do trabalho. Como já destacamos na epígrafe deste livro, Antunes (2009) afirma claramente que,

¹¹ Ao prestar serviços para a Uber enquanto condutor de um automóvel, através do método da participação observante no período de dezembro de 2021 a março 2022, Souza (2022, p. 7) afirmou que seu: “tempo máximo ao volante em um só dia foram 12 horas e o maior tempo online foram 16h 42m”. Para Castro (2020, p. 157) “a realidade da atividade dos motoristas nos mostrou que trabalham mais de 12 horas por dia”. Contribuindo para essa discussão, Antunes (2019a) esclarece que os trabalhadores e as trabalhadoras sabem que para sobreviver trabalhando numa empresa como Uber, Cabify, 99, Rappi e todas as outras que nós não paramos de ver crescer, eles têm que trabalhar 10, 12, 14, 16, às vezes 18 horas por dia. Nessa linha de raciocínio Abílio (2020a, p. 116) evidencia que: “centenas de motoristas da Uber enfileiram-se em um terreno próximo ao aeroporto de Guarulhos aguardando às vezes por mais de 12 horas a corrida que lhes será disponibilizada pela empresa – e que pode ou não compensar sua espera [...]. Para esses trabalhadores, permanecer na rua, disponível para a empresa, durante 18 horas por dia não significa ser remunerado por 18 horas de trabalho. A condição do trabalhador just-in-time é estar disponível para ser imediatamente utilizado, mas ser remunerado unicamente pelo que produz”. Em pesquisa realizada com motoristas da Uber na cidade de São Paulo com 102 participantes, Kalil (2020, p. 120) constatou que a carga horária dos motoristas é alta: 53% trabalha mais de 10 horas por dia.

Uma vida cheia de sentido fora do trabalho supõe uma vida dotada de sentido dentro do trabalho. Não é possível compatibilizar trabalho assalariado, *fetichizado* e estranhado como tempo (verdadeiramente) livre. Uma vida desprovida de sentido no trabalho é incompatível com uma vida cheia de sentido fora do trabalho (ANTUNES, 2009, p. 173).

Assim, entendemos que este livro traz relevante contribuição para a temática em foco e aponta para a fundamental importância de se compreender os significados que os informantes (os motoristas sob demanda por meio de aplicativos na cidade de Mossoró/RN) atribuem às suas condições e relações de trabalho.

No livro que o(a) leitor(a) têm em mãos, “frisamos a reflexão metodológica sobre a apreensão dos sentidos pautada em uma visão que tem no empírico seu ponto de partida” (AGUIAR e OZELLA, 2013, p. 301). Com a clareza de que é necessário irmos para além das aparências, não nos contentamos com a descrição positivista dos fatos, mas buscaremos a explicação do processo de constituição do objeto estudado. Nossa tarefa, portanto, é apreender as mediações sociais constitutivas dos sujeitos e as informações baseadas no procedimento teórico-metodológico denominado “Núcleos de Significação” (AGUIAR e OZELLA, 2013; AGUIAR, 2006; AGUIAR, SOARES e MACHADO, 2015; AGUIAR, ARANHA e SOARES, 2021; ARANHA, 2015), de forma a alcançar a materialidade histórica e dialética das significações¹² que os motoristas sob demanda por meio de aplicativos conferem ao trabalho que desenvolvem.

¹² De acordo com Aranha (2015), esse tipo de investigação privilegia a qualidade ao invés da quantidade. O planejamento é flexível e em desenvolvimento, assim, a investigação vai progredindo e surgem na maioria das vezes os reajustes conforme o andamento da pesquisa.

Nesta direção, e como nos alertam Aguiar, Aranha e Soares (2021), a historicidade, a materialidade e a dialeticidade são essenciais à nossa análise. Assim, fundamentado nesse referencial, o raciocínio que conduziu às primeiras leituras do material de pesquisa (as falas dos informantes), à seleção dos pré-indicadores, à constituição dos indicadores e, finalmente, à organização dos núcleos de significados¹³, permitiu apreender o processo histórico em que os sujeitos [motoristas sob demanda por meio de aplicativos] dialeticamente constituem o grupo e se constituem. Portanto, o percurso expositivo se realizou por meio da observação e realização de entrevistas. Para Aguiar e Ozella (2013, p. 308) as entrevistas são “entendidas como um instrumento rico que permite acesso aos processos psíquicos que nos interessam, particularmente os sentidos e os significados”.

Para tanto, foram entrevistados dez (10) motoristas sob demanda por meio de aplicativos. Partimos das entrevistas com a intenção de fazer uma análise das construções narrativas, mas com a intenção de fazer uma análise do sujeito. Dessa maneira, Aguiar e Ozella (2013, p. 308) esclarecem que “o esforço empreendido é na direção de, num processo constitutivo-interpretativo, partir do empírico, mas, superá-lo”.

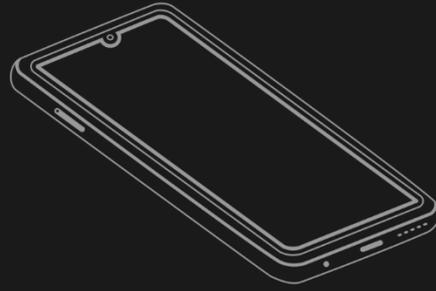
Gostaríamos de atentar para algumas dificuldades que tivemos e que marcaram nosso instrumento e, que, sem dúvida, interferiram no

¹³ Os núcleos de significação podem ser considerados um procedimento teórico-metodológico para apreensão das significações que os participantes da pesquisa revelam em suas enunciações e auxiliam o pesquisador, a partir das transcrições do material empírico (entrevistas, reuniões e eventos), na tarefa de apreensão do real com toda a complexidade que lhe é peculiar, para além de sua aparência, entendida esta, na perspectiva em questão, como enganosa (ARANHA, 2015, p, 68). Trataremos com mais profundidade desta questão mais à frente no capítulo em que discutiremos os resultados da análise dos núcleos de significação (em que articulamos os indicadores), a partir do material colhido nas entrevistas e *destacaremos alguns indicadores em particular com o fito de evidenciar-se a força constitutiva que assumem em determinados momentos* (ARANHA, 2015), contribuindo sobremaneira para a análise do nosso objetivo.

potencial de captação ou apreensão dos significados buscados. “Não existe uma base de dados pública dos motoristas que trabalham para a Uber” (KALIL, 2020, p. 32). Também não existe para os motoristas que trabalham com outros aplicativos. Destacamos que os motoristas foram entrevistados nos horários de folga, em ambiente agendado conforme disponibilidade dos mesmos. Isto posto, convém esclarecer que a partir do primeiro entrevistado obtivemos a indicação para o segundo, do segundo para o terceiro e, assim, sucessivamente até alcançar o décimo.

As entrevistas foram documentadas, audiogravadas com prévia autorização dos entrevistados e posteriormente transcritas pelo autor da pesquisa. Ressaltamos que todos os nomes de entrevistados, neste livro, são fictícios.

Assim, apresentaremos os capítulos. No capítulo um discutimos a denominada plataformação do trabalho como refinamento estrutural da expansão da exploração capitalista, destacando a experiência de desregulamentação de direitos e de intensificação do trabalho dentre motoristas sob demanda por aplicativos. No segundo capítulo abordamos a problemática da captura da subjetividade através dos processos de subjetivação neoliberal, destacando como os trabalhadores precarizados se involucram nas redes de uma subjetividade roubada, cooptada, sequestrada e intensamente mais alienada. Por fim, no capítulo três, apresentamos os resultados da pesquisa a partir dos quatro núcleos de significação apontados em nosso campo empírico. Esses *Núcleos de Significação* proporcionaram a aproximação das zonas de sentidos e significados que configuram os sujeitos da pesquisa (motoristas) no processo de suas condições e relações de trabalho, culminando na crença de que são empresários de si mesmos, sendo um indício do poder da subjetivação neoliberal que os embrutece e controla.



CAPÍTULO 1

Capitalismo plataformizado, desregulamentação e exploração do trabalho

Não podendo forçar alguém a acreditar que há crime onde não há crime, os senhores vão transformar o próprio crime em ato legal.

KARL MARX
Os despossuídos (2017b, p. 82).

Este capítulo discute as consequências das mudanças que o mundo do trabalho vem experimentando no que concerne ao controle, organização e regulação do trabalho de motoristas sob demanda por meio de aplicativos. A seção ainda analisa a problemática da retórica neoliberal, qual seja, o discurso de que basta ter um celular, um carro, uma moto ou mesmo uma bicicleta para se adquirir a independência financeira, seja como criador, seja como parceiro (colaborador) de uma *start-up* (as plataformas digitais).

Ao discorrer sobre a Indústria 4.0, Antunes (2020) a definiu como um fenômeno relativamente recente, de amplitude global e que, por consequência, vem alterando significativamente tanto as formas de produção quanto as relações de trabalho existentes no interior da indústria, da agricultura e dos serviços, bem como em suas interconexões, de que são exemplos a agroindústria, a indústria de serviços e os serviços industriais. Ele argumenta que, rumo à escravidão digital, a Indústria 4.0 atinge (ainda que de modo diferenciado) desde as trabalhadoras e trabalhadores da indústria de *software* até os de *call-center* e *telemarketing* – infoproletariado e o cibertariado –, alcançando de modo progressivo os setores industriais, da agroindústria, dos bancos, do comércio, do *fast-food*, dos transportes, do turismo, hotelaria etc., e incorporando até mesmo trabalhadores imigrantes, cujos números se expandem em todas as partes do mundo.

A uberização emerge daí e é um processo no qual as relações de trabalho são individualizadas e invisibilizadas, assumindo, assim, a aparência de “prestação de serviços” e obliterando as relações de assalariamento e de exploração do trabalho (ANTUNES, 2020; 2018). Isso livra o capital dos custos do trabalho e mantém os ganhos e o controle sobre a produção: as empresas-aplicativos concretizam o auge do modelo de empresa enxuta, com um número ínfimo de empregados e

milhares de ditos “empreendedores” conectados (ABÍLIO, 2020). Além do mais, “uma relação de trabalho autônomo não precisa de intermediários e, muito menos, que essa plataforma intermediária seja plenipotenciária, com abuso de direito sendo reconhecido como uma prerrogativa válida” (SOUZA, 2022, p. 21); assim, no universo das plataformas, “se algumas empresas puderem ter empregados sem CLT, todas vão exigir o mesmo” (FILGUEIRAS, 2021, p. 155).

Um panorama introdutório sobre a indústria 4.0 também pode ser encontrado em Schwab (2016). Para este, a quarta revolução industrial, no entanto, não nos diz respeito apenas a sistemas e máquinas inteligentes e conectadas. Seu escopo é muito mais amplo. Ondas de novas descobertas ocorrem simultaneamente em áreas que vão desde o sequenciamento genético até a nanotecnologia, das energias renováveis à computação quântica. O que torna a quarta revolução industrial fundamentalmente diferente das anteriores é a fusão dessas tecnologias e a interação entre os domínios físicos, digitais e biológicos.

Como Grohmann diz: “a plataformização é, ao mesmo tempo, materialização e consequência de um processo histórico que mistura capitalismo rentista, ideologia do Vale do Silício, extração contínua de dados e gestão neoliberal” (GROHMANN, 2021, p. 13) e, “a lógica deste avanço tecnológico é a lógica do capital” (NAVARRO; PADILHA, 2007, p. 16). Isso fica evidente na seguinte passagem: “a evolução da sociedade disciplinar, dos séculos XIII e XIX, que dependia da presença física da autoridade e muitas vezes do castigo corporal para garantir a docilidade das pessoas em favor do sistema dominante, soma-se nos séculos XX e XXI às técnicas da sociedade de controle, que permite modular cérebros à distância” (CASSINO, 2021, p. 29).

De forma semelhante, Kalil (2020), ao analisar os motoristas por aplicativo da empresa Uber no Brasil, constatou que a expansão no

número de motoristas e usuários ocorreu de forma exponencial na empresa, que iniciou as suas atividades no país em 2014, mas que em setembro de 2015 já contava com 5 mil motoristas e 500 mil clientes inscritos na plataforma. Em outubro de 2016, a Uber tinha 50 mil trabalhadores e 4 milhões de usuários, ou seja, cresceu 10 vezes em relação aos primeiros e 8 vezes quanto aos segundos. Em abril de 2018, a plataforma atingiu o número de 500 mil motoristas e 20 milhões de clientes, um aumento em 10 e 2,5 vezes, respectivamente, em apenas um ano e meio. Em fevereiro de 2020, contava com 1 milhão de motoristas e 22 milhões de usuários¹⁴.

Não obstante, Castro (2020) assevera que um trabalhador com um carro e um *smartphone* não é necessariamente um motorista sob demanda por meio de aplicativos. Para além dos meios de produção, destaca-se a existência de um terceiro meio de produção: o aplicativo. Para a autora, “ser detentora da tecnologia basta para controlar toda a relação. Para a empresa, não possuir todos os meios de produção é vantajoso, pois, o custo da produção abaixa, pois, não precisa mobilizar o investimento em automóveis e *smartphones*” (CASTRO, 2020, p. 37).

Diversos autores apontam que os trabalhadores não recebem instrumentos de trabalho e a maioria comprometeu seus rendimentos com a atividade, comprou o veículo para dirigir/pilotar e/ou alugou para poder trabalhar¹⁵. Assim, as plataformas camuflam os impactos negativos, de que são exemplos o gerenciamento, o controle e a intensificação do trabalho, criando, desta forma, trabalho baseado em

¹⁴ Para aprofundar o debate sobre expansão da empresa Uber, o aumento da quantidade de motoristas e usuários deste serviço vale conferir Kalil (2020), especialmente na introdução onde ele trata da tecnologia e trabalho; e, Isaac (2020), preferencialmente o capítulo 12, intitulado *Crescimento*.

¹⁵ Sobre esse assunto ver Kalil (2020); Abílio (2020a, 2020) e Filgueiras (2021a, 2021).

tarefa com baixa remuneração em vez do emprego formal e com os direitos trabalhistas assegurados. “Se havia algo que Travis Kalanick¹⁶ procurava em seus recrutamentos novos, era um nível de superempolgação tão alto quanto o dele para trabalhar na Uber” (ISAAC, 2020, p. 37). O CEO da Uber comprou milhares de *iPhones* no atacado. Esses aparelhos, já programados para executar o *software* da Uber, foram distribuídos de graça aos motoristas. Ter o aplicativo da Uber, tanto para os usuários quanto para os motoristas, tornou-se, então, símbolo de *status*.

Obviamente, o discurso do CEO da Uber e das demais plataformas digitais revela a estreita relação entre a utopia liberal e o desejo de explorar a força de trabalho desses motoristas através dos aparelhos ideológicos. “Essa ilusão é uma tentativa de inculcar nos trabalhadores os imperativos da gestão. Diferentemente de uma fábrica ou *call-center*, o supervisor não está mais presente, o que remove o aspecto físico” (WOODCOCK, 2020, p. 42). “Sabemos que as plataformas, nos moldes mais conhecidos hoje, são desenvolvidas e programadas para ampliar o controle do capital sobre o trabalho” (FILGUEIRAS, 2021, p. 170) e “o panóptico algorítmico é, como o modelo arquitetônico, sustentado por outra aparência, que não é efeito da realidade, mas que é, ela mesma, uma ficção” (WOODCOCK, 2020, p. 42), pois, “a uberização tenta subordinar, assim, a linguagem e, conseqüentemente, o pensamento dos trabalhadores, em tática semelhante ao duplipensar de George Orwell, em seu livro 1984” (SOUZA, 2022, p. 20).

Eis como Filgueiras (2021) descreveu as inconsistentes narrativas de natureza ideológica pró-capital:

¹⁶ Cofundador e CEO da Uber.

As narrativas têm sido bem-sucedidas em legitimar políticas e práticas, mas são desastrosas quanto às promessas de maiores e melhores destinos para aqueles que seguem suas receitas. Essa inconsistência empírica das retóricas evidencia seu caráter ideológico como ferramenta para convencer os dominados de que estão presos a essa condição: "se quiser direitos, se lutar contra a exploração, terá desemprego e informalidade para todos; não questione as novidades e se comporte bem, pois a saída é individual e só depende de você (FILGUEIRAS, 2021, p. 117).

Por sua vez, Slee, em seu livro sobre uberização, é revelador:

O dinheiro é um dos muitos pontos de discórdia em muitos empregos, mas a Uber não é apenas mais um empregador. De fato, não é mesmo um empregador: os motoristas da Uber são "parceiros", empresários autoempregados que escolhem trabalhar na plataforma. O modelo de "microempreendedor" que escolhem quando trabalhar, de maneira independente, é o que faz da Uber parte da efervescente Economia do Compartilhamento. O que parece à primeira vista um modelo flexível de trabalho transforma-se, nas mãos da Uber, em mais uma maneira de a companhia se dar bem (SLEE, 2017, p. 141-142).

É desta forma que a empresa facilita a entrada de novos motoristas e se expande para outras cidades, estados e países. "O discurso da Uber [...] era esperto, em tom populista" (ISAAC, 2020, p. 13) e sua estratégia de gestão "estimula um falso empreendedorismo e, ao mesmo tempo, esconde uma relação de emprego: *a ocultação*" (SOUZA, 2022, p. 2). Assim, a empresa apresenta aos trabalhadores prioritariamente mais vulneráveis uma forma de ganhar dinheiro usando o próprio carro, sendo os próprios chefes, fazendo os próprios horários. E mais: a Uber promete solucionar problemas referentes ao sistema de transportes das cidades mundo afora. Ou seja, se propondo a reduzir a quantidade de motoristas embriagados nas ruas, aumentando a segurança na cidade e oferecendo aos passageiros mais uma opção

conveniente em áreas onde o transporte público não esteja plenamente desenvolvido. Tal relação Isaac (2020) esclarece da seguinte maneira:

A empresa havia conseguido isso avançando sistematicamente de cidade em cidade, enviando uma incursão de funcionários para recrutar centenas de motoristas, bombardeando usuários de smartphones com corridas gratuitas e criando um mercado em que motoristas pegavam passageiros a um ritmo maior do que as autoridades locais, desprevenidas, eram capazes de acompanhar ou controlar (ISAAC, 2020, p. 14).

Nessa perspectiva, temos de citar aqui uma passagem importante em que Abílio descreve as formas de gerenciamento, controle e subordinação do trabalho a partir do desenvolvimento das tecnologias da informação e comunicação:

Resumindo a ópera, nessas décadas de desenvolvimento das tecnologias da informação; de mundialização das cadeias produtivas; de centralização de capitais por gigantes enxutas que se desvencilham dos pesos, custos e responsabilidades ao mesmo tempo que controlam todas as etapas de suas cadeias; das novas formas de gestão e gerenciamento do trabalho que têm em seu cerne o autogerenciamento e a participação do trabalhador na administração eficaz de sua própria produtividade, estabeleceram-se formas de subordinação e controle do trabalho que deixaram evidente que é possível terceirizar – até para o próprio trabalhador – parte do gerenciamento do trabalho, transferir riscos e custos, eliminar meios rígidos e publicamente estabelecidos de remuneração do trabalho, de controle do tempo de trabalho, de execução do trabalho, sem que isso signifique perda de produtividade ou de controle sobre o trabalhador (ABÍLIO, 2020a, p. 115).

Assim, eles (os detentores das plataformas da economia do compartilhamento) postularam a mobilidade social como uma convergência de classes e, conseqüentemente, como a eliminação do conflito de classes na sociedade industrial moderna, suavemente dirigida

pela *intelligentsia* descomprometida (MÉSZÁROS, 2008). Como lembra Kalil:

Ao analisar a situação do trabalho sob demanda por meio de aplicativos no Brasil, especialmente quanto aos trabalhadores que dependem total ou parcialmente das plataformas, identifica-se que essa forma de trabalho aprofunda a viração, um processo presente desde a constituição do mercado de trabalho brasileiro e que afeta principalmente os que têm baixa qualificação e auferem rendimentos reduzidos (KALIL, 2020, p. 108).

Torna-se possível, desse modo, a naturalização das nomenclaturas em prol da desconstrução da legislação protetora da classe trabalhadora que até então se encontrava relativamente mais formalizada, uma vez que a leitura da *intelligentsia descomprometida* (MESZÁROS, 2008) não está primeiro nos vínculos entre os trabalhadores e as plataformas digitais, mas sim na relação dos aplicativos-empresa que produzem seus serviços e os consumidores que os compram.

Logo, diante da expansão de toda subsunção do trabalho à plataformização, há de se considerar ainda as relações econômicas, de capital cultural e de que forma é alcançada a reprodução e a integração do tempo livre (tempo fora do trabalho) dentre esses trabalhadores. Portanto, é importante frisar que o mesmo capitalismo que explora esses trabalhadores no tempo de trabalho não deixa de atuar e explorá-los quando estão no tempo de não trabalho. Assim, “a coisificação do mundo do trabalho atravessa os muros (reais ou virtuais) das organizações e reifica o tempo de descanso, de lazer, de estudo ou de consumo” (PADILHA, 2018, p. 79).

Ainda, segundo a autora, “sob o sistema de divisão do trabalho do século XIX e a imposição do ritmo acelerado das máquinas, os trabalhadores têm sido submetidos a controles rígidos dos tempos e

movimentos” (PADILHA, 2018, p. 81). Neste sentido, a Uber lança a todo momento anúncios sobre a renda média anual de seus motoristas, assim como temos conhecimento dos relatos desses motoristas felizes e amigáveis com seus passageiros (SLEE, 2017). A empresa-aplicativo Uber gosta deste comportamento dos motoristas porque ele garante a possibilidade de dizer que todos os motoristas têm classificações quase perfeitas. Conforme Slee (2017, p. 145-146):

Enquanto dita o comportamento de seus motoristas de maneiras mais e mais peculiares, a Uber continua a não assumir qualquer responsabilidade quando as coisas dão errado. [...] a classificação como contratante independente livra a companhia de ter de pagar por direitos trabalhistas e de ter que respeitar os padrões de emprego. O risco é inteiramente empurrado para o subcontratado.

Por conseguinte, o sistema de classificação é também um sistema de controle, na medida em que avalia, hierarquiza, nomeia e quantifica o número de viagens, interações e comentários. Isso mostra que mesmo o toyotismo de acumulação flexível não abandona o modelo de controle rigoroso vigente na fase fordista de controle do tempo.

Em seus anúncios referentes à renda anual de seus motoristas, por exemplo, a Uber ignora os gastos com combustível, manutenção, depreciação do carro e seguro, junto com despesas adicionais tais como pedágios e estacionamento (SLEE, 2017; KALIL, 2020)¹⁷. Portanto, as aspirações produzidas pela Uber e sua oferta de oportunidade do ganha pão ao trabalhador precarizado afeta todos aqueles que amargam as consequências do desemprego. Tais aspirações, a princípio parecem realistas por corresponderem a oportunidades objetivas, porém, são

¹⁷ Kalil chama atenção para o fato de que “os custos com combustível, seguro do veículo, manutenção do automóvel, telefonia móvel, planos de dados e os que eventualmente existem com financiamento ou aluguel do carro são de responsabilidade dos motoristas, assim como o recolhimento de tributos sobre os seus rendimentos” (2020, p. 116).

frequentemente desmentidas, de forma mais ou menos rápida, pelos veredictos da realidade enfrentada por esses motoristas nos grandes, médios e pequenos centros urbanos das cidades brasileiras. Em nosso livro (ver capítulo 3), durante as entrevistas, percebemos trabalhadores cabisbaixos, carregando as marcas da exploração de sua força de trabalho, com voz baixa e, em seus olhos, uma tristeza pálida e sem vida. São trabalhadores desprovidos de todos os direitos trabalhistas. Dormem e acordam sem a certeza de que vão conseguir sobreviver, apesar de, contraditoriamente, afirmarem as vantagens que a ideologia neoliberal oferece.

As plataformas tiraram e continua tirando vantagens da vulnerabilidade dos motoristas para impor regras mais rigorosas e os motoristas aceitam toda e qualquer condição imposta pelas empresas-aplicativos. São reféns de um controle ideológico muito poderoso e estão imersos em relações de trabalho completamente desfavoráveis.

Os passageiros também estão vulneráveis a sofrerem cobranças excessivas, principalmente em pontos movimentados, como aeroportos e estações de trem. Esta última não é o caso de Mossoró, porque nesta cidade não existe estação de trem, porém, podem ser citadas paradas de ônibus, *shopping center* e universidades. Disto decorre que “conceitos gerais de economia são uma coisa, mas o diabo mora nos detalhes” (SLEE, 2017, p. 119). Dá-se isso porque a natureza do capital é expandir e acumular; trata-se de uma tendência histórica do capitalismo. Para isso, vem aperfeiçoando métodos de gestão dos recursos naturais, financeiros e humanos (PADILHA, 2018).

Para Tom Slee (2017), por exemplo, o caminho para entender a maquiagem de tais relações de trabalho é olhar para uma organização chamada Peers, criada em 2013. Descreve-se como “uma organização de base” dirigida pelos próprios membros, que dá suporte ao movimento da

Economia do Compartilhamento. A Plataforma da Economia do Compartilhamento surgiu na Califórnia, nos Estados Unidos, e foi a partir dessa nova categoria de transporte de passageiro – chamada de “Companhias de Redes de Transportes” – que surgiram a Lyft, Uber, Sidecar e outros aplicativos que puderam operar legalmente, e que foram expandidos para diversas partes do mundo (SLEE, 2017)¹⁸. Ainda conforme o autor:

Vista a partir de outras perspectivas, a Economia do Compartilhamento não é tão diversa quanto parece à primeira vista. Estranhamente, considerando a linguagem de altruísmo e generosidade que com tanta frequência se usa para descrevê-la, a Economia do Compartilhamento é predominantemente formada por organizações comerciais, e não por organizações sem fins lucrativos. Dos setenta parceiros da *Peers*, mais de sessenta são companhias voltadas ao lucro; e as corporações da Califórnia ficaram com mais de 85% do faturamento obtido pelas empresas da economia do compartilhada. Apesar de reunir iniciativas ao redor do planeta, o caminho do dinheiro mostra que a Economia do Compartilhamento é fundamentalmente um fenômeno do Vale do Silício (SLEE, 2017, p. 54-55).

Tom Slee destaca que, no início, os seus entusiastas afirmavam que a economia de compartilhamento permitiria que os indivíduos tivessem maior controle sobre suas vidas, com maior flexibilidade no trabalho, tornando-se microempreendedores. Ainda, diziam que daria condições para o desenvolvimento de uma economia sustentável, em que

¹⁸ As plataformas são utilizadas pelas empresas como um ponto de produção digital diferenciado, que isola as relações sociais envolvidas no trabalho e as transformam em relações de trabalho, funcionando como um mecanismo centralizado que rege a dinâmica das relações de trabalho. Assim, independentemente de onde o trabalho é realizado, seja fisicamente, nas ruas, como no caso dos motoristas da Uber, ou digitalmente, como no caso dos trabalhadores da Amazon Mechanical Turk, sob a lógica algorítmica, as plataformas ampliam a capacidade de controle (Marco Gonsales, Indústria 4.0: empresas plataformas, 2020, p. 126). Sobre a uberização e indústria 4.0, ver também Antunes (2020).

recursos subutilizados seriam colocados em circulação. Contudo, essas promessas não se concretizaram.

As plataformas promovem e invisibilizam, algoritmicamente, algumas informações em comparação a outras. Elas fazem o mesmo com conexões interpessoais dentro de suas redes, no qual os algoritmos definem quais laços devem ser fortalecidos e quais serão enfraquecidos. Com isso, o nível de conectividade de cada usuário é um dos fatores que define sua visibilidade nesses ambientes (MACHADO, 2021). Dessa maneira, a revolução industrial automatizou o trabalho manual e a revolução da informação fez o mesmo com o trabalho mental¹⁹ ao capturar uma parte da subjetividade do trabalhador e transformá-lo no motorista ideal (passivo, dócil, flexível, submisso). Nesse sentido, para Machado, “os algoritmos não possuem uma função meramente organizacional ou de facilitação do uso dessas plataformas pelos usuários. Eles vão além, possibilitam também a coleta e análise massiva e automatizada de dados, o que os tornou tecnologias essenciais para o modelo de negócio das principais plataformas digitais utilizadas nos últimos anos” (MACHADO, 2021, p. 51)²⁰.

Como no Brasil a devastação do trabalho é ilimitada, há uma violenta ofensiva do empresariado e do Congresso Nacional (servidor do grande Capital) contra a legislação protetora da classe trabalhadora. Poder-se-ia, sem dúvida, dizer que as narrativas sobre as “novidades” (da

¹⁹ Sobre como a tecnologia pode ser utilizada como dispositivo de modulação, ver Oliveira (2021, p. 72).

²⁰ Vale apenas citar uma passagem de Iuri Tonello (2020, p. 157), quando ele diz que: “diferentemente das formas tradicionais do capitalismo, as plataformas digitais produziram novas formas de controle, muito mais eficazes e precisas. Estas são capazes de intervir e de orientar o comportamento de seus “colaboradores” e “clientes”. Graças à quantidade gigantesca de dados que seus usuários fornecem a esses aplicativos e, também, à enorme capacidade de cálculo proporcionada pelo mundo informacional-digital, os algoritmos tornaram-se instrumentos de poder”.

tecnologia), em ambas as ondas, aludem às transformações reais e aos problemas reais que têm afetado o mundo do trabalho. Essas narrativas têm minado a regulação protetiva do trabalho pelo Estado (FILGUEIRA, 2021; 2021a) e suas transformações estão impelindo um número crescente de pessoas a uma espécie de individualismo negativo, por carência, pois perdem tão rapidamente o suporte de uma condição salarial que acabam por perder também a possibilidade de controlar o futuro (CASTEL, 2000)²¹.

Como afirmou Kalil (2020, p. 22): “a reação do Direito do Trabalho a esse cenário, em especial no Brasil, ainda apresenta grandes dissonâncias. A Uber, por ser a maior empresa proprietária de plataforma no país, monopolizou os debates até o momento”. É neste sentido, no Estado neoliberal, que os órgãos e entidades governamentais como, por exemplo, o Ministério do Trabalho e a Previdência Social são utilizados através das estratégias de gestão em prol dos interesses do capital em desfavor dos trabalhadores. Diante das desastrosas políticas econômicas e da incapacidade de geração de empregos formais, o Estado homologa poderes para essas empresas em troca de empregos informais, legitimando, destarte, a exploração desregulada.

“A terceirização, a informalidade e a flexibilidade se tornaram, então, partes inseparáveis do léxico e da pragmática da empresa corporativa global” (ANTUNES, 2020, p. 11). Filgueiras resume bem esse ponto:

²¹ Nas palavras de Pochmann (2016, p. 62) “a confirmação da interrupção do governo Dilma concede força inédita ao retorno da era da desregulação e flexibilização das políticas sociais e trabalhistas recuperadas anteriormente. Com a decadência do padrão de industrialização e regulação fordista, o Brasil dá sequência ao movimento maior da desestruturação da sociedade salarial, especialmente aquela conformada pela maior proximidade entre a base e o cume da estrutura social”.

No Brasil, além de uma abertura irrestrita para a terceirização, materializada na reforma trabalhista de 2017 e nas decisões do STF que a sucederam, tem se mostrado, de forma ainda não consolidada, uma tendência à negação do vínculo empregatício entre as empresas-aplicativos e seus trabalhadores, na direção oposta à verificada no resto do mundo (FILGUEIRAS, 2021a, p. 12).

Depois de décadas afirmando a desverticalização, a flexibilização, a terceirização e a divisão do trabalho, o *tudo novo, de novo* (FILGUEIRAS, 2021) está mais parecido com o tudo velho. “É uma definição que pode parecer um pouco abstrata, mas que é perfeitamente ilustrada pela situação do início do século XIX, nos primórdios da industrialização, quando a questão social foi explicitamente colocada pela primeira vez, por volta dos anos 1830” (CASTEL, 2000, p. 238). Castel argumenta que essa é a questão social na primeira metade do século XIX, descrita pela maior parte dos observadores sociais da época sob a forma de pauperismo. Castel chamou toda essa massa subproletarizada de supranumerários e desfiliaados. Cavalcanti (2021), nomeou-a como *sub-humanos*. A esse respeito, diz o autor:

São trabalhadores marcados pela vulnerabilidade econômica e social, para quem a fragilidade da proteção jurídica no exercício de seu trabalho, ofício ou profissão gera repercussões no âmago da vida pessoal, familiar e comunitária. Desse modo, a precarização que caracteriza essa categoria diz respeito não apenas, mas sobretudo - à instabilidade, ao baixo rendimento e à negação, total ou parcial, da proteção jurídica decorrente dos direitos trabalhistas e sociais. [...], os sub-humanos, trabalhadores mantidos fora de qualquer forma de contrato social. São pessoas submetidas à escravidão, à servidão, à exploração sexual, às piores formas de trabalho infantil; são indivíduos que ocupam territórios colonizados, periféricos, subcivilizados, e que têm seu corpo apropriado, violentado, racializado; são trabalhadores que, privados da possibilidade de reivindicar e fruir direitos, são explorados da maneira mais cruel e pungente em benefício do capital; são, assim, seres menos humanos que integram uma zona de lúmpen-cidadania (CAVALCANTI, 2021, p. 186).

Como dito, a ausência total ou parcial da legislação protetora do trabalho coloca o pauperismo na condição de *sub-humanidade* – posta por Cavalcanti (2021) – que caracteriza a camada mais baixa da classe trabalhadora, emanando de um comando de gestão decorrente das diretrizes do atual modelo de acumulação, e que, ao mesmo tempo mobiliza zonas de exclusão, de forma a envolver o trabalho de sujeitos subalternizados pelo racismo, pelo machismo e outras clivagens discriminatórias, atraindo para tais fenômenos novos significados afeitos à zona do trabalho informal e à sua experiência de vulnerabilidade e violência, ainda mais no contexto do capitalismo periférico²².

Além disso, “a flexibilização externa [...] conduz a subcontratar fora da grande empresa uma grande parte de tarefas, mas, em geral, sob condições mais precárias, menos protegidas e com menos direitos” (CASTEL, 2000, p. 247). Padilha corrobora com Castel no que diz respeito ao refinamento da exploração da força de trabalho e diz que:

O desenvolvimento do capitalismo tem exigido exatamente isso, uma 'revolução de costumes', de forma que os indivíduos estejam constantemente tendo que se adaptar às 'novidades', a novos modos de vida. No entanto, essas transformações requeridas pelo capital para os indivíduos não os libertam de suas amarras, muito pelo contrário (PADILHA, 2000, p. 36).

É evidente que a precarização do trabalho afeta os trabalhadores menos qualificados, mais do que os executivos, por exemplo; “mas é preciso dizer que há também um desemprego para os quadros superiores” (CASTEL, 2000, p. 250), visto que há nesse contexto o perfil

²² Ver Filgueiras (2021, p. 11). Este autor acrescenta ainda que essa questão trata de uma escala do discurso que polariza o trabalho e direitos, se valendo da precarização produzida pelo próprio modelo, para que as pessoas sejam constrangidas a aderir ao discurso ideológico da desproteção social.

de trabalhadores com formação escolar superior exercendo o trabalho informal/precarizado pelos aplicativos, os chamados “uberizados com diploma” (BESSA, 2021). Vale ressaltar, inclusive, que em nosso livro encontramos personagens – motoristas demandados –, por aplicativos com o ensino superior completo.

Nessa direção, em pesquisa realizada com trabalhadoras e trabalhadores uberizados no Brasil, Kalil (2020) destacou alguns relatos desses trabalhadores. A título de exemplo, destacamos dois: 1). “é muito pouco para muito trabalho. Eu me sinto uma escrava na China. Sinto que eu realmente moro em um país de terceiro mundo, em que meu diploma não serve para nada e eu preciso me submeter a esses tipos de trabalho”; 2). “há sempre trabalhos que remuneram muito mal, esses estão sempre bastantes disponíveis e são amplamente executados por pessoas em países com condições humanas muito baixas”²³.

Deste modo, as antigas formas de trabalho e propriedade privada já não são capazes de representar a semiótica do trabalho de plataforma no século XXI. A plataformização da vida depende da virtualização das relações de trabalho e da expansão das redes. A virtualização cria novas consequências deletérias para a organização do trabalho, uma vez que ela acaba por enfraquecer os laços de solidariedade entre os trabalhadores (CASULO, 2022).

Foi neste contexto e através das tecnologias da informação e comunicação (TIC) que se expandiu e se ampliou o processo de

²³ Esta questão nos remete à toda uma discussão já existente em torno da educação e qualificação dos trabalhadores como solução para a criação e manutenção dos empregos. Sobre este assunto, quatro textos em especial, devem ser consultados: KALIL, Bernardi. Regulação do trabalho via plataformas digitais. São Paulo: Blucher, 2020; FILGUEIRAS, Vitor Araújo. “É tudo novo” de novo’. 1. ed. São Paulo: Boitempo, 2021; ANTUNES, Ricardo. (Org). Uberização, trabalho digital e indústria 4.0. 1. ed. São Paulo: Boitempo, 2020, e ANTUNES, Ricardo. O privilégio da servidão: o novo proletariado de serviços na era digital. 1. ed. São Paulo: Boitempo, 2018.

precarização do trabalho. Nas palavras de Filgueiras e Antunes (2020, p. 65):

Floresce, então, nas plataformas digitais e nos aplicativos, um mosaico de modalidades de trabalho, como se pode verificar na Amazon (e na Amazon Mechanical Turk) e nos aplicativos de transporte privado e delivery da Uber (e Uber Eats), Cabify,99, iFood, Rappi, Globo etc., criando um “novo proletariado de serviços” que padece das vicissitudes da chamada escravidão digital.

Estes autores argumentam que a realidade do novo mundo do trabalho consiste em que o capital busca capturar a subjetividade operária de modo integral. Devido as novas tecnologias, a inteligência artificial²⁴, o teletrabalho, os robôs, a telemática, a indústria 4.0 etc. tornam cada vez mais inviáveis as possibilidades de um trabalho saudável.

Assim, na cidade de Mossoró, e as pesquisas realizadas em diversas regiões do Brasil apontam nessa direção: o que se faz presente são as imposições e a execução de condições degradantes de trabalho pelos aplicativos a esses motoristas. Isso se justifica nos relatos dos personagens, pois quem explora “*não se preocupa com o elemento humano*”²⁵, que gera lucro para as plataformas através das altas taxas pagas pelos motoristas aos aplicativos²⁶. Eles [os aplicativos] não

²⁴ Para Oliveira (2021) o termo inteligência artificial (IA) foi apresentado pela primeira vez pelo cientista da computação, John McCarthy, na Segunda Conferência de Dartmouth, em 1956. Para maiores detalhes sobre a inteligência artificial, ver Débora Machado (2021). In: SOUZA, Joyce; AVELINO, Rodolfo; SILVAEIRA, Amadeu da. (Org). A sociedade do controle: manipulação e modulação nas redes digitais. 2. ed. São Paulo: Hedra, 2021.

²⁵ Elias, 40 anos, entrevistado durante nossa pesquisa de campo em 05/10/2022.

²⁶ As significações expressas no depoimento de Elias, colhido na pesquisa de campo, sugerem o sentimento de humilhação, mágoa e sensação de que são descartáveis enquanto motoristas sob demanda por meio de aplicativos.

querem saber sobre as condições de trabalho a que submetem aqueles [os motoristas] que para eles [os aplicativos] produzem. Deste modo, os aplicativos, enquanto ferramentas que ligam motoristas e usuários [passageiros] fazem valer seus direitos, ou seja, como comprador e, portanto, cobrador das taxas pela jornada de trabalho, transformando-a, onde for possível, uma jornada de trabalho em duas, em três etc.

A tarefa dos detentores dos aplicativos – os capitalistas – é obter, com o capital gasto nas ferramentas tecnológicas, a maior quantidade possível de trabalho. Ouçamos, por um momento, o que diz Marx (2017, p. 307):

O capital é trabalho morto, que, como um vampiro, vive apenas da sucção de trabalho vivo, e vive tanto mais quanto mais trabalho vivo ele suga. O tempo durante o qual o trabalhador trabalha é o tempo durante o qual o capitalista consome a força de trabalho que comprou do trabalhador. Se este consome seu tempo disponível para si mesmo, ele furta o capitalista.

É difícil observar esses trabalhadores, nas ruas de Mossoró, que não podem sequer gozar de um momento de lazer com suas famílias, nem estabelecer o tempo legalmente determinado para as refeições diárias, sem nos compadecermos com o seu cotidiano degradado de trabalho. Vê-se que, nessa atmosfera e, como retratado nos relatos (ver capítulo 3), que os pequenos momentos são os tempos que geram o lucro. O que se segue, então, pertence aos relatos coletados na pesquisa de campo.

Carregando o cansaço e as marcas da exploração de sua força de trabalho, com medo, cabisbaixo e aparentemente tomado por uma tristeza, nosso personagem exclama: exclama:

“Não, você não tem tempo, ou você se dedica para trabalhar nos dias bons ou você não ganha dinheiro, e os dias bons geralmente são os dias em que você queria sair. Tipo é um feriado aí eu queria sair com a família, aí

eu não vou porque esse feriado vai ser bom. Vai ter uma festa e minha esposa quer ir mas eu não vou porque naquele dia da festa eu vou precisar trabalhar. Tipo a festa do Cidade Junina eu ia com minha mulher, mas eu não curtia a festa porque nem bebia nem curtia de boa porque quando terminava a festa vinha deixar ela em casa e voltava para trabalhar. Então dificilmente você tira um final de semana pra ir uma praia, uma coisa ou outra, porque quando você tira acaba fazendo falta porque você deixa de ganhar o dinheiro de pagar as contas básicas”²⁷.

Retornaremos aos relatos de Brito no capítulo três deste livro. Dia após dia, tornam-se mais claros os flagelos vividos por esses trabalhadores e para torná-los compreensíveis basta anteciparmos alguns outros relatos: *“Eu trabalho pela meta do dinheiro, e não pelo tempo de trabalho. Geralmente atinjo minha meta em 10 horas de trabalho. Eu fico direto na rua, levo minha marmita e almoço dentro do carro para não precisar vir em casa na hora do almoço”²⁸.* “Nossas entrevistas têm mostrado que muitos motoristas trabalham mais de 12 horas diárias” (TOZI, 2018, p. 11).

As empresas-aplicativo são movidas unicamente pela ganância ao dinheiro e tendo por esses pobres mossoroenses – os motoristas demandados por aplicativos – menos interesse e consideração do que os senhores de engenhos tinham pelos escravos que trabalhavam em seus domínios – dado que estes, pelo menos, haviam disponibilizado seus instrumentos de trabalho (toda parafernália, as ferramentas de trabalho), enquanto aqueles (os detentores das plataformas digitais) não disponibilizam nada. Logo, a flexibilização tão exaltada por esses personagens, nas entrevistas que resultou na publicação deste livro, não

²⁷ Brito, 40 anos, entrevistado em 26/10/2022.

²⁸ Jair, 26 anos, entrevistado em 25/09/2022.

passa de uma estratégia antiguíssima do modo de produção capitalista. Como alertou Marx (2017, p. 306):

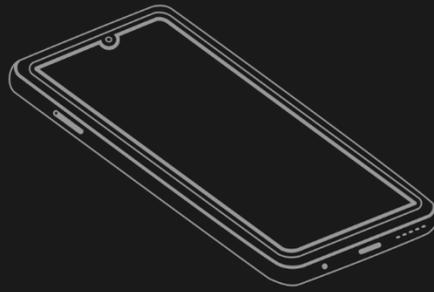
A variação da jornada de trabalho se move, assim, no interior de limites físicos e sociais, porém ambas as formas de limites são de natureza muito elástica e permitem as mais amplas variações. Desse modo, encontramos jornadas de trabalho de 8, 10, 12, 14, 16, 18 horas, ou seja, das mais distintas durações.

Marx (2017), quando analisa os limites da jornada de trabalho, lembra que no modo de produção capitalista a jornada de trabalho possui um limite máximo, não podendo ser prolongada para além de certo limite. Esse limite máximo é duplamente determinado. Em primeiro lugar, pela limitação física da força de trabalho. Durante um dia natural de 24 horas, uma pessoa despende apenas uma determinada quantidade de força vital. Do mesmo modo, um cavalo pode trabalhar apenas 8 horas diárias. Durante uma parte do dia, essa força tem de descansar, dormir; durante outra parte do dia, a pessoa tem de satisfazer outras necessidades físicas, como alimentar-se, se limpar, vestir-se etc. Além desses limites puramente físicos, há também limites morais que impedem o prolongamento da jornada de trabalho. O trabalhador precisa de tempo para satisfazer as necessidades intelectuais e sociais, cuja extensão e número são determinados pelo nível geral de cultura de uma dada época. Não obstante, “a flexibilização de horas converte-se em uma estratégia para retirar direitos do trabalho, para abrir novas fronteiras de acumulação e para acionar a antiguíssima estratégia de converter tempos de não trabalho em tempos de trabalho” (ROSSO, 2017, p. 266).

Por ora, nos deteremos em discutir a outra causa que intensifica e reforça a precarização do trabalho desses trabalhadores, que nada mais

é do que a forma mais bem-acabada da subjetivação capitalista²⁹, causa que contribui incessantemente para humilhar ainda mais esses desvalidos.

²⁹ Em *A nova razão do mundo: ensaio sobre a sociedade neoliberal*, Dardot e Laval (2016) destacam, entre outras passagens, que o novo governo dos sujeitos pressupõe que a empresa não seja uma “comunidade ou um lugar de relação pessoal, mas um instrumento e um espaço de competição. Ela é apresentada idealmente, acima de tudo, como o lugar de todas as inovações, da mudança permanente, da adaptação contínua às variações da demanda do mercado, da busca de excelência, da “falha zero”. Desse modo, injunge-se o sujeito a conformar-se intimamente, por um trabalho interior constante, à seguinte imagem: ele deve cuidar constantemente para ser o mais eficaz possível, mostrar-se inteiramente envolvido no trabalho, aperfeiçoar-se por uma aprendizagem contínua, aceitar a grande flexibilidade exigida pelas mudanças incessantes impostas pelo mercado. Especialista em si mesmo, empregador de si mesmo, inventor de si mesmo, empreendedor de si mesmo: a racionalidade neoliberal impele o eu a agir sobre si mesmo para fortalecer-se e, assim, sobreviver na competição.



CAPÍTULO 2

Subjetivação neoliberal, trabalho uberizado e captura da subjetividade

Trabalhar como motorista por aplicativo foi uma oportunidade que surgiu pra gente ganhar uma renda melhor. É uma profissão que eu gosto de fazer, gosto de transportar pessoas e conversar com elas. Conversar com os passageiros é uma forma de entretenimento, tá entendendo? E dirigir para a Uber foi a melhor coisa que aconteceu, foi a melhor oportunidade que eu tinha em vista porque a pessoa não ter estudo... mas aí eu tinha uma habilitação.

Trecho da entrevista realizada com o motorista sob demanda por meio de aplicativos, Wellington, 40 anos, entrevistado em 20/10/2022.

Conforme visto no capítulo anterior, a expansão da Uber e demais empresas de transporte por aplicativo faz parte de um contexto estrutural no qual a precariedade laboral atinge a maioria da população brasileira. Contratos de trabalho temporários, subcontratações, terceirização, trabalho intermitente, trabalhador *freelancer*, uberização, trabalho análogo à escravidão e desemprego são expressões dessa precarização estrutural. Neste contexto, as relações entre capital e trabalho – sobretudo a partir dos anos setenta nos países de capitalismo avançado e, nos anos noventa no Brasil –, têm se revelado cruéis para a classe trabalhadora.

A precarização, a degradação e a flexibilização do trabalho acarretam a eliminação de direitos mínimos que foram arduamente conquistados pela classe trabalhadora. Assim, o emprego remunerado e assalariado tem apresentado uma tendência de queda. Por outro lado, o trabalho por conta própria e outras formas de emprego fora do contrato tradicional entre empregador e empregado estão em ascensão (ANTUNES, 2018).

No epicentro das mudanças estruturais a indústria 4.0 encontrou no Brasil uma enorme massa desempregada de trabalhadores e um gigantesco processo de desconstrução do trabalho pela retirada de direitos trabalhistas, com a justificativa de que geraria milhões de empregos. É nessa conjuntura de precarização estrutural do trabalho³⁰ que o capital estrangeiro tem ditado as regras e exigido do Estado o

³⁰ O que isso significa? Tomemos um atalho com Antunes (2018, p. 30) para explicarmos: “em vez do fim do trabalho na era digital, estamos vivenciando o crescimento exponencial do novo proletariado de serviços, uma variante global do que se pode denominar *escravidão digital*”; e, com Alves (2011, p. 1): “a literatura sociológica que discute as metamorfoses do mundo do trabalho tem tratado a precarização do trabalho como sendo o movimento de desconstrução da relação salarial constituída no período histórico do capitalismo de pós-guerra”.

desmonte da legislação social protetora do trabalho³¹. “A destruição de direitos trabalhistas é uma resposta da ofensiva burguesa à crise do capital em busca incessante por superlucros” (BOSCHETTI, 2017, p. 118). Como observa Alves (2011, p. 9): “as medidas de flexibilização das relações de trabalho na década de 1990 levaram a criação do contrato por tempo determinado, contrato de trabalho por tempo parcial, além da lei da terceirização, colocando um menu de opções flexíveis para a exploração da força de trabalho”.

No Brasil, a reforma (ou contrarreforma) trabalhista entrou em vigor em 2017 e alterou regras permitindo, assim, a abrangência da terceirização que antes era restrita às denominadas atividades-meio, ampliando a precarização do trabalho. “Ao considerar o crescimento exponencial da terceirização, de forma epidêmica, generalizando-se para todas as atividades no setor privado e público, conclui-se que o fenômeno da terceirização é o principal indicador de precarização do trabalho em nosso país” (DRUCK, 2016, p. 55). O desemprego aumentou muito e quando o trabalhador encontra trabalho, ele corresponde muito menos a suas necessidades do que correspondia antes da aprovação da reforma neoliberal. Especialmente com o trabalho intermitente, o mal se intensificou com grande rapidez e as condições de trabalho dos trabalhadores são, hoje, deploráveis no mais alto grau.

³¹ Nisso consiste que “as instituições têm comumente comprado a ideia, e oscilam entre adotar um novo “meio-termo” na regulação ou simplesmente aceitar que as empresas não têm responsabilidade pelos trabalhadores [...], como no caso da terceirização explícita, as empresas “querem” ajudar, e surge o “ministério do trabalho” (FILGUEIRAS, 2021, pp. 141-142). Na mesma perspectiva, Cavalcanti (2021, p. 196) reforça: “o direito é um sistema de normas criadas e protegidas pelo Estado, com vistas à sanção, à regulação e à consolidação das relações econômicas e sociais de dada comunidade, propiciando, por conseguinte, o fortalecimento da dominação de uma classe social determinada”. Ver o capítulo 5 em que o autor trata da legislação das ausências: críticas à teoria jurídica hegemônica. Ver também, Kalil (2020), principalmente, o capítulo 5, em que ele discute o direito do trabalho e o capitalismo de plataforma.

Nosso desafio teórico é procurar entender, neste capítulo, de que forma esses trabalhadores – homens e mulheres – incorporam o discurso neoliberal como estratégia discursiva pró-flexibilização do trabalho. Mesmo com as múltiplas queixas sobre as condições inadequadas de trabalho e os desgastes físicos e psicológicos, estes trabalhadores, “mantiveram-se sob o mesmo horizonte ideológico neoliberal e, quiçá, o ampliaram: do desemprego ao trabalho da Uber, reforça-se o capitalismo com o discurso do empreendedorismo” (MASCARO, 2020, p. 22). Dessa forma, “as narrativas têm se tornado espécies de profecias autorrealizáveis quando aqueles que deveriam ou poderiam fazer oposição a esses ataques acreditam nelas” (FILGUEIRAS, 2021, p. 159). Ou seja, “a ofensiva do capital assume um profundo caráter ideológico, deformando personalidades humanas. O estranhamento produz personalidades-simulacros ou pessoas *ensimesmadas* ou fechadas-em-si” (ALVES, 2017, p. 94).

Esse cenário ganhou ares de tragédia irônica, pois os argumentos centrais dessas narrativas (a inviabilização da regulação do direito do trabalho pela tecnologia, a maior autonomia dos trabalhadores, a maior chance de empreender sozinho etc.) são não apenas inconsistentes, como são efetivamente contraditados pelas evidências empíricas, pois nunca foi tão fácil regular, tão difícil empreender individualmente e tão intensa a subordinação do trabalho (FILGUEIRAS, 2021). *Neste mundo desenhado pelo neoliberalismo*, a legião de força de trabalho que busca nas plataformas digitais, em meio ao desemprego e aos baixos salários, uma fonte de sobrevivência é emblemática da dinâmica imposta pelas corporações globais.

O exemplo da Uber é emblemático (PRAUN e ANTUNES, 2020), o que se pode associar ao fato de que a Uber chegou no Brasil em um período de desemprego, agravamento, expropriação e refinamento de

exploração da força de trabalho (BESSA, 2021)³². Daí que precisamos pensar a categoria subjetividade do trabalhador neste contexto de precarização e expansão neoliberal. Deste modo concordamos com Alves (2005, p. 420) quando afirma que:

A categoria subjetividade é problemática, pois pressupõe o 'sujeito autônomo', constituído a partir do processo histórico da modernidade capitalista. Mas o sujeito autônomo é uma ficção burguesa. É provavelmente a principal promessa civilizatória frustrada pelo capital. O que significa que estamos diante de um processo histórico-dialético intrinsecamente contraditório: o capitalismo em seu devir histórico, como sistema social produtor de mercadorias, constituiu (e, ao mesmo tempo, desconstituiu) o sujeito humano autônomo. Ao mesmo tempo em que criou as bases materiais para o pleno desenvolvimento da individuação social, o capital limitou e obliterou esse mesmo desenvolvimento humano-genérico. É um processo histórico cumulativo de restrições e estrangimentos sistêmicos que Marx (1987) procurou traduzir na categoria 'subsunção' do trabalho ao capital. Portanto, subjetividade e estranhamento são determinações reflexivas inelimináveis no mundo do capital.

Assim, podemos afirmar junto com Alves (2005, p. 421) que “é através dessas práticas que o sujeito pode pensar-se enquanto sujeito. É por meio delas, ao constituir sua relação com o trabalho, que o ser humano se transforma em sujeito ‘de si para si’ (técnica de si)”.

Nessa direção, no contexto da quarta revolução industrial, a chamada indústria 4.0, através das plataformas e dos aplicativos, ampliou-se a concorrência entre os trabalhadores, principalmente aqueles que englobam a indústria de serviços e os serviços industriais.

³² Escutemos mais um juízo competente: “embalados certamente por certo determinismo tecnológico e saltos imaginados na produtividade do trabalho imaterial, uma nova gama de promessas foram forjadas em direção à almejada sociedade do tempo livre estendida pelo avanço do ócio criativo, da educação integral e da contenção do trabalho heterónimo (apenas pela sobrevivência). Penetrados cada vez mais pela cultura midiática do individualismo e pela ideologia da competição, o neoliberalismo seguiu ampliando apoiadores no mundo” (POCHMANN, 2016, p. 63).

Por conseguinte, e diante do ambiente das novas tecnologias, a convivência entre as pessoas está cada vez mais escassa no século XXI, cedendo lugar a funções feitas de maneiras isoladas e intermitentes, mediadas por plataformas e algoritmos obscuros que incentivam a *hiperindividualização*. A competição é o que a pesquisadora Fernanda Bruno chama de “racionalidade algorítmica”: o indivíduo que culpa a si próprio pelo fracasso, mesmo face a uma política de precificação nada transparente das plataformas³³. Assim, os homens que desconhecem a classe à qual pertencem agem contra si próprios (ENGELS, 2010). Como nos mostra Alves (2017, p. 94-95):

A nova organização toyotizada criou as condições sociais, ideológicas e morais para a “captura” da subjetividade do trabalho pelos valores empresariais. [...]. A ideologia da empresa penetrou no metabolismo social. [...]. A ideia de “gestão de pessoas” nos locais de trabalho reestruturados implicou disseminar (e reforçar) valores-fetiches, sonhos, expectativas e aspirações de mercado que emulem o trabalho flexível. Não se trata apenas de administrar *recursos humanos*, mas sim de manipular *talentos humanos*, no sentido de cultivar o envolvimento/dedicação de cada um com os ideais (e deias) da empresa moderna.

O autor sublinha que se inaugura a era da “nova servidão voluntária”. Dessa maneira, podemos entender que “essa ideologia que cega o indivíduo, tornando-o incapaz de compreender criticamente o mundo e de transformá-lo, reproduz a visão da classe dominante, de seus valores, interesses e modo de vida. O que é particular a uma classe social,

³³ De acordo com Rosana Pinheiro Machado, os aplicativos tornaram-se máquinas de propagandas psicológicas e passaram a recrutar uma multidão de trabalhadores prioritariamente mais vulneráveis – dentre eles, os motoristas sob demanda por meio de aplicativos. A autora ressalta ainda que para além do caráter anedótico, o uberminion é um fenômeno político concreto no Brasil e que o trabalho e a política sempre andaram juntas. Ver em: <<https://www.uol.com.br/universa/colunas/2022/11/17/uberminion-qual-a-relacao-entre-extrema-direita-e-precarizacao-do-trabalho.htm?s=08>> Acesso em: 18/11/2022.

a burguesia, passa a ser aceito como universal” (CAVALCANTI, 2021, p. 194) e que “a ideia de servidão voluntária aplica-se aos modos perversos de gestão de talentos humanos. A satisfação e o gozo por aquilo que nos reduz como pessoas humanas é um traço perverso da lógica gerencialista do capitalismo flexível (ALVES, 2017, p. 95).

Quiçá seja preciso perdoar esses motoristas, que talvez tenham aceitado forçosamente tal resignação e aceitação da ausência de direitos como formas de defesa à opressão a qual são submetidos, conformando suas palavras e atitudes mais ao momento do que aos fatos. “A autonomia dos motoristas, portanto, restringe-se, no que se refere à execução de serviço, apenas ao controle sobre os gastos, nunca sobre os ganhos” (CASTRO, 2020, p. 173). Logo, todo esse arrazoado mostra que, não lhes restando outra alternativa, esses personagens, se apegam a essa liberdade ilusória propagandeada da emancipação financeira por essas empresas que, conseqüentemente, proporcionaria as suas famílias uma vida melhor. Na sua forma prática “o Estado neoliberal afirma favorecer práticas de trabalho não discriminatórias, proclamando oportunidades iguais como essência da meritocracia” (STANDING, 2014, p. 207).

A despeito da ineficiência no que diz respeito à legislação trabalhista, o Estado aparece como incapaz de assegurar as condições dignas de trabalho e os direitos trabalhistas desses trabalhadores. Dessa maneira podemos entender que:

A retórica empresarial e de seus porta-vozes parece ser tomada, muitas vezes, pela aparência, sem ser posta à prova. De que a acumulação financeira tem sido mais rápida que a produtiva nas últimas décadas não há dúvida. Que isso implique uma hegemonia financeira sobre o capital produtivo é passível de questionamento. Mas afirmar que capital que vende bens e serviços se afasta da gestão, e, portanto, da produção, é equivoco empírico (FILGUEIRAS, 2021, p. 141).

Para o autor, as instituições de regulação compram a ideia e aceitam que as empresas de aplicativos ditem as regras sobre o trabalho desenvolvido por seus motoristas, ao mesmo tempo negam qualquer vínculo empregatício para fugirem das responsabilidades quando as coisas dão errado.

Os motoristas sob demanda por meio de aplicativos não possuem uma infraestrutura adequada para o exercício de suas atividades. Entre um intervalo e outro, eles ficam jogados ao relento, dentro do carro, no meio da rua ou embaixo de uma árvore esperando a próxima corrida. Souza (2022, p. 5) confirma:

Tenho ficado cada vez mais em regime de sobreaviso, aguardando o chamado da plataforma para o trabalho, ocasião em que fico dentro do carro. Também não se pode dizer que estou descansando, pois além da atenção necessária para evitar assaltos, eu preciso ficar sempre alerta para locais com tarifas dinâmicas ou novas solicitações. Sem pontos de apoio, tem-se uma sensação de desconforto e insegurança, pois o motorista precisa ficar atento para que não seja vítima de furtos ou roubos, do celular ou do veículo: *você precisa pegar a visão!* O medo é um sentimento muito presente nesta profissão.

Referindo-se a essa reflexão, o autor, ao vivenciar essa experiência, aponta que começou a trabalhar com uma sensação ruim. Assim Souza (2022, p. 5) aprofunda a questão:

Encho minha garrafinha com água do filtro de casa e passo um protetor solar que deixa meus braços sebosos. Agora entendo porque motoristas de aplicativo usam aqueles mangotes coloridos nos braços, muito melhor do que adquirir manchas de insolação, como tem acontecido comigo. Coloco o celular no suporte central. Estou pronto.

Conforme discutido por Souza, no meio dessa luta entre capital e trabalho, os motoristas sob demanda por meio de aplicativos envolvidos com toda essa parafernália tecnológica aceitam as alternativas dispostas,

limitadas e as condições concretas em que vivem e aderem aos aplicativos procurando, desta forma, suprir as necessidades básicas mais urgentes, suas e de suas famílias. O caso é o seguinte:

“É porque é assim: a grande maioria aqui não tem uma faculdade e não tem uma perspectiva de uma melhora, então o cara diz o seguinte, em tese eu sou um lascado, eu estou pagando meu carro, eu ando de carro, eu ganho 2 mil contos por mês, então tá ótimo. A grande maioria ganhava um salário, eles não tinham um carro para andar, aí quando você olha a pessoa não tinha nada. A gente tira muita onda porque tem gente [motoristas] que aguenta andar sem ar-condicionado no meio dia, aí eles dizem: mas homem, eu trabalhava de servente de pedreiro eu estou acostumado, aqui pra mim tá um luxo, aqui pra mim tá um luxo, eu sou acostumado no calor”³⁴.

Ademais, esses profissionais exercem suas atividades em um ambiente público, sujeito a toda espécie de condições climáticas. Por fim, *tal vilipêndio* (ANTUNES, 2020a) é visto como culpa dos motoristas por aplicativos e, como tal, punido neles mesmos. Ou seja, “a característica mais pujante do novo modelo de trabalho é a autonomia do empregado” (FILGUEIRAS, 2021, p. 57), isto é, aquele que não têm direitos sociais e que recebe remuneração somente quando executa algum trabalho, o qual Antunes (2018) simultaneamente descreveu como sendo *burguês-de-si-mesmo e proletário-de-si-mesmo*. No que se refere ao sucesso estar disponível para qualquer um e isso depender do mérito individual para conseguir se sobressair e aproveitar as oportunidades, parece ser inverídico e sem respaldo, pois como estampado limpidamente por Filgueiras (2021, p. 115) esse fenômeno não é novo:

³⁴ Francelino, 27 anos, entrevistado em 09/11/2022.

A "liberdade de trabalho", tão evocada por empresários do século XIX para resistir à limitação das jornadas e à proibição do trabalho infantil, está de volta. Trata-se de uma liberdade do trabalho falaciosa, porque vale apenas para o capital, sendo negada o tempo todo aos trabalhadores, a começar pelo fato de que eles só trabalham se a empresa deixar.

Como apontado acima, os motoristas por aplicativos acreditam estar perseguindo os propósitos para serem *burguês-de-si-mesmo* e *proletário-de-si-mesmo*, quando, na verdade, se tornaram trabalhadores precarizados, subempregados e desempregados, “isso porque esses contingentes encontram-se frequentemente desprovidos *de fato* de direitos sociais do trabalho” (ANTUNES, 2018, p. 27).

Ao vivenciar³⁵ e analisar as estratégias de gestão do trabalho empreendidas pela Uber em relação aos seus motoristas, Souza (2022, p. 24) concluiu que “essa proximidade espacial é geradora de competição entre motoristas que disputam as melhores corridas atendendo às regras do algoritmo. O obscurantismo serve perfeitamente para incrementar a concorrência entre os trabalhadores”.

Como bastião da flexibilização, da autonomia e a de que são padrões de si mesmos, os motoristas sob demanda por meio de aplicativos acordam todas as manhãs com a imagem mental de que têm de si mesmos. Porém, com a rotina extenuante e os custos com o trabalho essas imagens se esvaecem e dissipam no ar. Todas essas perdas e as velhas formas de trabalho, que foram seguidas pelas “novidades como ferramentas de promoção do velho” (FILGUEIRAS, 2021, p. 116), conferem à miséria atual desses trabalhadores um caráter particularmente desesperador e separa-os da fração da classe

³⁵ Ilan Fonseca de Souza, autor de ‘Na pista com a Uber: uma etnografia’, em sua pesquisa de campo trabalhou como motorista sob demanda por meio de aplicativo durante 4 meses, o que lhe rendeu 350 horas de utilização do aplicativo.

trabalhadora mais formalizada e com direitos trabalhistas assegurados pela legislação protetora do trabalho.

A esta altura, chegamos a uma questão crucial sobre a lógica da uberização: a categoria de trabalho amador. Aqui, vamos tomar como exemplo os motoristas da empresa-aplicativo Uber:

A categoria de trabalho refere-se a um trabalho que é trabalho, mas que não confere uma identidade profissional bem estabelecida, que não tem alguns dos elementos socialmente estabelecidos que passam pelas regulações do Estado, envolvendo princípios que estruturam a identidade do trabalhador como tal. O motorista de táxi é um motorista profissional; já o motorista da Uber tem uma identidade flexível. Ele pode ser um desempregado fazendo um bico, pode ser um trabalhador que complementa a renda, pode ser alguém que tem outra profissão, mas trabalha atualmente dezoito horas por dia, sete dias por semana como motorista... são infinitas possibilidades (ABÍLIO, 2020, p. 117).

Abílio aponta que o trabalho sob demanda por meio de aplicativos apresenta como nota distintiva a precarização. Associa-se o trabalho precário à insegurança, incerteza, elevação de riscos, imprevisibilidade, falta de confiança, descontinuidade etc. Castro (2020, p. 199) discutindo a resignação com a precariedade desses trabalhadores corrobora com Abílio (2020) ao enfatizar que:

A transitoriedade com a qual percebem sua situação de trabalho justifica de maneira positiva como eles vêem seus contratos. A maioria dos entrevistados percebe sua atividade de motorista de aplicativo como passageira. E é essa transitoriedade que vai por vezes justificar a aceitação da ausência de direitos, em outras, a resignação com a situação. A transitoriedade aparece como agente justificador, ao longo de todas as entrevistas, de questões diversas. As questões mudam, mas a justificativa da transitoriedade se faz presente. Para além disso, a transitoriedade se apresenta, em um primeiro momento, como característica intrínseca da profissão de motorista de aplicativo. São percepções que nos remetem à condição do temporário permanente.

Essa é uma fração da classe trabalhadora sem destino e destituída dos direitos trabalhistas. Esses motoristas no exercício dessa atividade, como destacado no discorrer destas linhas, se tornaram prisioneiros do presente, fixados única e exclusivamente nas necessidades imediatas. É nesse “universo ampliado, complexificado e fragmentado do mundo do trabalho” (ANTUNES, 2009, p. 116), em que pese a Uber se definir como uma empresa de tecnologia, que todas as evidências apontam em sentido distinto como a Uber sendo “uma empresa que tem como objeto a venda de corridas e representa a emergência da corporação pós-industrial, em que o objetivo é obter lucro por meio de outros mecanismos, como especulação, burla da lei, evasão de divisas e manipulação de ativos” (KALIL, 2020, p. 130-132). A “técnica de gestão da plataforma consiste em verdadeiro obscurantismo porque significa uma estratégia deliberada para impedir que fatos ou informações se tornem conhecidas por parte da categoria dos motoristas de app” (SOUZA, 2022, p. 23). “A intenção é clara em esvaziar de sentido a afirmação que a Uber é, sim, uma empresa de transporte de passageiros” (CASTRO, 2020, p. 144).

Ao analisar a situação do trabalho sobre demanda por meio de aplicativos no Brasil é consenso, ao menos nas ciências sociais, que a expansão da precarização do trabalho ocorre em um contexto de aumento das taxas de desemprego e de expansão dos contratos temporários, de tempo parcial e intermitente³⁶. Na prática, as relações uberizadas de trabalho se traduzem em mais exploração para o trabalhador. “Ser motorista da Uber [...], só é possível porque esse trabalho é trabalho sem um estatuto estável e publicamente estabelecido” (ABÍLIO, 2020, p. 117). Cabe destacar que, diferentemente

³⁶ Sobre a dependência e precariedade do trabalho dos motoristas por aplicativos da empresa Uber vale conferir Kalil (2020), especialmente o capítulo 3 que trata do trabalho sob demanda por meio de aplicativo.

“dos taxistas, os motoristas desse segmento não têm de se registrar na prefeitura, não têm de passar pelo mesmo nível de inspeção veicular e não têm de se submeter a outras normas, como (em alguns lugares) instalar câmeras de segurança no veículo (SLEE, 2017, p. 114). Com “as novas formas de gestão que, usando as novas tecnologias informacionais e comunicacionais (TICs), em particular por meio das chamadas plataformas, engendram a chamada uberização do trabalho” (FILGUEIRAS, 2021a), essa nova automação das capacidades desses trabalhadores, conforme afirmam Carvalho e Sales (2018, p. 580), “acabou desencadeando reações negativas em taxistas de diversas cidades, inclusive, com vários casos de violência. Os taxistas alegam que o serviço prestado pelo aplicativo é ilegal, visto que não há regulamentação e nem cobrança de tributos por parte do governo, o que implicaria numa concorrência desleal”.

Deste modo, “nesse novo mundo dos proletários sem segurança, transformados em “autoempreendedores” superexplorados, que têm como compensação apenas a liberdade ilusória de trabalhar a vontade” (LAVAL, 2021, p. 102), a uberização é identificada como “um novo estágio da exploração do trabalho, que traz mudanças qualitativas ao estatuto do trabalhador, à configuração das empresas, assim como às formas de controle, gerenciamento e expropriação do trabalho” (ABÍLIO, 2017, *apud*, FILGUEIRAS; DUTRA, 2021a, p. 7). Desta forma, “a tecnologia é vista, então, como mais uma forma de controle social” (NAVARRO; PADILHA, 2007, p. 16). Vale recordar que, como foi estampado por Filgueiras (2021), esse fenômeno não é novo: busca-se a redução de custos e/ou a externalização de conflitos trabalhistas, aumento de

produtividade espúria, recrudescimento da subsunção do trabalho, flexibilidade e externalização de diversos riscos aos trabalhadores³⁷.

Desse modo, as empresas-aplicativos prometem ajudar prioritariamente os trabalhadores mais vulneráveis a tomarem controle de suas vidas financeiras, tornando-se microempresários, empreendedores ou empresários de si mesmos, retroalimentando a captura da subjetividade e o controle ideológico. Eis como Cavalcanti (2021, p. 172) descreveu a dupla face da informalidade do trabalho:

A pseudoautonomia anunciada pelos novos modelos de trabalho na era da acumulação flexível, supostamente modernos, induz o autoempregado a intensificar sua jornada de trabalho para remunerar-se de forma satisfatória ao fim do mês. Ou seja, a "autonomia" relacionada à duração do trabalho desvela, na realidade, jornadas extenuantes que objetivam compensar a baixa remuneração e a ausência de benefícios sociais, como aposentadoria. Dessa forma, esses profissionais acabam trabalhando mais do que no formato tradicional de trabalho.

Na síntese do autor, os trabalhadores "autônomos" que prestam serviços por meio de empresas de aplicativos possuem jornada média de treze a quatorze horas diárias. São trabalhadores que vivem no limite da linha da pobreza e para quem são negados os direitos trabalhistas e toda e qualquer forma de proteção social. Tal como afirmam Navarro e Padilha (2007, p. 17): "a história da organização do trabalho é a história do desenvolvimento tecnológico em favor da acumulação capitalista ao mesmo tempo em que é a história do sofrimento dos trabalhadores". Vejamos como Antunes coloca a questão:

³⁷ Ver, Vitor Araújo Filgueiras, "É tudo novo", de novo. Especialmente o capítulo que trata da questão é tudo novo? De novo?. Ver também Filgueiras (2021a).

A hipótese que venho desenvolvendo desde que publiquei o livro *O privilégio da servidão* pode ser resumida desse modo: contrariamente ao que foi propugnado pela bibliografia apologética, que vislumbrou um *novo mundo criativo no trabalho* a partir do avanço tecno-informacional-digital, o advento dos smartphones, iPads, iPhones, algoritmos, inteligência artificial, *big data* [megadados], internet das coisas, 5G, impressão 3D etc., o que estamos presenciando (e pesquisas e estudos vêm sistematicamente confirmando) é o seu exato inverso. O trabalho que se desenvolve exponencialmente na Amazon (e Amazon Mechanical Turk), Uber (e Uber Eats). Google, Airbnb, Cabify, 99, Lyft, iFood, Rappi, Glovo, Deliveroo, entre tantas plataformas digitais e aplicativos que se expandem pelo mundo, é aquele que vem sendo denominado de modo mais genérico como *trabalho uberizado* (ANTUNES, 2021, p. 33).

Nesse ponto, Praun faz um paralelo com a citação acima e com o contexto de fragilização da classe trabalhadora: “a desarticulação da coletividade tem impedido que a classe trabalhadora consiga impor limites à exploração e ao conjunto de mecanismos de opressão aos quais se encontra submetida e que ameaçam sua existência não somente como força de trabalho, mas como seres humanos” (PRAUN, 2019, p. 199). Iasi bem intuiu esse movimento ao afirmar que:

O primeiro elemento a ser destacado é que as relações que constituem a ordem capitalista, e entre elas, a forma como se expressam na "concorrência", isolam os indivíduos ao mesmo tempo que os agrega. Poderíamos dizer que as grandes cidades do capital agregam os indivíduos para que concorram entre si. A primeira forma de expressão da classe trabalhadora é como uma não classe, isto é, como uma serialidade de indivíduos que ocupam o mesmo espaço e realizam tarefas em comum, mas sem que formem algo além de uma coexistência de indivíduos em luta na concorrência (IASI, 2017, p. 134).

Logo, não poderia ser mais atual o trecho a seguir de Marx e Engels:

A concorrência isola os indivíduos uns dos outros, não apenas os burgueses, mas ainda mais os proletários, apesar de agregá-los. Por isso, transcorre sempre um longo período antes que os indivíduos possam se unir, sem contar que, para essa união - quando não for meramente local -, os meios necessários, as grandes cidades industriais e as comunicações acessíveis e rápidas, têm de primeiro ser produzidos pela grande indústria; e, por isso, todo poder organizado em face desses indivíduos que vivem isolados e em relações que diariamente reproduzem o isolamento só pode ser vencido após longas lutas. Exigir o contrário seria o mesmo que exigir que a concorrência não deva existir nessa época histórica determinada ou que os indivíduos devam apagar de suas mentes relações sobre as quais não têm nenhum controle como indivíduos isolados (MARX; ENGELS, 2007, p. 62).

O próprio desenvolvimento tecnológico tornado possível pela quarta revolução industrial, teria levado à possibilidade de produzir em abundância os bens necessários, tendo o eixo da conflitualidade se deslocado para os critérios da divisão e alocação dos recursos abundantes (IASI, 2017), ao mesmo tempo em que o desenvolvimento tecnológico gerou o aumento da produtividade, tornou também, cada vez mais supérfluo, o uso da força de trabalho, tornando-a virtualmente.

À semelhança de um passado remoto, quando os trabalhadores se dirigiam à porta das fábricas à espera de serviço, esses trabalhadores podem ser vistos nas calçadas, nas esquinas, nas praças, no aguardo da chamada pelo aplicativo que lhes renderá algum trocado (CAVALCANTI, 2021). Assim, a ideologia da autonomia está relacionada de maneira intrínseca a ideia de meritocracia, responsável por fazer o trabalhador acreditar no sucesso a partir do próprio esforço (CAVALCANTI, 2021), alimentando a *captura da subjetividade* (ALVES, 2007).

Através desta captura, o trabalhador incorpora a disciplina do fordismo e o espírito do toyotismo, transformando-se em empresário de si e para si mesmo, já que “a disciplina produtiva está incorporada nele em suas entranhas [e] não é mais necessário que outro exerça a força

para discipliná-lo” (CASULO, 2022, p. 104). “O toyotismo, compreendido mais ampla e profundamente do que apenas uma nova forma de organização da linha de produção [...] tem como aspecto central a transferência para o próprio trabalhador de parte do gerenciamento da produção” (ABÍLIO, 2020a, p. 115). Logo, “o que podemos observar é a perda progressiva do controle do trabalhador sobre o processo produtivo e, em consequência, a perda de controle sobre seu próprio trabalho. O que varia, em diferentes momentos, são as formas disto se objetivar” (NAVARRO; PADILHA, 2007, p. 17).

“Enfim, estamos diante de um intenso processo de luta de classes no terreno da ideologia” (ALVES, 2007, p. 185), pois “os indivíduos, quer queiram ou não, estão subordinados à “existência independente” que as classes adquirem no curso do seu desenvolvimento” (MÉSZÁROS, 2002, p. 75). Essa descrição já nos sugere que a extinção das condições objetivas – como a divisão do trabalho – que inevitavelmente reproduzem uma forma ou outra de particularidade, mesmo se a forma jurídica da propriedade privada já estiver extinta (MÉSZÁROS, 2008).

Além disso, no Brasil, “assistiu-se à generalização de medidas de liberalização da contratação de trabalhadores por modalidades abaixo da orientação estabelecida pela CLT. No mais, a partir da metade da década de 2010 foi desencadeada uma quarta onda de flexibilização das leis sociais e trabalhistas” (POCHMANN, 2016, p. 61). Com a retirada dos direitos sociais e trabalhistas “o modelo de negócios desenvolvido pela Uber se disseminou rapidamente e é adotado por diversas empresas” (KALIL, 2020, p. 75). Neste sentido, Pochmann (2016) lembra que o projeto de lei da terceirização, ao ser avaliado pelo Senado Federal e que contou com o apoio antecipado do então governo Michel Temer (2016 a 2018), encontrou em sua ramificação com a perspectiva de generalização da uberização do trabalho neste início de século XXI. Isso, segundo o

autor, porque o *modo Uber* de organizar e remunerar a força de trabalho distancia-se crescentemente da regularidade do assalariamento formal, acompanhado geralmente pela garantia dos direitos sociais e trabalhistas³⁸.

Referindo-se especificamente a proteção conferida pelo direito do trabalho, Kalil explica assim:

A caracterização da relação de emprego é a porta de entrada da proteção trabalhista no Brasil. O trabalhador assim enquadrado, tem direito ao salário mínimo, limitação da jornada de trabalho, tutela quanto à forma da extinção do contrato de trabalho, seguro-desemprego (em caso de desemprego involuntário), fundo de garantia do tempo de serviço, décimo terceiro salário, repouso semanal remunerado, férias, licença-maternidade e licença-paternidade, tutela quanto à segurança e saúde, registro em carteira de trabalho, dentre outros previstos na Constituição Federal, CLT e leis esparsas. No Brasil, a relação de emprego é definida pela combinação dos arts. 2º e 3º da Consolidação das Leis do Trabalho (CLT), a partir dos conceitos legais de empregador e de empregado. O art. 2º, *caput*, estabelece que "considera-se empregador a empresa, individual ou coletiva, que, assumindo os riscos da atividade econômica, admite, assalaria e dirige a prestação pessoal de serviço". Por sua vez, o art. 3º, *caput*, determina que "considera-se empregado toda pessoa física que prestar serviços de natureza não eventual a empregador, sob dependência deste e mediante salário (KALIL, 2020, p. 179).

Na concepção de Kalil – no caso, tendo em vista a subordinação do trabalhador à plataforma –, o poder empregatício é identificado: há

³⁸ Como os direitos sociais e trabalhistas passam crescentemente a ser tratados pelos empregadores e suas máquinas de agitação e propaganda enquanto fundamentalmente custos, a contratação direta, sem direitos sociais e trabalhistas libera a competição individual maior entre os próprios trabalhadores em favor dos patrões. Os sindicatos ficam fora da negociação, contribuindo ainda mais para esvaziamento do grau de organização em sua própria base social. Ver POCHMANN, Marcio. Terceirização, competitividade e uberização do trabalho no Brasil. *In*: TEIXEIRA, Marilane Oliveira; ANDRADE, Helio Rodrigues de; COELHO, Elaine D'Ávila. Precarização e terceirização: faces da mesma realidade. São Paulo: Sindicato dos químicos, 2016, p.62. Kalil (2020, p. 74) também ressalta este mesmo aspecto ao afirmar que: "o modelo se caracteriza pela assimetria entre o poder social da máquina em face dos indivíduos separados e divididos".

poder de direção, quando a Uber utiliza o gerenciamento algorítmico para coordenar e controlar a atividade dos motoristas; há poder regulamentar, quando estabelece as diretrizes que devem ser observadas na prestação do serviço; há poder de fiscalizar, o que ocorre por meio do sistema de avaliações, alimentado pelos clientes, e do acompanhamento das atividades por meio do aplicativo; há poder disciplinar, que se manifesta quando às contas dos trabalhadores são suspensas ou excluídas por não observarem as regras, como a manutenção da taxa de aceitação e de cancelamento e as notas das viagens dentro dos parâmetros estabelecidos pela empresa (KALIL, 2020). Contudo, a narrativa dos aplicativos aos trabalhadores é a de que eles oferecem os caminhos para se ganhar dinheiro.

Aqui temos que reproduzir um trecho que resume os pontos principais acerca das características mais gerais da subsunção formal do trabalho e como ela continua sendo, conforme Marx (1978, p. 478), “tecnologicamente específico que metamorfoseia a natureza do processo de trabalho e suas condições reais: o modo capitalista de produção. Somente quando este entra em cena, se dá a subsunção real do trabalho ao capital”.

Para Mészáros (2008, p. 68), “a essência da teoria de classes e da teoria da consciência de classe de Marx é precisamente esse conceito de subordinação estrutural necessária de trabalho ao capital na sociedade de mercadorias”. Como Mészáros afirma,

Os termos adequados, considerados “neutros”, foram: “grupos de renda mais baixa e mais alta” – eliminando semanticamente o problema das classes – e o “capitalismo” foi “substituído” por “sociedade industrial moderna”, “civilização industrial” e “sociedade pós-capitalista”. (Nos últimos anos, termos como “sociedade pós-industrial” foram cunhados – não importa o que pudessem significar). Nesse mundo de convergência semântica – em que o clima dominante de forçar a crença nos próprios desejos induziu alguns representantes principais dessa “ciência política e social axiologicamente neutra” a anunciar, com otimismo ilimitado, nada mais que “o fim da ideologia” – o único uso legítimo para os supostos conceitos do século XIX consistiu na produção de um número infinito de livros e “projetos de pesquisa científica” sobre o “aburguesamento” do “proletariado” (MÉSZÁROS, 2008, p. 66-67).

Para este autor, esse mundo de convergência é enormemente sugestivo e inspira um conjunto de questões ideológicas para entender a nova conformação dos novos proletários do mundo. Quem são os trabalhadores das plataformas de aplicativos, da Amazon Mechanical Turk, da Uber Eats, Cabify,99, iFood, Rappi e, especialmente para este livro, os motoristas sob demanda por meio de aplicativos em Mossoró? Por certo, não são idênticos aos trabalhadores do século XIX e de meados do XX. Mas, muito mais certamente, também não estão em via de desaparecimento quando se olha o mundo em sua dimensão global, conforme apontado por (ANTUNES, 2009). Grohmann (2021), por conseguinte, enfatiza que:

Isso significa que a automação não acontece sem o trabalho fantasma de uma multidão de trabalhadores em plataformas globais de inteligência artificial. Estaremos cada vez mais espremidos em microtarefas *freelance* dependentes de plataformas digitais para o próprio sustento. É isso que se aponta quando se fala em drones entregando encomendas da Amazon ou do iFood. Não se trata da automação completa, mas de entregadores sendo substituídos por trabalhadores que monitoram drones. Mais um experimento do capital (GROHMANN, 2021, p. 18).

Grohmann, nesse sentido, enfatiza que esses equipamentos, no entanto, não substituirão os trabalhadores, pois é necessário que sejam supervisionados em processos de heteromação do trabalho³⁹. “A heteromação é um novo mecanismo e uma lógica de extração de valor no capitalismo atual. Tecnicamente, é o oposto de automação; enquanto esta visa colocar os humanos fora do *loop* de trabalho, a heteromação objetiva *mantê-los nele*” (EKBIA, 2021, p. 39).

Neste sentido, o capital vem conseguindo incorporar, pela via das tecnologias da informação e comunicação (TICs), uma série de trabalhos, antes informais e fragmentados, a uma rede de monopólios e plataformas digitais, “proletarizando” – para novamente retomar a expressão de Ricardo Antunes –, o setor de serviços e fazendo com que as empresas possam atingir grandes margens de lucro. Se tudo isso não bastasse, os trabalhadores que foram empurrados para a uberização estão fora das relações de trabalho formais, ou seja, fora da legislação trabalhista.

Esta categoria que até então encontrava-se relativamente mais formalizada, vem sendo substituída pelos mais distintos e diversificados modos de informalidade e precarização, de que são exemplos, a terceirização, a ideologia do empreendedorismo, o trabalho intermitente, o teletrabalho, o trabalho autônomo, a uberização etc. Portanto, essa categoria será importante para pensar estas modalidades de trabalho e como ela vem se configurando nas mais distintas e diferenciadas formas de precarização do trabalho. Neste ponto, pode-se dizer que com a redução do trabalho vivo e pelo acentuado desenvolvimento da chamada indústria 4.0, por meio da introdução do novo maquinário informacional-digital (*a internet das coisas*), as

³⁹ Grohmann (2021) entende que é imprescindível que os trabalhadores capturem e se apropriem da própria noção de futuro a partir de projetos que confrontem o cenário atual da plataformação.

alterações, em termos de tamanho e velocidade, são mais abrangentes em relação à substituição das atividades humanas por ferramentas automatizadas sob o comando informacional digital, resultado do domínio inquestionável das corporações globais financeirizadas⁴⁰.

Ainda a esse respeito Schwab (2016, p. 26-27) assevera que:

Uma das principais pontes entre as aplicações físicas e digitais, originadas pela quarta revolução industrial, é a internet das coisas (IoT) - às vezes chamada de "a internet de todas as coisas". Em sua forma mais simples, ela pode ser descrita como a relação entre as coisas (produtos, serviços, lugares etc.) e as pessoas que se torna possível por meio de diversas plataformas e tecnologias conectadas. Os sensores e vários outros meios de conectar as coisas do mundo físico às redes virtuais estão se proliferando em um ritmo impressionante. Sensores menores, mais baratos e inteligentes estão sendo instalados em casas, roupas e acessórios, cidades, redes de transportes e energia, bem como nos processos de fabricação. Hoje, existem bilhões de dispositivos em todo o mundo, como *smartphones*, *tablets* e computadores conectados à internet. Espera-se que o número desses dispositivos aumente dramaticamente nos próximos anos; as estimativas variam entre vários bilhões e mais de 1 trilhão. Isso alterará radicalmente a maneira que gerenciamos as cadeias de fornecimento, pois permitirá que monitoremos e otimizemos os ativos e as atividades de forma bastante granular. Durante esse processo, todos os setores - desde a fabricação e infraestrutura até o de saúde - receberão impactos transformadores.

Para este autor, a quarta revolução industrial terá um impacto monumental na economia global; será tão vasto e multifacetado que fica difícil separar determinado feito do caso. PIB, investimento, consumo, comércio, inflação e, principalmente, empregos serão afetados. Corroborando com Schwab (2016), Antunes (2015, p. 246) reforça que "a eclosão generalizada do desemprego estrutural em escala

⁴⁰ Ricardo Antunes, Coronavírus: o trabalho sob fogo cruzado (São Paulo, Boitempo, 2020). Ver especialmente o capítulo 3.

transnacional é a expressão limite mais aguda e trágica dessa destrutividade presente no mundo do trabalho”.

Percebe-se, segundo o raciocínio desses autores, que compreender os modos de expressão e os significados da precarização do trabalho requer que se possa ter uma melhor compreensão dos mecanismos e das engrenagens que impulsionam o mundo do trabalho em direção à informalidade. A hipótese central que norteia esse raciocínio é o de que “o uso da tecnologia da informação e comunicação facilita a fissura do local de trabalho, tornando as ocupações mais instáveis sob a perspectiva do trabalhador” (KALIL, 2020, p. 65).

Os motoristas demandados por meio de aplicativos estão fora da legislação protetora do trabalho. Não obstante, mesmo vivendo rotinas rígidas e controladas de trabalho, esses trabalhadores defendem a retórica da autonomia e da flexibilidade. A tese de Laval é a de que:

Por "racionalidade empreendedora" não nos referimos apenas a um conjunto coerente de ideias, mas um conjunto de questões teóricas e práticas reais que orientam a conduta. A uberização é, portanto, um dos meios pelos quais essa racionalidade se estende e afeta, agora nos países desenvolvidos, as frações jovens das classes trabalhadoras, que nunca conheceram uma condição salarial relativamente protegida por leis trabalhistas e sindicatos (LAVAL, 2021, p. 103).

Filgueiras (2021) faz um diagnóstico semelhante. Para ele, parte importante dos trabalhadores, de fato, têm caído no discurso corporativo:

Um exemplo recente do impacto desse discurso nas forças do trabalho ocorreu nas eleições estadunidenses de 2020. Para manter formas de contratação como a da Uber, as empresas conseguiram uma espécie de referendo contra uma lei, aprovada na Califórnia, que previa o reconhecimento do vínculo de emprego. É certo que as corporações gastaram centenas de milhões de dólares na campanha e fizeram ameaças de fechar postos de trabalho no estado. De todo modo, a vitória eleitoral das empresas mostra que seu discurso é, ao menos em alguma medida, assimilado por parte importante da população. Frise-se que a Califórnia tem maioria de eleitores do Partido Democrata, ao menos em tese mais simpática aos direitos trabalhistas, e que o próprio Biden fez campanha contra o pedido da Uber (FILGUEIRAS, 2021, p. 148).

Essas condições laborais e ideológicas são igualmente encontradas no Brasil. Exemplar da mesma situação foi detectado nas entrevistas com trabalhadores no Brasil e na Espanha em pesquisa da UFBA-UCM, em 2020⁴¹. Na atual onda de inovações tecnológicas realizadas pelos *laboratórios do trabalho digital* e das tecnologias da informação e comunicação (TICs) “a maioria dos trabalhadores contratados como autônomos na Espanha (60,9%) prefere seguir no arranjo, resultado semelhante ao encontrado no Brasil (54,4%)” (FILGUEIRAS, 2021, p. 149). Cabe destacar que as justificativas dos respondentes, em ambos os casos, para não querer o reconhecimento do vínculo de emprego foram ter mais flexibilidade, autonomia e rendimentos sendo “autônomos”.

Dessa forma, o autogerenciamento por metas opera em diferentes sentidos no cotidiano desses trabalhadores: trabalham mais tempo – 14, 16, 18 e 20 horas diárias devido aos incentivos disponibilizados pelos aplicativos; procuram alcançar determinadas metas de remuneração para cobrir os custos com o exercício da atividade. Quais sejam? Abastecimento e manutenção do veículo, refeições diárias (cabe destacar

⁴¹ Ver Vitor Araújo Filgueiras, “É tudo novo”, de novo. Especialmente o capítulo que discorre sobre a assimilação do “novo” e as profecias autorrealizáveis.

que este trabalhador geralmente se alimenta na rua), eventuais multas de trânsito, custos com estacionamentos e uma diária estabelecida pelo motorista, esta, tida como lucro diário de seu trabalho. Pois, “as regras para o cadastro e desempenho da atividade são determinadas e impostas pelas empresas, sem instrumentos públicos de controle e fiscalização. [...], ou seja, é o algoritmo que gerencia o processo produtivo dos motoristas” (BESSA, 2021, p. 28).

Vale lembrar ainda que o controle, as regras e o processo de cadastramento e descadastramento dos motoristas na plataforma (aplicativo) também acontecem sem a interferência dos trabalhadores, e todos os custos e investimentos necessários para a excursão do trabalho são por conta dos motoristas (BESSA, 2021)⁴². No mais, o empreendedorismo aparece como solução, visto que o novo cenário engendra a expansão das “oportunidades”, desenvolvidas graças à ampliação das TICs. Assim, a possibilidade de conseguir, mesmo que provisoriamente, o sustento para si e para suas famílias através dos aplicativos confere uma relativa autonomia para estes trabalhadores.

Em suma, a retórica empresarial sobre os impactos das novas tecnologias no mundo do trabalho também foi bastante assimilada por trabalhadores, sindicatos e outras instituições, dentre elas, a academia. Telésforo (2017), por exemplo, em seu livro *Uber, inovação disruptiva e ciclos de intervenção regulatória*, percebeu um lado bom da inovação tecnológica, pois seria essencial aos consumidores devido a prestação de determinados serviços e sua capacidade de reduzir falhas de mercado

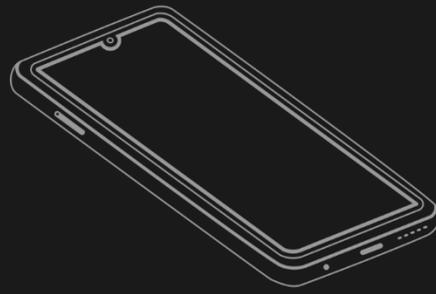
⁴² Citando uma gama de autores(a), Kalil, discorre longamente sobre as dinâmicas das relações de trabalho dos motoristas por aplicativos e suas relações com a empresa Uber. Ele destaca, que o acesso a um grande número de trabalhadores é essencial para viabilizar o modelo de negócios da Uber e classificá-los como autônomos, ao invés de empregados, permite à plataforma oferecer serviços sem arcar com o seu custo, havendo uma transferência de despesas e responsabilidades para os trabalhadores. Ver Kalil (2020, p.132-133).

que justificavam anteriormente a regulação do setor. Todo o edifício argumentativo da Telésforo se apoia na natureza do excesso de regulamentação do mercado de transporte individual de passageiros. Ou seja, a autora se refere ao monopólio na área de transporte e, de certa forma assume o discurso dos estrategistas políticos pró-Uber.

Eis o que diz Garrett Camp, se referindo aos táxis da cidade de São Francisco (EUA): “Os táxis da cidade eram uma merda” (ISAAC, 2020, p. 78). “O discurso da Uber, desde que Plouffe tinha assumido, era esperto, em um tom populista” (ISAAC, 2020, p. 13). Para o CEO da Uber:

O serviço era uma forma de indivíduos ganharem dinheiro usando o próprio carro, sendo os próprios chefes, fazendo os próprios horários. Ele reduziria a quantidade de motoristas embriagados nas ruas, o que aumentaria a segurança na cidade, e os passageiros teriam mais uma opção conveniente em áreas onde o transporte público não estivesse plenamente desenvolvido (ISAAC, 2020, p. 13).

Logo, essa retórica acerca dos impactos das novas tecnologias sobre o trabalho também tem capturado subjetivamente os trabalhadores, sobretudo a massa mais ressentida, envergonhada, precarizada e vulnerável. Nessa direção, são as significações e os sentidos produzidos pelos informantes acerca de suas condições e relações de trabalho na cidade de Mossoró – e as causas e implicações possíveis de tudo isto – que agora examinaremos mais de perto no próximo capítulo.



CAPÍTULO 3

Significações do absurdo: trabalho precarizado e subjetividade neoliberal dentre motoristas sob demanda por meio de aplicativos na cidade de Mossoró/RN

Os homens são os produtores de suas representações, de suas ideias e assim por diante, mas os homens reais, ativos, tal como são condicionados por um determinado desenvolvimento de suas forças produtivas e pelo intercâmbio que a ele corresponde, até chegar às suas formações mais desenvolvidas. A consciência [Bewusstsein] não pode jamais ser outra coisa do que o ser consciente [bewusste Sein], e o ser dos homens é o seu processo de vida real. Se, em toda ideologia, os homens e suas relações aparecem de cabeça para baixo como numa câmara escura, este fenômeno resulta do seu processo histórico de vida, da mesma forma como a inversão dos objetos na retina resulta de seu processo de vida imediatamente físico. [...]. Não têm história, nem desenvolvimento; mas os homens, ao desenvolverem sua produção e seu intercâmbio materiais, transformam também, com esta sua realidade, seu pensar e os produtos de seu pensar. Não é a consciência que determina a vida, mas a vida que determina a consciência. No primeiro modo de considerar as coisas, parte-se da consciência como do indivíduo vivo; no segundo, que corresponde à vida real, parte-se dos próprios indivíduos reais, vivos, e se considera a consciência apenas como sua consciência.

KARL MARX & FRIEDRICH ENGELS
A ideologia alemã (2007, p. 94).

Analisaremos agora os sentidos produzidos pelos informantes acerca de suas condições e relações de trabalho na cidade de Mossoró/RN. Portanto, este capítulo está organizado para descrever, compreender e discutir os resultados do campo. Para tanto, com base em Aranha (2015), Aguiar e Ozella (2013) e Aguiar, Soares e Machado (2015), foram inferidos e sistematizados Núcleos de Significação que buscam extrair conclusões dos fatos estudados e *cortejá-los* (ENGELS, 2010) com a realidade.

O processo de sistematização dos Núcleos de Significação deste livro seguiu as orientações metodológicas dos(as) autores(as) acima citados(as). Queremos destacar que a versão final dos núcleos contou com a explicitação dos aportes da literatura sociológica que discute as metamorfoses do mundo do trabalho. Apoiamo-nos em Antunes (2020; 2018; 2019; 2020a; 2021), Abílio (2020; 2020a), Filgueiras (2021, 2020, 2021a), Cavalcanti (2021) Grohmann (2021), Laval (2021), Slee (2017), Kalil (2020), Castro, (2020), Souza (2022), dentre outros. Como já mencionado nos capítulos anteriores, tais autores(as) têm estreitas filiações com as pesquisas relacionadas à uberização do trabalho na era da indústria 4.0.

Assim, “no processo de várias leituras e releituras, fomos procurando os pré-indicadores. Estes representam as primeiras unidades que se destacam no momento ainda empírico da pesquisa, que devem compor uma unidade de significação, ou seja, a palavra inserida em um contexto que a qualifica” (ARANHA, 2015, p. 103). Desta forma, entendemos e “consideramos que a palavra com significado é a primeira unidade que se destaca. Por isso, na discussão sobre os núcleos de significação, a palavra com significado é o mais importante material de análise e interpretação utilizado pelo pesquisador para apreender as significações constituídas pelo sujeito frente à realidade” (AGUIAR,

SOARES e MACHADO, 2015). Essa etapa (levantamento dos pré-indicadores) se refere, pois, a um processo inicial de análise das informações. Para melhor explicar essa questão, nos valemos mais uma vez de Aguiar, Soares e Machado (2015, p. 63):

Como síntese do pensamento e da fala, a palavra é um sistema complexo constituído de função tanto semântica quanto psicológica. Para compreendê-la, temos que nos apropriar não apenas da palavra em si, mas das condições materiais (objetivos e subjetivos) em que ela é produzida, mesmo que isso se faça no nível mais elementar. Por isso, ela é o elemento mais importante para se tomar como ponto de partida na análise das significações da realidade.

Este é o caminho pelo qual deveremos levar em conta a esteira do processo de análise – os Núcleos de Significação –, pois este se concretiza para potencializar a informação disponível em torno do problema de origem ou prática, na busca da compreensão e explicação do fenômeno. Os/as autores/as citados/as acima afirmam ainda que:

É, portanto, partindo de “palavras inseridas no contexto que lhe atribui significado”, que o pesquisador dá os primeiros passos na sistematização dos núcleos de significação, passos estes que consistem no levantamento de *pré-indicadores*. Nesse processo, cuja operacionalidade se dá por meio de leituras sistemáticas do material verbal, isto é, análise reiterativa da fala do sujeito, é importante que o pesquisador, partindo do todo ainda caótico/empírico que conforma o discurso do sujeito, seja perspicaz na observação de aspectos particulares de sua fala, como a frequência, a ênfase e a reiteração de determinadas palavras e expressões, sua carga emocional, suas insinuações; enfim, fatores cujos significados, embora revelem apenas o lado empírico/aparente do objeto e, por isso, sejam vistos e denominados por nós como teses, são importantes pontos de partida na elucidação do movimento de significação da realidade pelo sujeito (AGUIAR, SOARES e MACHADO, 2015, p. 63-64).

Assim, buscamos estabelecer o diálogo com os informantes (motoristas uberizados) para que, assim, pudéssemos aprofundar a

observação e os aspectos particulares em suas falas. Como já mencionado, “o pensamento se expressa na palavra e nele se realiza; é um processo mediado, no qual o significado é, ao mesmo tempo, linguagem e pensamento, carregando os sentidos e significados historicamente constituídos” (ARANHA, 2015, p. 100).

Quanto ao método utilizado por Aranha (2015), deve-se, nesse primeiro momento em que se seleciona a parte fundamental da fala do participante, grifar ou negritar as palavras com significado; assim, esses pré-indicadores terão a possibilidade, a partir de um esforço analítico-interpretativo, de “não só revelar a unidade interna do pensamento e da linguagem como ainda estudar, de modo frutífero, a relação do pensamento verbalizado com toda a vida da consciência em sua totalidade e com as suas funções particulares” (AGUIAR & OZELLA, 2013, p. 15 *apud* ARANHA, 2015, p. 103).

Como apontado, a autora, com a sua conhecida clareza na forma de desenvolver a construção dos indicadores, continua dizendo que,

O processo de análise continuou e, fruto desse trabalho, os pré-indicadores foram agrupados em indicadores, os quais são fundamentais para que produzamos uma nova articulação, mais totalizante, que expresse um avanço na explicitação das particularidades historicamente constituídas do sujeito (ARANHA, 2015, p. 104).

Logo, a identificação dos indicadores corresponde e apresenta um movimento de interpretação, pois sua organização é fundamental para identificarmos novos conteúdos, de modo a avançarmos numa apreensão cada vez mais totalizante e integradora do sujeito (ARANHA, 2015). É de ressaltar, de início, um exemplo de como os pré-indicadores foram selecionados.

Falas extraídas do material constitutivo do *corpus* (das entrevistas) sobre como o informante percebe o transporte público em Mossoró após a entrada dos aplicativos no sistema de transporte.

O transporte público de Mossoró deixa muito a desejar porque os ônibus (os coletivos) são poucos e os que tem demoram muito para chegar, principalmente, nos bairros mais distantes. Com a chegada dos aplicativos a população começou a ter mais facilidade de se deslocar de um lugar pra outro. Antes a população ficava refém aos táxis e aos ônibus, e agora com os aplicativos o transporte se expandiu mais e passou a ter mais oferta pra quem quiser se deslocar. Por isso eu acho que com a chegada dos aplicativos o transporte melhorou na cidade de Mossoró (Carlos, 58 anos, entrevistado em 04/11/2022).

Na verdade, o transporte público em Mossoró nunca existiu. A verdade tem que ser dita. O que tem aí é um arremedeio, então eu posso lhe dizer que os aplicativos foram excelentes para o consumidor final, barato, acessível, custo benefício e prático, tanto para os motoristas quanto para os consumidores. Mão na roda (Roberto, 48 anos, entrevistado em 29/10/2022).

Como as pessoas não querem ir muito para as paradas de ônibus por causa da demora elas pegam o Uber para corridas de todo canto, da periferia para o centro, do centro para a periferia e até de uma rua para outra. Geralmente as corridas são para perto, daqui pra li, as pessoas não querem mais andar a pé, querem que tudo seja rápido. O transporte público, na cidade de Mossoró, não oferece o serviço desejado a população, assim, as pessoas ficam reféns dos aplicativos como a Uber, Xofer, 99, Maxim, Mobiee e outros (Jair, 26 anos, entrevistado em 25/09/2022).

Marcação dos pré-indicadores

O transporte público de Mossoró deixa muito a desejar porque os ônibus (os coletivos) são poucos e os que tem demoram muito para chegar, principalmente, nos bairros mais distantes. Com a chegada dos aplicativos a população começou a ter mais facilidade de se deslocar de um lugar pra outro. Antes a população ficava refém aos táxis e aos ônibus, e agora com os aplicativos o transporte se expandiu mais e passou a ter mais oferta pra quem quiser se deslocar. Por isso eu acho que com a chegada dos aplicativos o transporte melhorou na cidade de Mossoró (Carlos, 58 anos, entrevistado em 04/11/2022).

Na verdade, o transporte público em Mossoró nunca existiu. A verdade tem que ser dita. O que tem aí é um arremedei-o, então eu posso lhe dizer que os aplicativos foram excelentes para o consumidor final, barato, acessível, custo benefício e prático, tanto para os motoristas quanto para os consumidores. Mão na roda! (Roberto, 48 anos, entrevistado em 29/10/2022).

Como as pessoas não querem ir muito para as paradas de ônibus por causa da demora elas pegam o Uber para corridas de todo canto, da periferia para o centro, do centro para a periferia e até de uma rua para outra. Geralmente as corridas são para perto, daqui pra li, as pessoas não querem mais andar a pé, querem que tudo seja rápido. O transporte público, na cidade de Mossoró, não oferece o serviço desejado a

população, assim, as pessoas ficam reféns dos aplicativos como a Uber, Xofer, 99, Maxim, Mobiee e outros (Jair, 26 anos, entrevistado em 25/09/2022).

“Assim, nosso *corpus* de análise, ou nosso empírico, são as falas dos sujeitos, sendo que nosso recorte, ou mais precisamente a unidade de análise utilizada, é a palavra compreendida como significação (sentido e significados)” (AGUIAR, ARANHA e SOARES, 2021, p. 6). Neste sentido, fundamentado no referencial adotado, destacamos o exemplo abaixo. Acrescentamos, ainda, o nome do informante, idade e a data em que a entrevista foi realizada. Ressaltamos mais uma vez, pois nunca é demais lembrar, que todos os nomes dos entrevistados para este livro são fictícios.

- ✓ *Carlos, 58 anos, entrevistado em 04/11/2022: O transporte público de Mossoró deixa muito a desejar. Com a chegada dos aplicativos a população começou a ter mais facilidade de se deslocar de um lugar pra outro. Com os aplicativos o transporte se expandiu mais e passou a ter mais oferta pra quem quiser se deslocar.*
- ✓ *Roberto, 48 anos, entrevistado em 29/10/2022: Na verdade o transporte público em Mossoró nunca existiu. Então eu posso lhe dizer que os aplicativos foram excelentes para o consumidor final.*
- ✓ *Jair, 26 anos, entrevistado em 25/09/2022: Como as pessoas não querem ir muito para as paradas de ônibus por causa da demora elas pegam o Uber. O transporte público, na cidade de Mossoró, não oferece o serviço desejado a população, assim, as pessoas ficam reféns dos aplicativos como a Uber, Xofer, 99, Maxim, Mobiee e outros.*

Pré-indicadores

*Carlos, 58 anos, entrevistado em 04/11/2022: **O transporte público de Mossoró deixa muito a desejar porque os ônibus são poucos e os que têm demoram muito para chegar, principalmente, nos bairros mais distantes. Com a chegada dos aplicativos a população começou a ter mais facilidade de se deslocar de um lugar pra outro. Antes a população ficava refém aos táxis e aos ônibus, e agora com os aplicativos o transporte se expandiu mais e passou a ter mais oferta pra quem quiser se deslocar. Por isso eu acho que com a chegada dos aplicativos o transporte melhorou na cidade de Mossoró.***

*Roberto, 48 anos, entrevistado em 29/10/2022: **Na verdade o transporte público em Mossoró nunca existiu. A verdade tem que ser dita. O que tem aí é um arremedei-o, então eu posso lhe dizer que os aplicativos foram excelentes para o consumidor final, barato, acessível, custo benefício e prático, tanto para os motoristas quanto para os consumidores. Mão na roda!***

*Jair, 26 anos, entrevistado em 25/09/2022: **Como as pessoas não querem ir muito para as paradas de ônibus por causa da demora, elas pegam o Uber para corridas de todo canto, da periferia para o centro, do centro para a periferia e até de uma rua para outra. Geralmente as corridas são para perto, daqui pra lá. As pessoas não querem mais andar a pé, querem que tudo seja rápido. O transporte público, na cidade de Mossoró, não oferece o serviço desejado a população, assim, as pessoas ficam reféns dos aplicativos como a Uber, Xofer, 99, Maxim, Mobiee e outros.***

Indicador

O transporte público de Mossoró deixa muito a desejar e com a chegada dos aplicativos a população começou a ter mais facilidade de se deslocar de um lugar para outro. Então, eu posso lhe dizer que os aplicativos foram excelentes para o consumidor final. Como as pessoas não querem ir muito para as paradas de ônibus por causa da demora, elas pegam um Uber.

Nessa direção, o núcleo 1 foi constituído do processo de análise e configurou-se da seguinte maneira: as entrevistas, embora tenham sido conduzidas separadamente com 10 participantes, neste núcleo, trouxeram apenas as falas de 3 informantes, pois entendemos que elas [as 10 falas] se repetem. Portanto, para não deixar o texto cansativo

resolvemos não destacar todas aqui. Porém, não deixaremos de reiterar questões importantes decorrentes de todas as falas.

Assim, considerando as reflexões já apontadas, os diferentes tempos e espaços em que a pesquisa se desenvolveu, entendemos que, pelo conjunto do material que dispomos (ARANHA, 2015), foi possível evidenciar, pelas vozes dos informantes, algumas questões materializadas ou classificadas em cada contexto específico. Assim, os núcleos foram constituídos de algumas questões que consideramos importantes para o debate, de modo a evidenciar, especificamente, as condições e relações de trabalho de cada realidade (dos dez motoristas sob demanda por meio de aplicativos).

Entendemos, junto com Aranha (2015, p. 113), que devemos “nos afastar da ideia dicotômica de que o movimento de análise e síntese das significações nos remete ao ponto de vista do sujeito isolado e afirmamos que o nosso foco é o sujeito histórico”. Enfatizando essas questões, passemos agora aos quatro núcleos e como eles ficaram constituídos.

Núcleo 1 - A situação do transporte público em Mossoró é precária e as empresas de tecnologias através dos aplicativos oferecem os serviços semelhantes ao de responsabilidade do poder público municipal: “O transporte público, na cidade de Mossoró, não oferece o serviço desejado a população, assim, as pessoas ficam reféns dos aplicativos como a Uber, Xofer, 99, Maxim, Mobiee e outros” (Carlos, 58 anos, entrevistado em 04/11/2022).

Núcleo 2 - A pseudoautonomia e a ilusão de liberdade constituem um mundo sem vencedores nem vencidos: “tenho muito mais tempo, muito mais liberdade. Eu tenho essa condição de gerenciar meu

tempo para o que eu quiser” (Carlos, 58 anos, entrevistado em 04/11/2022).

Núcleo 3. As condições de trabalho e as reivindicações dos motoristas sob demanda por meio de aplicativos na cidade de Mossoró: “Qual é o emprego que lhe dá 6.000,00 contos por mês em Mossoró? Aponte aí um que dá? Não tem! É como eu disse, eu não deixaria os aplicativos se fosse para trabalhar no comércio ganhando um salário, porque com um salário eu não consigo fazer muita coisa” (Roberto, 48 anos, entrevistado em 29/10/2022).

Núcleo 4. Os motoristas demandados por aplicativos e a situação que os embrutece: “A realidade é que os aplicativos, como eu falei, eles não têm um cuidado com os motoristas, na verdade, são empresas de tecnologias que ligam os motoristas aos passageiros, e vice-versa, mas elas não estão se importando com os motoristas. Para os aplicativos, nós somos números no sistema, não somos pessoas, somos números” (Francelino, 27 anos, entrevistado em 09/11/2022).

Acabamos de ver como os núcleos foram constituídos. Nisso consiste que na análise de cada um dos núcleos, constituiremos os internúcleos, que pretendem recuperar e avançar na teorização sobre as descobertas apreendidas no processo (ARANHA, 2015).

No mais, o processo de análise exige a articulação da fala com o contexto social, político e econômico, permitindo o acesso à compreensão do sujeito na totalidade (AGUIAR e OZELLA *apud* SOARES, 2006). Assim, numa tentativa de ampliar a capacidade de interpretação dos sujeitos e da realidade em que estão inseridos decidimos apresentar – mesmo que de forma ligeira – o perfil dos informantes. “É pelo processo

de análise da constituição complexa do sujeito, e não apenas de seu discurso, que o pesquisador se aproxima, cada vez mais, das chamadas zonas de sentidos do sujeito” (SOARES, 2006, p. 100). Nesta direção, apresentaremos gênero, idade, estado civil, escolaridade, se tem filhos e a região da cidade de Mossoró em que moram. Investigar tais aspectos nos permite analisar processos pessoais e coletivos que poderão tornar mais visíveis *aspectos históricos, culturais e subjetivos* (ARANHA, 2015) da constituição desses motoristas sob demanda por meio de aplicativos.

Demonstraremos agora os tipos sociais encontrados na pesquisa. Brito, 40 anos, entrevistado em 26/10/2022, é casado, tem um filho, ensino superior incompleto e mora no bairro Alto do São Manoel; Elias, 40 anos, entrevistado em 05/10/2022, é casado, tem um filho, ensino médio completo e mora no bairro Alto do Sumaré; Francelino, 27 anos, entrevistado em 09/11/2022, é solteiro, não tem filhos, possui ensino superior completo e mora no bairro Nova Betânia; Jair, 26 anos, entrevistado em 25/09/2022, é solteiro, não tem filhos, ensino superior incompleto e mora no bairro Alto do Sumaré; Josinaldo, 43 anos, entrevistado em 16/09/2022, é casado, não tem filhos, ensino médio completo e mora no bairro Santo Antônio; Roberto, 48 anos, entrevistado em 29/10/2022, é casado, tem dois filhos, ensino médio completo e mora no bairro Alto de São Manoel; Wellington, 40 anos, entrevistado em 20/10/2022, é casado, não tem filhos, ensino médio incompleto e mora no bairro Santo Antônio; Gilmar, 45 anos, entrevistado em 05/09/2022, é casado, tem três filhos, ensino médio incompleto e mora no bairro Santo Antônio; Carlos, 58 anos, entrevistado em 04/11/2022, é casado, tem dois filhos, ensino médio completo e mora no bairro Abolição II; Fabiano, 36 anos, entrevistado em 05/11/2022, é casado, tem dois filhos, ensino superior completo e mora no bairro Alto do Sumaré.

Nessa direção, as análises revelaram que os 10 entrevistados são do sexo masculino e que três têm quarenta anos, um trinta e seis, um vinte e sete, um vinte e seis, um cinquenta e oito, um quarenta e oito, outro quarenta e cinco e finalmente o último com quarenta e três anos. Dos dez sujeitos, oito são casados e dois solteiros. No procedimento da análise identificamos que quatro dos entrevistados não têm filhos; três têm dois filhos cada um; dois têm dois filhos cada um e o décimo tem três filhos. Quatro dentre os dez motoristas têm ensino médio completo; dois, ensino médio incompleto; dois, ensino superior incompleto e outros dois, ensino superior completo. Quatro moram no bairro Santo Antônio; três no Alto do Sumaré; um no conjunto Abolição II; um no Alto de São Manoel e um mora no bairro Nova Betânia. Cabe destacar que nove dos dez entrevistados moram em bairros periféricos e/ou conjuntos habitacionais. Logo, só um mora num bairro considerado nobre, o Nova Betânia.

Todo esse enquadre do perfil histórico-social dos sujeitos nos auxiliou a compreender o contexto, suas histórias, suas trajetórias e a escrever sobre os significados que eles atribuem ao trabalho que desenvolvem.

Deste modo, desembarcaremos agora na análise da situação do transporte público de Mossoró e veremos a partir da atividade dos nossos personagens as significações e as reflexões de como as coisas se passam na cidade. Eis-nos uma fotografia do transporte público da Capital do Oeste Potiguar a partir da percepção de dez motoristas uberizados.

Núcleo de significação 1 - A situação do transporte público em Mossoró é precária e as empresas de tecnologias através dos aplicativos oferecem os serviços semelhantes ao de responsabilidade do poder público municipal: “O transporte público, na cidade de Mossoró, não oferece o serviço desejado a população, assim, as pessoas ficam reféns dos aplicativos como a Uber, Xofer, 99, Maxim, Mobiee e outros” (Carlos, 58 anos, entrevistado em 04/11/2022).

A transcrição, leitura e releitura das entrevistas nos levou a encontrar as palavras que se destacam nas falas dos informantes. “Destas palavras, que são sempre significadas em seu contexto, emergem os diversos pré-indicadores ou temas que constituem a realidade sócio-histórica do sujeito” (SOARES, 2006, p. 113).

A partir do que foi dito pelos motoristas e, apresentado nos pré-indicadores abaixo, procuraremos entender aquilo que não foi dito ou dito de forma encoberta. Pois, conforme já explicitamos, para Aguiar e Ozella (2013) os indicadores são fundamentais para que identifiquemos os conteúdos expressos pelos sujeitos.

A questão central deste núcleo é discutir as significações que os informantes (os motoristas) manifestaram sobre a realidade cotidiana em que estão inseridos, ou seja, como percebem o transporte público e suas consequências após a entrada dos aplicativos no sistema de transporte da cidade de Mossoró. Assim, os indicadores que compõem esse núcleo são: 1) O cenário do transporte público da cidade de Mossoró é precário e repleto de falhas; 2) Os aplicativos oferecem facilidade de deslocamento à população mossoroense.

Para iniciar nossa análise, citaremos a fala de Carlos, 58 anos, entrevistado em 04/11/2022, pois ela expressa a realidade do transporte público de Mossoró. Por meio de sua fala podemos visualizar que, no curso de seu desenvolvimento, os aplicativos de transporte de passageiros têm ocupado o espaço e substituído os serviços que são de

responsabilidade do município. Castro (2020, p. 144) descreve detalhadamente como os governos municipais com suas visões míticas consentem esse espaço aos aplicativos de transporte de passageiros: “com um exército de lobistas, advogados e especialmente profissionais de *marketing*, a Uber entrou nos mercados de maneira beligerante, conquistando a simpatia de governos municipais, que é quem regula os serviços de transporte urbano”.

De início e considerando importantes as discussões realizadas para este livro, o recorte abaixo mostra o cenário precário do transporte público de Mossoró.

Recorte 1 – Indicador: O cenário do transporte público da cidade de Mossoró é precário e repleto de falhas.

Carlos, 58 anos, entrevistado em 04/11/2022: O transporte público de Mossoró deixa muito a desejar porque os ônibus são poucos e os que têm demoram muito para chegar, principalmente, nos bairros mais distantes. Com a chegada dos aplicativos a população começou a ter mais facilidade de se deslocar de um lugar pra outro. Antes a população ficava refém aos táxis e aos ônibus, e agora com os aplicativos o transporte se expandiu mais e passou a ter mais oferta pra quem quiser se deslocar. Por isso eu acho que com a chegada dos aplicativos o transporte melhorou na cidade de Mossoró.

Roberto, 48 anos, entrevistado em 29/10/2022: Na verdade o transporte público em Mossoró nunca existiu. A verdade tem que ser dita. O que tem aí é um arremedeio, então eu posso lhe dizer que os aplicativos foram excelentes para o consumidor final, barato, acessível, custo benefício e prático, tanto para os motoristas quanto para os consumidores. Mão na roda!

O indicador acima traz um aspecto importante em que Carlos relata a ineficiência do transporte público coletivo da cidade de Mossoró. Para ele, a população fica refém de alternativas poucos usuais (tais como pedir carona em via pública ou mesmo usar o sistema de moto-táxi) e, conseqüentemente, dos aplicativos. É preciso ressaltar, como declararam Carlos e Roberto, que o transporte público é deficitário e embaraçoso, e foi neste cenário que os aplicativos entraram em operação, inicialmente com a Uber, que conectou os passageiros com os motoristas – “parceiros”

– com a promessa de eliminar falhas do sistema de transportes municipal, dentre eles, os taxistas.

Nas entrevistas, Carlos e Roberto veem de forma positiva o serviço oferecido pelas empresas-aplicativos e seus raciocínios apontam para outro aspecto: *“com a chegada dos aplicativos a população começou a ter mais facilidade de se deslocar”*⁴³.

Observamos também que há um compartilhamento de significado entre os informantes sobre as questões relacionadas ao transporte público municipal. Isso pode ser evidenciado nos relatos durante as entrevistas. Ou seja, a semelhança nas falas dos informantes é predominante. Roberto, 48 anos, entrevistado em 29/10/2022, por exemplo, revela que: *“na verdade o transporte público de Mossoró nunca existiu. A verdade tem que ser dita. O que tem aí é um ‘arremedeio’, então eu posso lhe dizer que os aplicativos foram excelentes para o consumidor final”*.

Paradoxalmente, a maioria dos entrevistados não se percebe dirigindo para os aplicativos por muito tempo, ou seja, “a transitoriedade aparece como agente justificador, ao longo de todas as entrevistas, de questões diversas” (CASTRO, 2020, p. 199). Além disso, Francelino, 27 anos, entrevistado em 09/11/2022, expressa preocupação e decepção com o serviço oferecido pelos aplicativos quando compara o tempo em que eles (os aplicativos) começaram a operar com o período em que foi entrevistado:

“No começo, os aplicativos trouxeram melhoras para o transporte da cidade de Mossoró. Porém, ultimamente, as tarifas mínimas estabelecidas pelos aplicativos estão prejudicando muito os motoristas e os clientes. Hoje em dia só se mantém nesse emprego (sic) aqueles motoristas

⁴³ Carlos, 58 anos, entrevistado em 04/11/2022.

com mais experiência, por que os novatos – e a rotatividade é muito grande – rodam 400km por dia e acham que estão ganhando dinheiro, mas se colocar na ponta do lápis, o dinheiro que eles ganham não paga nem os custos com o serviço”⁴⁴.

A fala de Francelino sugere que os benefícios oferecidos pelos aplicativos à população mossaoroense e aos motoristas estão diretamente relacionados com os preços. Segundo Aranha (2015, p. 55), “as palavras revelam o pensamento do sujeito em movimento dialético, tencionado por contradições e, muitas vezes, não o expressam em toda sua complexidade, ou seja, o pensamento fracassa”. Em outras palavras, “o pensamento não se exprime na palavra, mas nela se realiza” (VIGOTSKI, *apud* ARANHA, 2015, p. 199).

É interessante notar ainda, que no trecho “*as tarifas mínimas estabelecidas pelos aplicativos estão prejudicando muito os motoristas e os clientes*”, Francelino revela que a concorrência entre os aplicativos segurou as tarifas em patamares insustentáveis para manter o serviço. Ele destaca alguns exemplos:

“As pessoas confundem em achar que porque têm muitos aplicativos eles vão suprir a demanda, e não suprem porque as pessoas ficam 40, 50 minutos chamando um aplicativo e ele não aparece porque o preço não sobe e ninguém [os motoristas] vai buscar. Muita gente pensa que é porque o motorista acha determinada região perigosa etc., mas não é! É por causa do valor mesmo! Por exemplo, você pode estar lá na João Damásio [principal rua de uma favela localizada na região periférica de Mossoró] que se a corrida der 30 reais você não passa cinco minutos que o motorista chega. O motorista só não vai lhe buscar porque a tarifa determinada pelo aplicativo é baixa. A Uber, por exemplo, cobra uma tarifa mínima de 5,80

⁴⁴ Francelino, 27 anos, entrevistado em 09/11/2022.

reais, aí essa taxa de 5,80 que eu ganho, tanto faz eu rodar 1 metro como eu rodar 4 km, que é o mesmo dinheiro que eu vou ganhar. Por isso as vezes uma pessoa tá num bairro e vai para outro bairro que é perto e o motorista não vai buscar, porque é melhor ele esperar uma corrida que vai rodar 500 metros do que uma que vai rodar 3 km, porque ele vai ganhar a mesma coisa”⁴⁵.

Observamos que a concorrência se torna progressivamente mais destrutiva para os motoristas. Nessa direção, Max Bezerra, presidente da Associação dos Motoristas Autônomos por Aplicativos (AMAM, em Mossoró), em entrevista ao portal Na Boca da Noite, enfatiza que:

Os desafios dos motoristas de Mossoró é sensibilizar os usuários mossoroenses a fazer uso das plataformas locais na hora de solicitar um veículo. Essa necessidade advém do fato de que com as tarifas mínimas estabelecidas pelas plataformas multinacionais e os descontos feitos por elas estão inviabilizando o trabalho desses profissionais⁴⁶.

Contraditoriamente, os motoristas, imbuídos pela retórica empresarial veem a concorrência como uma coisa boa. Roberto, 48 anos, entrevistado em 29/10/2022, por exemplo, declara: *“eu quero uma coisa que me dê dinheiro, eu sou capitalista raiz, ou seja, se eu achar alguma coisa que me dê mais dinheiro do que me dá hoje os aplicativos, com certeza eu vou. Capitalismo meu amigo, isso se chama capitalismo”*. Na vida prática, Max Bezerra mostra como se dão alguns detalhes econômicos desses motoristas: *“A Uber, por exemplo, tinha estabelecido uma tarifa*

⁴⁵ Francelino, 27 anos, entrevistado em 09/11/2022.

⁴⁶ Dentre as plataformas locais as quais Max se refere está a Mobiee, lançada em Mossoró em 2022. Segundo relatos dos motoristas a taxa cobrada por esse aplicativo é menor. Para maiores detalhes, a entrevista está disponível em: <https://nabocadanoite.com.br/?p=1256> Acesso em: 10/11/2022.

mínima de R\$ 6,90⁴⁷. Depois baixou para R\$ 4,90. Além disso, desse valor, 42% são descontados pelas plataformas. Isso tem tornado o serviço inviável. Os motoristas não estão conseguindo levar renda para casa”⁴⁸. Daí que as retóricas empresariais e suas ilusões aparecem como alternativas de melhora de vida, de ascensão social, de ao menos ter um pingão de dignidade e ser reconhecido na sociedade.

Através do método da participação observante, Souza (2022) tem enfatizado as estratégias de gestão do trabalho empreendidas pela Uber. Nas palavras do autor:

Pude observar essa estratégia durante a participação observante, quando a plataforma prometia pagar tarifas dinâmicas que não eram repassadas em sua integralidade, quando mantinha indicadores de preços dinâmicos diferentes para motoristas em uma mesma região ou quando anunciava preços dinâmicos em determinadas localidades apenas para o fim de promover o deslocamento do motorista, mas sem a real intenção de remunerá-lo (SOUZA, 2022, p. 19).

Nesta citação, podemos vislumbrar que quanto mais motoristas se organizam para trabalhar em horários de pico, mais aumenta essa oferta de serviços e, com isso, há uma tendência na redução dos preços dinâmicos ao longo do tempo, de forma que esta não pode ser uma política consistente (SOUZA, 2022). Na mesma linha de pensamento, Castro (2020, p. 165), ao apresentar os dados de sua pesquisa, destaca que: “conforme relatos dos entrevistados é que ‘domingo é um ótimo dia para se trabalhar’, ‘domingo a gente ganha mais porque tem mais

⁴⁷ Cabe destacar que as falas são de períodos distintos e, como as tarifas cobradas pelos aplicativos oscilam constantemente, os valores expressos por Francelino e por Max Bezerra, são diferentes.

⁴⁸ Max Bezerra, presidente da Associação dos Motoristas Autônomos por Aplicativos (AMAM), em entrevista ao portal Na Boca da Noite. Para maiores detalhes, a entrevista está disponível em: <<https://nabocadanoite.com.br/?p=1256>> Acesso em: 10/11/2022.

dinâmica' e, portanto, 'trabalho todos os dias de domingo a domingo'". Em alguns casos os motoristas recebem bônus caso completem determinadas metas estabelecidas pelas empresas aplicativos.

Na continuidade do diálogo, o motorista Brito apresenta uma contradição que se mostrou comum nas entrevistas quando tratamos do tempo de trabalho e do tempo de não trabalho. Vejamos: *"Eu consigo fazer meu horário com mais facilidade. No entanto, se você quiser ganhar dinheiro nesse ramo, você precisa trabalhar nos finais de semana e durante à noite porque são os dias e horários melhores para ganhar dinheiro. Então isso acaba sendo uma contradição em relação a você dizer que tem tempo. Não, você não tem tempo!"*⁴⁹.

Esses trabalhadores vivem e respiram as empresas-aplicativos porque estão praticamente dia e noite conectados. Assumem a retórica de que não são empregados, de que são patrões de si mesmos como pano de fundo para encobrir a realidade de que diante dos capitalistas, os detentores dos aplicativos –, isso ficou evidente nas entrevistas –, não passam de um rebanho, de um aglomerado incapaz de contrapor as concepções impostas pelas empresas-aplicativos e sua lógica neoliberal. "O discurso do auto-empresendedorismo e do individualismo como salvação, difundido pelos aparelhos ideológicos do neoliberalismo, funciona como o discurso norteador da vida desses sujeitos, aflitos fazendo com que a experiência percebida seja distante da experiência vivida" (CASULO, 2022, p. 110-111).

Eis o medo da tão falada regulamentação da atividade, expresso pela maioria dos motoristas. Os trabalhadores uberizados foram vencidos. Em outros termos:

⁴⁹ Brito, 40 anos, entrevistado em 26/10/2022.

A maioria desses trabalhadores desconhece por completo os direitos existentes. Muitos deles assimilam passivamente a retórica de que não são empregados e que, por isso, não têm direitos, ou de que ser contratado nos termos da CLT implicaria pagamento de impostos e maior exploração. Quando informados de seus direitos, e após refletir sobre a relação com os “aplicativos”, a mudança de posicionamento tem sido sintomática. Por isso, a desinformação pode ser um fator importante para explicar como parte dos trabalhadores toma para si a retórica da “autonomia” e rejeita a CLT (FILGUEIRAS, 2021, p. 152).

A ilusão dos motoristas provém do fato de que trabalhar como autônomos é mais vantajoso do que nos termos da Consolidação das Leis Trabalhistas (CLT). Isto Filgueiras (2021, p. 152) demonstrou não passar de uma suposição gratuita. A realidade, como evidenciou nosso referencial teórico e as entrevistas para este livro, é que nos aplicativos o tempo que esses motoristas despendem no trabalho quase não se distingue do tempo fora do trabalho.

No recorte seguinte examinaremos o paradoxo entre esses trabalhadores precarizados e essa forma sofisticada em que as retóricas neoliberais, os aplicativos e seus entusiastas afirmam que eles (trabalhadores precarizados) são motoristas de todo o mundo e que por isso o serviço de transporte de passageiros demandado por aplicativos trouxe facilidade para a população.

Recorte 2 – Indicador: Os aplicativos oferecem facilidade de deslocamento à população mossoroense.

Jair, 26 anos, entrevistado em 25/09/2022: Como as pessoas não querem ir muito para as paradas de ônibus por causa da demora, elas pegam o Uber para corridas de todo canto, da periferia para o centro, do centro para a periferia e até de uma rua para outra. Geralmente as corridas são para perto, daqui pra lá, as pessoas não querem mais andar a pé, querem que tudo seja rápido. O transporte público, na cidade de Mossoró, não oferece o serviço desejado a população, assim, as pessoas ficam reféns dos aplicativos como a Uber, Xofer, 99, Maxim, Mobiee e outros.

No indicador acima, Jair expressa que o transporte público da cidade de Mossoró não oferece o serviço desejado à população e que por isso as pessoas ficam reféns dos aplicativos. Numa pesquisa de conclusão de curso que investigou a fruição e o tempo livre no espaço urbano da cidade de Mossoró, constatamos (SILVA, 2019) que dos 400 entrevistados, quando indagados sobre quais os meios de transportes utilizados para chegar aos espaços e equipamentos de lazer, cento e oitenta e sete, ou seja, 46,75% responderam que utilizam o carro próprio. Ainda, conforme a pesquisa, oitenta e nove, 22,25%, se deslocam para esses espaços a pé; quarenta e quatro, 11%, afirmaram que utilizam o serviço demandado por meio de aplicativos⁵⁰; trinta e nove, 9,75%, utilizam a própria motocicleta; vinte e três, 5,75%, se dirigem aos espaços de lazer, de bicicleta; apenas quatorze, 3,50%, utilizam o transporte coletivo (os ônibus); três, 0,75%, o serviço de táxi, e apenas um, 0,25%, dos entrevistados, afirmou que utiliza moto-táxi⁵¹. Nem é preciso advertir os(as) leitores(as), pois, a fala de Jair evidencia que: “na cidade praticamente não há transporte público coletivo, ficando a população refém de alternativas poucos usuais para a mobilidade (carona, moto-táxi, táxi coletivo etc.). Recentemente, aplicativos como Uber, Xofer e 99Taxi chegaram na cidade” (XAVIER, *et al*, 2019, p. 120)⁵².

Uma coisa que aqui salta os olhos e, portanto, é interessante observar, é que na maioria das entrevistas os motoristas expressaram preocupação com os preços das tarifas. Elias, 40 anos, entrevistado em 05/10/2022, explica que: “*As multinacionais que estão aí, estão cobrando*

⁵⁰ Oxalá! Utilizam os serviços de nossos “empresários de si mesmos”.

⁵¹ Ver Silva (2019), especialmente o capítulo que discute a dimensão urbana, os espaços e equipamentos destinados ao lazer em Mossoró.

⁵² Sabendo que os aplicativos começaram a oferecer seus serviços em meados de 2017, é importante destacar que no período da pesquisa de Silva (2019), os serviços demandados por aplicativos estavam praticamente iniciando.

um absurdo dos motoristas, o acesso não está muito fácil não para os clientes conseguirem o carro, porque hoje essas multinacionais estão cobrando de 26 a 43% de taxas aqui em Mossoró, de cada corrida. Por isso, a dificuldade está grande para os passageiros”.

A fala sugere que, em detrimento do serviço oferecido pelos aplicativos, os motoristas estão sendo explorados e aquelas pessoas com menor poder aquisitivo dificilmente terão condições de utilizar o serviço demandado por meio de aplicativo. Josinaldo, 43 anos, entrevistado em 16/09/2022, declara que: *“ultimamente, com o preço da gasolina aumentando e as taxas dos aplicativos cada vez mais altas, a coisa não está fácil não. Já estamos vendo as pessoas reclamando dos preços e da demora no transporte por aplicativos. A gente tá trabalhando só para as multinacionais, para pagar gasolina, prestação e manutenção do carro. A Uber não chega com nada”.*

As significações nas falas de Elias e Josinaldo apontam para uma sensação de injustiça com relação as tarifas cobradas pelos aplicativos. Se a tarifa é baixa, fica difícil para o motorista trabalhar, pois, como declarou Francelino, 27 anos, entrevistado em 09/11/2022, *“o motorista só não vai lhe buscar porque a tarifa determinada pelo aplicativo é baixa”.* Por outro lado, se os aplicativos aumentarem as tarifas, diminuirá a quantidade de pessoas que podem pagar. De acordo com os depoimentos de Elias e de Josinaldo, uma questão é colocada em destaque a partir da fala exposta por Jair no indicador acima: os aplicativos oferecem facilidades para quem pode pagar. Por isso, *“nesse jogo, em qualquer cenário, a plataforma tem vantagens”* (SOUZA, 2022, p. 120). Para o autor, os motoristas são um fator de produção para as plataformas não apenas pela extração de sua força de trabalho ou por serem potenciais consumidores de outras empresas conveniadas, mas também por serem fornecedores de insumos básicos e essenciais para a operação das

plataformas, como automóveis, aparelhos celulares, combustível ou pela quitação de impostos sobre propriedade.

Convém observar, agora, que os instrumentos de trabalho da atividade exercida por esses trabalhadores são próprios, financiados ou alugados. Os fatos são tão assombrosos que chegam a ser quase inacreditáveis. Porém, as investigações sobre a situação de penúria dos trabalhadores demandados por aplicativos dão conta de que, enquanto os detentores das plataformas digitais ficam cada vez mais ricos, esses motoristas, em todo caso, tornam-se mais pobres.

Os(as) leitor(as) e qualquer observador crítico não de concordar que, quanto mais altos forem os preços do financiamento e do aluguel, tanto maior o tempo de trabalho para pagá-los. Inclusive, é comum os casais dividirem o carro para trabalhar nas vinte e quatro horas do dia, um trabalha durante o dia e o outro à noite⁵³. Só assim conseguem, dentro do possível, pagar as contas básicas.

Podemos aclarar isso com o auxílio de vários exemplos de nosso campo; no entanto, para não cansar os(as) leitor(as), destacaremos apenas dois: *“Meu carro é financiado. Foi financiado desde o começo e continuo pagando, faltam ainda nove (9) prestações. Assim que eu terminar já tenho em mente trocar o carro, porque assim... a depreciação quando você tá rodando muito é ligeiro. Eu chego a rodar em torno de 250 a 300 quilômetros por dia, sem contar que juntando sábado e domingo eu rodo em torno de 400 a 450 quilômetros só dentro da cidade”*⁵⁴.

⁵³ O casal Rafaela Machado e Elisangelo Sena divide o carro para fazer, cada um, jornadas de 12 horas diárias em aplicativos de transporte, como a Uber e a 99. A esse respeito, ver a reportagem da BBC News Brasil sobre as famílias que dividem o carro para trabalhar 24 horas por dia em apps de transporte. Disponível em: <<https://www.bbc.com/portuguese/brasil-50383388>> Acesso em: 10/04/2023.

⁵⁴ (Wellington, 40 anos, entrevistado em 20/10/2022).

A partir do exposto, podemos entender que o significado que Wellington atribui a essa ideia é a de que os trabalhadores arcam com os custos do trabalho e que ela (a ideia) se torna irrefutável assim que eles se deparam com a realidade. Na mesma direção, *“eu já trabalhei com o carro próprio, já trabalhei com carro de corretor e hoje eu trabalho com carro alugado. São três coisas diferentes. Quando eu trabalhei com o carro próprio – e eu vou ser bem sincero pra você – se você souber trabalhar, o carro alugado, sai mais viável do que o carro próprio. Hoje em dia eu não voltei pro carro próprio por causa disso, porque o carro próprio se você conseguir com uma prestação baixa ou comprar à vista é vantagem, mas se você for comprar um carro financiado para pagar uma prestação de 1.000,00 reais, você vai quebrar, entendeu?! Ou você vai ter que trabalhar muito e quanto mais você trabalha mais você vai quebrar o carro. Hoje em dia eu achei melhor trabalhar no carro alugado porque eu já sei quanto eu vou ter que pagar e não vou ter aquelas surpresas que eu tinha de o ar condicionado quebrar, como aconteceu uma vez comigo e eu tive que gastar 3.000,00 reais, quando não é o ar são os pneus que são mais de 2.000,00 reais. O motor bateu 5.000,00 reais e nem todos os motoristas por aplicativos tem esse dinheiro guardado pra quando o carro quebrar. A grande maioria quando acontece isso se endivida no cartão, ou para de rodar. Como o carro que trabalho é alugado e a prestação não é muito alta eu consigo administrar melhor isso aí, porque o ar quebrou eu falo para o dono: e aí vai ajeitar? Não, não vai ajeitar não? Então eu vou pegar outro carro, e aí eu estou livre sem nenhuma prestação para pagar e se eu não conseguir outro carro eu vou trabalhar com outra coisa até arrumar outro carro. É uma coisa que eu me sinto mais livre”⁵⁵.*

⁵⁵ Brito, 40 anos, entrevistado em 26/10/2022.

No geral, todas as demais despesas relacionadas à atividade exercida por esses motoristas são de suas responsabilidades. Por isso, eles escolhem as melhores corridas e estão sempre em busca dos preços dinâmicos e incentivos financeiros oferecidos pelos aplicativos para os manterem *online*. Para sobreviver, quanto mais corridas fizerem mais precisam fazer. O que parece ser óbvio.

A tela do aplicativo funciona como “um *coaching* didático em tempo integral para o motorista” (SOUZA, 2022, p. 18) gerar engajamento. Ela mostra, dentre tantas outras funções, os locais com preços dinâmicos. Por razões lógicas, as plataformas digitais geralmente disponibilizam os preços dinâmicos para as regiões com melhores infraestruturas de serviços como saúde, educação, comércio e segurança pública. Em Mossoró, as regiões com essa infraestrutura são a Zona Central e Oeste. Daí que as corridas com preços dinâmicos se concentram nessas regiões porque são onde ficam localizados *os barzinhos*, como relatado mais à frente por Wellington, 40 anos, entrevistado em 20/10/2022, e também as universidades públicas, as faculdades privadas, os hospitais, academias, *os shoppings* etc.

Nessa direção, Tozi (2018, p. 9) afirma que:

O papel das infraestruturas públicas se torna, igualmente, essencial, uma vez que a Uber assume, mesmo que indiretamente, a função de um "modal" na conexão com os fixos públicos. Não é mera coincidência que o nome de sua nova expansão regional soe como aqueles normalmente utilizados pelos governos: Plano de Integração Metropolitana. Trata-se, de fato, de um governo privado da vida coletiva e de uma gestão corporativa dos deslocamentos.

O autor ressalta que as áreas em que o serviço é oferecido concentram os bairros de alta ocupação e renda. Assim, os motoristas aceitam as corridas para essas regiões com mais facilidade porque sabem

que as chances de conseguirem uma corrida no retorno são muito maiores. E cancelam com muita frequência as corridas para as regiões periféricas porque sabem que raramente conseguirão uma corrida de retorno. Ou seja, é melhor fazer uma corrida no valor de dez reais para uma região em que há probabilidade de conseguir outra na volta do que para uma região em que essa possibilidade é mínima. Por isso “às vezes uma pessoa tá num bairro e o motorista não vai buscar, porque é melhor ele esperar uma corrida que vai rodar 500 metros do que uma que vai rodar 3 km, porque ele vai ganhar a mesma coisa”⁵⁶.

Essa maneira como os motoristas veem os aplicativos como alternativa que oferece facilidade de deslocamento aos mossoroenses agrada as plataformas digitais. Contudo, paradoxalmente, parte dos motoristas e dos usuários não compraram a ideia de que os aplicativos oferecem um melhor serviço com mais economia de dinheiro e de tempo comparado com o então sistema de transporte tradicional. “Nunca foi tão difícil pedir um Uber ou 99 em Mossoró nestes últimos tempos. O aplicativo passará horas e horas processando e nenhum motorista dará o ar da graça” diz a matéria de um portal de notícias da cidade⁵⁷. Na mesma medida e de forma contraditória, visto que o informante assume a narrativa de que os aplicativos oferecem facilidade para a população, Josinaldo, 43 anos, entrevistado em 16/09/2022, corrobora com a notícia acima ao declarar que “ultimamente, com o preço da gasolina aumentando e as taxas dos aplicativos cada vez mais altas, a coisa não está

⁵⁶ Francelino, 27 anos, entrevistado em 09/11/2022.

⁵⁷ Por que está tão difícil pedir Uber ou 99 em Mossoró. Ver o portal de notícias de William Robson. Disponível em: <<https://williamrobson.com.br/por-que-esta- tao-dificil-pedir-uber-ou-99-em-mossoro/#:~:text=Os%20motoristas%20n%C3%A3o%20est%C3%A3o%20conseguindo,desconta%20imediatamente%2042%25%20do%20apurado>> Acesso em: 30/04/2022.

fácil não. Já estamos vendo as pessoas reclamando dos preços e da demora no transporte por aplicativos”.

Assim, inferimos que há uma contradição estrutural na forma como os motoristas uberizados percebem as relações entre o sistema de transporte público na cidade e a oferta de corridas por aplicativo. Ora percebem que a Uber preenche uma lacuna deixada pelo poder público municipal, ora que fragiliza o serviço ao inviabilizar monetariamente corridas para certas áreas – periféricas – da cidade, penalizando, no fim das contas, tanto o motorista, quanto o usuário mais pobre.

Nessa direção, levando em consideração os efeitos concretos – e visíveis – que a retórica empresarial produz sobre esses trabalhadores, no próximo núcleo centraremos nossa análise sob o viés da *pseudoautonomia* e da ilusão de liberdade assumidas por esses motoristas.

Núcleo de Significação 2 – A pseudoautonomia e a ilusão de liberdade constituem um mundo sem vencedores nem vencidos: “tenho muito mais tempo, muito mais liberdade. Eu tenho essa condição de gerenciar meu tempo para o que eu quiser” (Carlos, 58 anos, entrevistado em 04/11/2022).

Este núcleo é composto pelos seguintes indicadores: 1) A sensação de liberdade e a incorporação passiva de que não são empregados; 2) Os aplicativos como alternativa para os desempregados; e, 3) A *pseudoautonomia* e a liberdade ilusória de trabalhar à vontade.

Recorte 1 – Indicador: A sensação de liberdade e a incorporação passiva de que não são empregados

*Elias, 40 anos, entrevistado em 05/10/2022: **Hoje eu tenho mais tempo, resolvo minhas coisas de casa, entendeu? Tenho muito mais tempo, muito mais liberdade. Quando eu trabalhava com pintura, pra eu pagar um boleto era o maior sofrimento, tá indo fazer umas compras era muito sofrido. Agora faço meu horário e vou na hora que eu quiser, entendeu?***

*Carlos, 58 anos, entrevistado em 04/11/2022: **Hoje em dia eu posso dizer que tenho mais tempo livre, mas isso depende muito como é a maneira que você quer trabalhar, se você quer trabalhar de segunda a sexta e descansar sábado e domingo para ter um lazer você tem, ou não né? Por que como o motorista por aplicativo é autônomo ele pode alternar isso aí. Por exemplo, se ele hoje pela manhã precisa fazer uma manutenção no carro ou lavar o carro ele desliga o aplicativo e vai resolver essas questões, entendeu? Eu tenho essa condição de gerenciar meu tempo para o que eu quiser.***

*Roberto, 48 anos, entrevistado em 29/10/2022: **Eu que faço meu horário, se eu disser: eu vou pra casa agora eu vou, não tem aquela lei que diga que eu não tenho que ir, é a flexibilidade do horário. É por isso que muita gente vai trabalhar nos aplicativos.***

*Wellington, 40 anos, entrevistado em 20/10/2022: **E assim, não tiro muito descanso quando realmente eu quero esticar o horário de trabalho. É uma profissão que chegou pra mim e que eu gosto de fazer, eu gosto de transportar pessoas e conversar com as pessoas, conversar com os passageiros é uma forma de entretenimento tá entendendo? E dirigir para a Uber foi a melhor coisa que aconteceu, foi a melhor oportunidade que eu tinha em vista porque a pessoa não ter estudo, mas aí tinha uma carteira de habilitação.***

O trabalhador uberizado inicia sua jornada sem ter qualquer garantia sobre qual será sua carga de trabalho, sua remuneração e o tempo de trabalho necessário para obtê-la. As estratégias pessoais para a gestão da própria sobrevivência passam a estar no cerne da reprodução social dos trabalhadores, ao mesmo tempo em que são incorporadas e gerenciadas no processo de trabalho (ABÍLIO, 2020a). Apesar do motorista se considerar o dono do próprio negócio e de ter a pretensa liberdade para exercer a atividade na hora que quiser, os aplicativos utilizam um processo de avaliação onde os motoristas precisam manter uma média mínima de aprovação, que é de 4,6 numa escala entre 1 a 5. É obvio, aliás, que apesar do dinheiro ser necessário e fundamental para a vida desses trabalhadores e de suas famílias, cumprir com as exigências

das plataformas é igualmente necessário e fundamental, porque só assim eles evitam o bloqueio da conta. Para ilustrar isso, deve ser citado o relato de Fabiano, 36 anos, entrevistado em 05/11/2022: *“Eu não tenho um horário certo, tipo, eu trabalho de manhã e tive que resolver alguma coisa fora dos aplicativos, então eu pego aquelas horas que tirei para resolver meus problemas pessoais durante o dia e jogo para o horário da noite. Mas eu tento sempre fazer no máximo entre 8 e 12 horas de trabalho por dia. Nos finais de semana eu estico mais, trabalho de 14 a 16 horas. Mas não assim seguido, é pausado, trabalho e paro, e depois volto”*.

Tais afirmações indicam que, na prática, não há liberdade no que se refere à prestação do serviço. Só se ganha o dinheiro se trabalhar, e ainda é necessário cumprir com as exigências das plataformas. Desta forma, os trabalhadores são dependentes das empresas-aplicativos para sobreviverem, eles sentem maior pressão para aceitar esses serviços e não têm como fazer muitas escolhas, uma vez que a demanda por trabalho não é suficiente. Eles expressam preocupação com o sistema de avaliação, com suas reputações e com a permanência na plataforma (KALIL, 2020).

Tais questões podem ser corroboradas na fala de Wellington, 40 anos, entrevistado em 20/10/2022: *“dirigir para a Uber foi a melhor coisa que aconteceu, foi a melhor oportunidade que eu tinha em vista porque a pessoa não ter estudo, mas aí eu tinha uma carteira de habilitação”*. Observa-se na fala a sensação de fracasso e a autoculpabilização por não ter estudo. Além disso Wellington afirma que: *“Hoje eu trabalho em torno de 12 a 13 horas por dia. Mas assim, por que eu quero trabalhar esse horário, tá entendendo? Até porque é pra ganhar mais. Isso é na semana. No sábado e no domingo eu chego a rodar 15 a 18 horas no sábado e, no domingo, do mesmo jeito. Sábado e domingo tem muitos barzinhos, tem*

festas tá entendendo? E assim, é uma maneira de você ganhar um dinheiro a mais, tá entendendo?''.

Nessa direção, no capitalismo atual, a expropriação do tempo da vida expressa-se, de maneira paradoxal, na falta de tempo. Dardot e Laval (2016, p. 327) também colaboram com essa discussão e destacam que:

Trata-se do indivíduo competente e competitivo, que procura maximizar seu capital humano em todos os campos, que não procura apenas projetar-se no futuro e calcular ganhos e custos como o velho homem econômico, mas que procura sobretudo trabalhar a si mesmo com o intuito de transformar-se continuamente, aprimorar-se, tornar-se sempre mais eficaz. O que distingue esse sujeito é o próprio processo de aprimoramento que ele realiza sobre si mesmo, levando-o a melhorar incessantemente seus resultados e seus desempenhos. Os novos paradigmas que englobam tanto o mercado de trabalho como o da educação e da formação, "formação por toda a vida" (*long life training*) e "empregabilidade", são modalidades estratégicas significativas.

Para os autores, no novo mundo da sociedade em desenvolvimento o indivíduo não se vê mais como um trabalhador, mas como uma empresa que vende um serviço. Mészáros assim caracteriza as formas contemporâneas do desenvolvimento capitalista e o culto ao indivíduo:

O avanço vitorioso das forças produtivas capitalistas produz um modo de vida com ênfase cada vez maior na privacidade. Conforme progride a libertação capitalista do ser humano em relação à sua dependência direta da natureza, intensifica-se também a escravização humana pela nova "lei natural" manifesta na alienação e reificação das relações sociais de produção. Ao defrontar-se com as forças e os instrumentos incontroláveis da atividade produtiva capitalisticamente alienada, o indivíduo busca refúgio em seu mundo privado "autônomo". Ele pode fazer isso porque agora parece que o poder hostil da necessidade natural direta, que antes o unia aos demais seres humanos, está sob controle. E isso não é tudo. O "*übergreifendes Moment*" (fator predominante) é que ele também é induzido e até compelido a recolher-se a seu minúsculo domínio privado – e não só

capacitado para proceder assim pelo desenvolvimento capitalista das forças produtivas –, na medida em que, com a expansão da *produção de mercadorias*, seu papel *como consumidor* privado adquire importância cada vez maior para a perpetuação do sistema capitalista de produção. Nesse domínio da privacidade - no qual o indivíduo afirma sua "soberania" ilusória (sob pesada hipoteca, mas grotescamente glorificada por fantasias ingênuas, expressas em slogans do tipo "o lar do inglês é seu castelo"), a liberdade pode parecer completa, porque os objetivos e os limites da ação parecem coincidir, parecem estar em perfeita harmonia com os meios e as forças para sua execução. Todavia, a contradição subjacente é assombrosa. A libertação relativa do ser humano em relação à sua dependência direta da natureza é alcançada por meio de uma ação social. Não obstante, por causa da reificação das relações sociais de produção, essa realização aparece em uma forma alienada: não como independência relativa em relação à necessidade natural, mas como liberdade em relação às restrições impostas pelos laços e relações sociais, como um culto cada vez mais intenso à "autonomia individual" (MÉSZÁROS, 2008, p. 239).

Nestas condições, "as identidades variadas e múltiplas coexistem como se boiassem no vazio, sem uma determinação mais abrangente, como se o único nexo fosse o próprio processo identitário em si mesmo, isto é, a singular relação entre o indivíduo e os valores que escolheu para conformar sua autoimagem" (IASI, 2017, p. 125). Os discursos jogam um papel muito importante, e nada mais lógico do que usar a ideia da novidade, de que há uma realidade "nova" para surpreender o adversário, deixando-o atônito. O objetivo é sempre o mesmo: convencer trabalhadores da necessidade de adaptação à suposta "nova" realidade (FILGUEIRAS, 2021). Mas, a expressão mais acabada da atual realidade da classe trabalhadora é "uma relação entre seres humanos que se apresenta na forma fantasmagórica de uma relação entre *smartphones*" (IASI, 2017, p. 124). Essa é a trajetória ascendente da *classe-que-vive-do-trabalho*.

De forma gradativa, do centro para a periferia, o culto ao trabalho sob demanda por meio de aplicativos foi enfiado goela a-baixo aos

trabalhadores expulsos de seus postos de trabalho, como se a uberização fosse a solução correspondente ao desemprego. Mais uma vez é o pensamento de Antunes que orienta nossa visão sobre o processo das metamorfoses do mundo do trabalho:

Ressoa nessa fotografia nefasta do labor, uma das principais invenções “modernas” (ou “pós-capitalistas”?) do capital: os trabalhadores uberizados, nos quais o capital pode se utilizar quase ilimitadamente da força de trabalho. Foi por isso que sugeri recentemente a hipótese de que o *capitalismo de plataforma*, aquele impulsionado e comandado pelas grandes corporações globais, tem algo que se assemelha à *protoforma do capitalismo*. O que isso significa? Em pleno século XXI, com algoritmos, inteligência artificial, *internet das coisas*, *big data*, Indústria 4.0, 5G e tudo mais que temos deste arsenal informacional, enquanto as burguesias proprietárias e seus altos gestores acumulam enormidades incalculáveis de dinheiro e riqueza, há centenas de milhões que exercem modalidades de trabalho típicas de uma era de *servidão*. E isso se tiverem sorte, se forem contemplados com o *privilégio* de encontrar trabalho, alguma forma de *nova servidão*, padecendo das vicissitudes e vilipêndios do que denominei *escravidão digital* (ANTUNES, 2020a, p. 36-37).

Com base em todas essas discussões, entendemos que através das novas tecnologias os empregos formais foram e continuam sendo substituídos pelos empregos informais em prol do aumento de lucro das empresas-aplicativos. E ainda que os trabalhadores uberizados não deixem de reconhecer e reivindicarem direitos previstos na CLT, como pagamento mínimo, regras para punições e dispensas, parte importante dos trabalhadores engajados nos aplicativos têm assumido a narrativa neoliberal e a condição de autônomos como expressão de ideal e de liberdade no trabalho. Essa é a situação desses trabalhadores na sociedade *digitalizada e tecnologizada*⁵⁸ deste começo de século XXI.

⁵⁸ Ver Ricardo Antunes, “O privilégio da servidão: o novo proletariado de serviços na era digital”. Em particular o capítulo 1 em que ele trata das fotografias do trabalho precário global.

No próximo indicador, nosso esforço se concentrará em analisar como o trabalho demandado por aplicativos se tornou alternativa para os desempregados e trabalhadores prioritariamente mais vulneráveis.

Recorte 2 – Indicador: Os aplicativos como alternativa para os desempregados

Elias, 40 anos, entrevistado em 05/10/2022: Trabalho como motorista por aplicativos desde quando a Uber chegou em Mossoró, em 2017. Como não arrumei outro emprego melhor, que ganhasse bem, preferi ficar aqui.

Josinaldo, 43 anos, entrevistado em 16/09/2022: Eu tinha uma empresa de auditoria e uma de transportes aí com a pandemia tive que readaptar para não perder tudo, fechar a empresa de auditoria, demitir meus motoristas e vim trabalhar como motorista da Uber e de outros aplicativos.

Elias, 40 anos, entrevistado em 05/10/2022: Eu trabalhava com pintura, era pintor. Trabalhei durante muito tempo em empresas, depois, fiquei desempregado e comecei trabalhar pra mim mesmo.

As falas presentes no indicador acima remetem às novas configurações do mundo do trabalho, evidenciando como foi possível dispensar o trabalho sem perder o controle sobre ele. Como aponta Abílio (2020a, p. 114), “tal dispersão se fez acompanhada de uma crescente transferência de riscos e custos das empresas soberanas [...] para as empresas e os trabalhadores a elas subordinados”. Nessa perspectiva, as empresas-aplicativos, com as regulações estatais e o papel ativo do Estado⁵⁹ representam as novas formas de trabalho que surgiram neste começo de século XXI.

Que tremenda beleza a situação fantástica da grande maioria dos trabalhadores brasileiros, consumidos pelo trabalho e pela miséria,

⁵⁹ De acordo com Abílio (2020) por essa perspectiva, ela se conecta ao direito como o campo em movimento, de disputas permanentes em torno das regulações que materializam os conflitos, as assimetrias e desigualdades, e as vitoriosas legitimidades que os envolvem. Ainda, na relação entre inovação tecnológica e o papel do Estado, a uberização também se refere aos desafios nacionais ante os espaços transnacionais que se formam no ciberespaço do mundo do trabalho, dando uma nova dimensão ao que David Harvey (1992) denominou *organização na dispersão*.

homens e mulheres explorados/as sem qualquer direito trabalhista previsto na Constituição Federal como previdência, férias, assistência médica, 13º salário, garantias em caso de incapacidade laboral, dentre outros. E que encantadores os resultados dos últimos detalhes das *profecias autorrealizáveis*: motoristas sob demanda por meio de aplicativos trabalhando horários extenuantes para pagar os custos com o próprio trabalho, aplicativos cobrando taxas exorbitantes e motoristas se prostituindo⁶⁰ para conseguir o pão de cada dia. “Se todos os proletários afirmassem sua decisão de morrer de fome a trabalhar para a burguesia, esta seria obrigada a renunciar ao seu monopólio. Mas, não é o que ocorre: essa possibilidade é praticamente irrealizável e, por isso, a burguesia prospera” (ENGELS, 2010, p. 118).

O proletariado é desprovido de tudo – entregue a si mesmo, não sobreviveria um único dia, porque a burguesia se arrogou o monopólio de todos os meios de subsistência, no sentido mais amplo da expressão. Aquilo de que o proletariado necessita, só pode obtê-lo dessa burguesia, cujo monopólio é protegido pela força do Estado. Eis por que o proletariado, de direito e de fato, é escravo da burguesia, que dispõe sobre ele de um poder de vida e de morte. [...]. E se o operário for suficientemente louco para preferir morrer de fome a se submeter às “justas” propostas dos burgueses, seus “*superiores naturais*”? Ora, é fácil encontrar um outro que as aceite, pois há muitos proletários no mundo e nem todos são insensatos o bastante para preferir a morte à vida (ENGELS, 2010, p. 118).

Toda parafernália utilizada no exercício do trabalho pelos motoristas pertence aos mesmos. No paraíso das tecnologias da informação e comunicação, os detentores das plataformas digitais estão ficando cada vez mais ricos. Eles não se apropriam só da força de

⁶⁰ Em reportagem, a Folha de São Paulo, revelou que motoristas por aplicativos estavam fazendo sexo com passageiros durante as corridas em troca de dinheiro. Disponível em: <<https://www1.folha.uol.com.br/cotidiano/2022/07/em-busca-de-dinheiro-motoristas-por-aplicativo-fazem-sexo-com-passageiros-em-corridas.shtml>> Acesso em 29/04/2023.

trabalho, mas se apropriam também dos instrumentos de trabalho. Nessa direção, quanto mais esses motoristas trabalham, mais produzem riquezas alheias. Eis as taxas exorbitantes cobradas pelos aplicativos. Quanto a posse do veículo – principal ferramenta de trabalho para exercer a atividade sob demanda por meio dos aplicativos –, ou seja, para realizar as corridas, anteciparei uma observação geral dos informantes. Sete (7) dos informantes pagam financiamento do carro; dois (2) possuem o carro próprio, ou seja, já foi quitado; e, um (1) paga aluguel do carro para trabalhar. Os valores das prestações – do financiamento – e dos aluguéis são altíssimos e os bancos, concessionárias ou locadoras não correm nenhum risco. Porque caso falte com os compromissos, o motorista é perseguido pela polícia. Para atestar o estado vergonhoso e a barbárie em que vivem esses motoristas, basta um exemplo: *“Como é que você vai explicar um cara que ele vai ter que escolher as melhores corridas se ele saiu de casa com 2, 3 papel de energia atrasados e com a prestação do carro atrasa num atrasa, tá entendendo? Então esse tempo todinho que a gente tá aqui a gente já viu banco tomar carro de gente, o cara tá na corrida e encostar a polícia e tomar o carro, o motorista andar com o pneu estoura não estoura, andar com o carro sem seguro porque não tem condições de pagar. Então, a gente já viu de tudo”*⁶¹.

Eis o trabalhador uberizado, eis a liberdade! Assim, conforme as falas dos motoristas mais experientes – com mais tempo de trabalho nos aplicativos – percebemos um descontentamento sombrio de que desejam o retorno ao emprego formal, que abominam o presente, não possuem esperanças no futuro e entregam-se a influências perversas de demagogos do “malabarismo intelectual”⁶² e da política. Não obstante,

⁶¹ Francelino, 27 anos, entrevistado em 09/11/2022.

⁶² Sobre esse assunto, vale conferir a tematização realizada por Silva *et al* (2022), acerca do malabarismo intelectual e a precarização do trabalho nos contextos do

apesar do cansaço, do envergonhamento e da precariedade material do cotidiano, não abandonam a retórica neoliberal a favor da desregulamentação.

A sensação e os significados da transitoriedade, da qual falou Castro (2020), nos é revelada: *“O que eu percebo é que os motoristas estão se prostituindo por qualquer valor, é tipo você ter um patrão que tá oferecendo 2.000,00 ali por um emprego e chegar outro que ofereça 1.000,00 para ter dois trabalhadores, e ter os trabalhadores aceitando. Assim o patrão que pagava 2.000,00 não vai mais pagar porque tem trabalhador aceitando trabalhar por 1.000,00. É assim que tá funcionando a questão dos motoristas por aplicativos. Por isso que tem muita mentira entre os motoristas, uma pessoa chega para um motorista e pergunta quanto ele ganha e ele responde que ganha 8.000,00 a 10.000. Por isso as pessoas que estão fora querem entrar, aí quando entram ganham 3.000,00 por mês e gastam 2.000,00 no carro, e aí?”*⁶³.

Observamos que as significações no relato de Francelino se aproximam das de Brito quando perguntado sobre o tempo de trabalho e as estratégias utilizadas no exercício da atividade e da renda: *“Eu fico mais tempo parado do que andando. Mas entenda, eu estou dizendo na minha realidade. Por exemplo, estou parado aqui e vamos dizer que daqui pra meia noite eu faça 10 corridas, se eu não fizer vou embora. Zero estresse. Agora, se você perguntar a maioria dos motoristas eles vão dizer que o aplicativo tocou eles apertam o dedo e correm. Depois vão mentir, dizer que ganham 10 mil quando na verdade eles não sabem nem quanto ganham porque gastam tudo com combustível, manutenção do carro e*

autoempreendedorismo e da economia do compartilhamento. Ver também Filgueiras (2021), especialmente o capítulo 3, onde ele trata dos novos trabalhadores.

⁶³ Brito, 40 anos, entrevistado em 26/10/2022:

*taxas dos aplicativos. Tem motorista de aplicativo, você pode ter certeza, que termina no vermelho sem saber*⁶⁴.

A afirmação de Francelino é corroborada com os dados da pesquisa realizada por Tozi (2018, p. 3), que mostrou que “boa parte do trabalho realizado pelos ‘motoristas-parceiros’ é trabalho não pago. Aliás, nossas entrevistas [...], revelam que muitos motoristas pagam para trabalhar, quando consideradas as suas despesas (veículo, combustível, seguro, manutenção, internet, entre outros) e seus ganhos”. Nota-se ainda que em sua fala, Francelino não se refere ao tempo que fica parado à disposição do aplicativo. Ou seja, *o pedagogismo*⁶⁵ (SOUZA, 2022) já foi inculcado de tal forma que o tempo – seja qual for a quantidade – que ele fica à disposição dos aplicativos à espera de corridas não lhe causa nenhum estresse. “Zero estresse” (Francelino, 27 anos, entrevistado em 09/11/2023). Percebe-se na fala de Francelino que esses motoristas vivem permanentemente no improviso do instante, da incerteza e da esperança reduzida na espera pelas baixas tarifas pagas pelos aplicativos.

As falas presentes no indicador abaixo contribuem para compreender como as plataformas digitais impõem sobre esses trabalhadores a *pseudoautonomia* e a liberdade ilusória de trabalhar à vontade.

⁶⁴ Francelino, 27 anos, entrevistado em 09/11/2023.

⁶⁵ O pedagogismo misturado ao incentivíssimo e ao tarefismo fomentado pelas plataformas digitais prepara o terreno através das capacitações profissionais materializadas em conteúdos digitais com instruções sobre todas as características da atividade desenvolvida pelos motoristas. Para Souza (2022) no conteúdo pedagogismo, a Uber é seletiva e não aborda ou qualifica os motoristas sobre os custos reais da atividade do motorista, nem muito menos sobre a possibilidade jurídica de reconhecimento da relação de emprego desses profissionais, o que constitui uma prática deliberada de impedir que informações relevantes se tornem conhecidas e fruto de futuras pautas sindicais. O pedagogismo seletivo trabalha lado a lado com o obscurantismo.

Recorte 3 – Indicador: A *pseudoautonomia* e a liberdade ilusória de trabalhar a vontade

Roberto, 48 anos, entrevistado em 29/10/2022: É o seguinte, hoje, os aplicativos são uma renda extra, uma renda boa, você trabalha na hora que você quer e você não tem ninguém mandando em você e dizendo o que você tem que fazer ou deixar de fazer, então, você tem o comércio livre e você dita o valor que você vai cobrar. É por isso que muita gente vai para eles, e como hoje os empregos que aparecem é de 1 ou 2 salários mínimos ninguém quer ir para emprego. E vai para um emprego se for assim, o cara tem uma flexibilidade de trabalhar um dia e outro não. Mas se for aquele emprego, por exemplo, você vai trabalhar num posto de gasolina que vai lhe dá 1.500,00 contos por mês para você ficar ali preso de segunda a segunda com apenas um dia de folga ninguém quer. Só vai se for muito acomodado e não queira correr atrás, se ele for pensar ele não vai, ele vai para os aplicativos. É por isso que tem muita gente nos aplicativos.

Fabiano, 36 anos, entrevistado em 05/11/2022: Comecei a trabalhar na Uber por causa da liberdade. No começo, o que eu passo o dia hoje para ganhar hoje, eu ganhava só na parte da tarde. No começo era bom!

Brito, 40 anos, entrevistado em 26/10/2022: Foi a flexibilidade do horário, eu consigo fazer o horário com mais facilidade, eu escolho o dia que quero trabalhar e se eu tenho uma semana de provas, aquela semana ali, eu tento dedicar só um horário para estudar, então eu trabalho menos naquela semana e consigo me dedicar mais nas outras semanas que eu não tenho provas, então é uma coisa que eu não conseguiria fazer se fosse num trabalho mesmo, entendeu? Então o principal ponto foi esse, a flexibilidade de horário. Agora vai parecer até uma contradição o que vou dizer: mas se você quiser ganhar dinheiro nesse ramo, você precisa trabalhar nos finais de semana e durante a noite porque são os dias e horários melhores para ganhar dinheiro.

É interessante notar que Fabiano demonstrou desesperança e contrariedade em relação ao período em que iniciou na atividade demandada por aplicativos. Ou seja, como já apontado na revisão de literatura, em qualquer cenário as plataformas têm vantagens frente aos motoristas, pois, tão bom quanto observar que os motoristas estão cumprindo as missões definidas é constatar que esses trabalhadores não conseguiram cumprir as metas, porque desta maneira as viagens realizadas sem o pagamento de qualquer prêmio funcionam como um espólio de guerra para motoristas derrotados que se esforçaram muito, mas não lograram completar os objetivos e as metas (SOUZA, 2022).

As plataformas se apropriam da sensação de autonomia e os exploram em cargas horárias extenuantes de trabalho. A fala de Roberto, 48 anos, entrevistado em 29/10/2022, revela de modo efetivo esta questão: *“é o seguinte, hoje, os aplicativos são uma renda extra, uma renda boa, você trabalha na hora que você quer e você não tem ninguém mandando em você e dizendo o que você tem que fazer ou deixar de fazer, então, você tem o comércio livre e você dita o valor que você vai cobrar”*. Embora a fala de Roberto expresse entusiasmo no que concerne à substituição da velha relação de trabalho – o trabalho com carteira de trabalho assinada – pela nova forma de trabalho, ela está carregada de significado no que diz respeito ao desemprego, ou seja, a retórica da autonomia e da flexibilização está diretamente ligada a falta de emprego. Na intenção de melhor compreender a fala de Roberto recorreremos ao roteiro de entrevistas, especificamente, na indagação sobre se o motorista trocaria o trabalho sob demanda por meio de aplicativos por um emprego formal, ou seja, com carteira de trabalho assinada: 8 (oito) dos 10 (dez) informantes responderam que trocariam. Em outras palavras, desejam um emprego com carteira de trabalho assinada. Não obstante, através das plataformas, dos aplicativos e do empreendedorismo, a maioria dos informantes caiu na narrativa da flexibilização do trabalho como solução para o desemprego. Tais falas evidenciam o que Filgueiras (2021, p. 149) discute sobre os trabalhadores autônomos:

Parece que parte importante dos trabalhadores, de fato, têm caído no discurso corporativo. Isso foi detectado nas entrevistas com entregadores no Brasil e na Espanha na pesquisa UFBA-UCM, em 2020. A maioria dos trabalhadores contratados como autônomos na Espanha (60,9%) prefere seguir no arranjo, resultado semelhante ao encontrado no Brasil (54,4%). Quase sempre as justificativas dos respondentes, em ambos os casos, para não querer o reconhecimento do vínculo de emprego foram ter mais flexibilidade, autonomia e rendimentos sendo "autônomo".

Essa realidade sobre a flexibilização, o rendimento e os determinantes para trocar a informalidade pelo vínculo empregatício é detalhada na fala de Roberto. Vejamos os significados da modalidade de trabalho autônomo e as exigências estabelecidas pelo nosso informante para ingressar no emprego formal quando perguntado sobre se trocaria a atividade desenvolvida sob demanda por meio de aplicativos por um emprego com carteira de trabalho assinada: *“Trocaria, mas só se fosse por um emprego que ganhasse o mesmo valor. Difícil é que não tem esse emprego no mesmo valor. Por exemplo, você tira 1.500,00 contos por semana, vai dar 6.000,00 contos por mês. Qual é o emprego que lhe dá 6.000,00 contos por mês em Mossoró? Aponte aí um que dá? Não tem! Nem o emprego de gerente, um negócio mais sofisticado, não tem. Aqui eu digo assim: “eu quero ganhar mais, então eu trabalho mais”. Eu tenho uma meta de pagar um carro ou de fazer uma viagem, então eu vou trabalhar mais. E num emprego com carteira assinada você pode trabalhar mais, você pode trabalhar feito um condenado que não aumenta porque o patrão quer tirar seu couro, mas não quer lhe dar um aumento”⁶⁶.*

A fala de Roberto contribui para movimentar os sentidos, produzindo novas configurações e novas significações. Esta fala sugere que ele comprou a ideia de que ganhar mais dinheiro só depende dele, ou seja, a ideia da meritocracia tão vendida pelas plataformas digitais.

⁶⁶ Roberto, 48 anos, entrevistado em 29/10/2022.

“Esse é o teor das estratégias políticas ativamente encorajadas pelo patronato” (DARDOT e LAVAL, 2016, p. 340), e “o sucesso nesse estilo de negócio, ao que parece, se dá na capitalização da erosão do trabalho e do paradoxo do mundo moderno, isto é, a exploração de gente que não encontra mais outro trabalho” (CASTRO, 2020, p. 60), afinal “a Uber oferece o que ser taxista ofereceu por muitos anos – um trabalho que requer pouca habilidade, e que tem um baixo custo de largada, é melhor do que ficar em casa sem fazer nada” (SLEE, 2017, p. 131). Nessa direção, queremos destacar a importância da fala de Francelino que se contrapõe a de Roberto: *“Eu vou falar a verdade, de 50 motoristas por aplicativos, talvez um fale a verdade, diga quanto ganha, diga qual é a quilometragem que roda, se ele ganha dinheiro, se ele não ganha, se ele tem prejuízo ou se não tem. Qual é a grande ilusão desse emprego? É a de que a pessoa trabalha no comércio e ganha 1.000,00 reais, aí tem que pagar transporte e alimentação para ir trabalhar, aí ela vai, arruma um carro velho e vem trabalhar aqui, aí aqui ela faz, se botar mesmo para rodar, 300, 350, 400 reais por dia. Só que ela tem que tirar a manutenção, o combustível, pneus e o trabalho, aí ela aguenta aqui 6 meses achando que tá ganhando dinheiro, aí ela diz: “tá bom demais, eu ganho entre 4 a 5 mil reais”, e dizendo que tá ganhando dinheiro, quando der 6 meses ela gasta no mínimo entre 5 a 8 mil reais no carro. Tem amigo nosso aqui que troca os pneus do carro 4 vezes por ano. Na verdade, eu digo com toda certeza, ela só tá movimentando o dinheiro dos outros”⁶⁷.*

A fala acima materializa o cotidiano desses trabalhadores e pode perpetuar no tempo possibilitando novas reflexões. Esses trabalhadores permitiram que os aplicativos alcançassem seu desenvolvimento, porque continuamente quiseram se desenvolver apenas como trabalhadores

⁶⁷ Francelino, 27 anos, entrevistado em 09/11/2022.

isolados, autônomos, empreendedores (*sic*) etc. Essa premissa maior é repetida uma vez mais nas palavras de Castro (2020, p. 60), com muita ênfase, da seguinte forma:

A valorização do trabalhador e do trabalho individual pautado no esforço próprio, independente de qual seja a função e das condições nas quais é realizado, é corrente nos motoristas de uber entrevistados. Entendem o sucesso ou o fracasso na luta por uma vida melhor, essencialmente como reflexo da disposição ao trabalho e, portanto, como de responsabilidade individual.

Diante das ilusões sobre o trabalho informal que esses despossuídos carregam na cabeça, não conhecerão senão o aprofundamento da precarização do trabalho em direção aos *subterrâneos do inferno de Dante* (ANTUNES, 2020a). Vale recordar que:

Todavia, ao contrário do que supõem esses entrevistados, os entregadores com carteira assinada têm rendimentos superiores aos contratados como autônomos, antes (8% acima) e ainda mais durante a pandemia (56% superiores)". Isso sem contar os demais direitos da CLT que aumentam a renda (férias, 13º salário, FGTS) e tornam o emprego formal ainda mais vantajoso. Também ao contrário do imaginado, nas faixas de rendimentos da grande maioria dos entregadores não se paga imposto de renda. Os encargos relacionados ao emprego formal são pagos pelas empresas (FGTS, parte ou todo o INSS) e, assim como os que eventualmente incidem sobre o salário (parcela do INSS), vão para os bolsos dos próprios trabalhadores quando estes adoecem, são dispensados ou se aposentam (FILGUEIRAS, 2021, p. 149-150).

Além disso, uma característica marcante do trabalho demandado por aplicativos é que o controle da força de trabalho é realizado pelos algoritmos. Apesar de os motoristas desempenharem algum poder em relação a tomadas de decisões em face da empresa, isso ocorre sempre em desfavor das suas condições de trabalho. "O monitoramento visando a demissão tem crescido tanto quanto o monitoramento para

contratação e disciplina comum. A vigilância é direta, pessoal e intrusiva – e essas características vão se tornando cada vez mais forte” (STANDING, 2014, p. 2010). Toda desgraça decorre, portanto, da fé que esses despossuídos depositam no empreendedorismo e de que são patrões de si mesmos.

A tecnologia desempenha um papel nas dinâmicas entre todos esses elementos ao contribuir na formatação das interações humanas, determinando o conteúdo da ideologia, das normas sociais, do mercado de trabalho, das práticas organizacionais, do direito e do mercado de capitais, além de também ser influenciada pela ideologia, normas sociais e direito. Nota-se que essa perspectiva não considera a tecnologia como um elemento monolítico e exógeno às dinâmicas econômica, política e social, mas a tem como produto e como influenciadora dessas interações (KALIL, 2020, p. 50).

Isso foi detectado durante as entrevistas. Em todos os casos, as justificativas dos informantes, quando perguntados sobre quais as vantagens de trabalhar sob demanda por meio de aplicativos, foram as de terem mais liberdade e serem os patrões de si mesmos. A fala de Jair, 26 anos, entrevistado em 25/09/2022, amplia nossa compreensão de que *a retórica da autonomia e da flexibilização é repetida por esses motoristas. Por isso devemos comunicar essa preciosa passagem para que nada se perca: “Minha vantagem é que eu ganho bem e faço meu próprio horário. E sem falar que sou meu próprio patrão. Não tem ninguém enchendo meu saco. Tem passageiro que fica dizendo que eu não sou meu próprio patrão, que eu trabalho para a Uber. Porque tem gente que reclama, por exemplo, às vezes pega uma corrida e a pessoa quer botar a criança sem cadeirinha, ou quer entrar com um cachorro para ficar andando dentro do carro, aí eu digo que não pode, aí o passageiro diz que*

eu tenho que obedecer ao aplicativo. Aí eu digo: “negativo, o carro é meu, se eu quiser você não entra, cancele a corrida e pronto!”⁶⁸.

Vale a pena ainda mencionar como a representação aqui trazida à luz por Francelino também se encontra em consonância com a de Jair. Ele detalha os motivos de sua opção de trabalhar sob demanda por meio dos aplicativos: *A vantagem para mim é a flexibilização do horário. “Aqui eu trabalho na hora que eu quero, isso é bom demais, não vou mentir. Mas tenho que ser realista, essa questão de trabalhar na hora que quer é e não é uma vantagem. Muita gente se engana com isso porque se você tem uma meta por dia você tem que trabalhar, porque se não trabalhar, não ganha. Agora, é verdade que eu faço meu horário, por exemplo, eu estava assistindo ao jogo hoje e saí para fazer uma corrida e logo voltei para terminar de assistir ao jogo. Se eu estivesse trabalhando numa empresa com carteira assinada, o patrão ia permitir que eu assistisse ao jogo? Aqui não tem patrão para encher meu saco! Estão falando em regulamentar a Uber. Tenham uma coisa, ela vai ter que escalar motoristas para trabalhar à noite, porque ela é 24 horas. Ela vai ter que determinar os horários dos motoristas, aí o motorista diz que não pode naquele horário, então, ela diz: “você está fora da plataforma”. Se for um emprego com direitos e horários determinados eu não fico nela. Na verdade, ninguém vai querer. É porque o povo quando vê uma coisa que tá quieta quer bulir na merda seca”⁶⁹.*

As falas dos informantes revelam o pensamento e os significados da ideologia, isto é, do discurso neoliberal da liberdade na organização do trabalho. Com essa fé no poder do trabalhador autônomo, esses empresários de si mesmos misturam continuamente as condições de trabalho mais rígidas, arbitrárias e piores rendimentos com as condições

⁶⁸ Jair, 26 anos, entrevistado em 25/09/2022.

⁶⁹ Francelino, 27 anos, entrevistado em 09/11/2022.

mais aceitáveis de trabalho daqueles trabalhadores formalmente empregados. Toda essa lógica dos nossos informantes se passa na brilhante imaginação da concorrência e do modo atual de ser livre. “Vivemos em um tempo em que ser explorado tornou-se um privilégio” (MORAES; OLIVEIRA; ACCORSI, 2019, p. 675).

Rosso (2017, p. 272) viu mais longe e observou muito bem que:

A distribuição flexível das horas abriu rombos na divisão dos tempos de trabalho em relação aos tempos de não trabalho ou tempos livres. Desta maneira, os 365 dias do ano são convertidos em dias de trabalho. As 24 horas do dia são transformadas em horas laborais. Não existem dia do ano ou hora do dia que não possam ser convertidas em tempo de produção e de circulação de valor. O tempo é o incenso a ser queimado no altar do capital.

Para finalizar a discussão apresentada neste núcleo que procurou analisar a *pseudoautonomia* e a liberdade ilusória, afirmamos que essa autonomia e liberdade enfatizadas por estes trabalhadores têm sido contraditadas pelos pesquisadores do mundo do trabalho. Assim, os sentidos e significados no que concerne à *pseudoautonomia* e à liberdade ilusória dos motoristas resumem-se nas expressões mais gerais que todos eles conhecem bem, das quais são exemplos: “*Aqui eu trabalho na hora que eu quero porque eu mando no meu trabalho*” (Francelino, 27 anos, entrevistado em 09/11/2022); “*A principal vantagem é a liberdade porque não tem ninguém mandando no meu trabalho, entendeu? Eu não tenho um patrão*” (Roberto, 48 anos, entrevistado em 29/10/2022); “*A vantagem para mim é a flexibilização do horário. Quando você faz seu horário de trabalho você não tem ninguém para mandar em você e dizendo como você tem que fazer, tá entendendo? E isso é o que torna a sua opção por ser um motorista por aplicativo ser bem melhor*”⁷⁰. Os exemplos se

⁷⁰ Wellington, 40 anos, entrevistado em 20/10/2022.

sucedem com os demais entrevistados, por isso, deixemos de lado as ilusões de nossos desvalidos para não deixar o livro cansativo para os(as) leitor(as).

Enquanto estas linhas estão sendo escritas, por exemplo, os motoristas demandados por aplicativos paralisaram suas atividades e estão fazendo manifestação nas ruas das cidades brasileiras em prol de melhores condições de trabalho. Temos, portanto, mais uma vez a constatação desse paradoxo entre a afirmação de ser livre, ou seja, de não ter patrão, de ser um trabalhador autônomo, empreendedor, empresário de si mesmo e de um trabalhador que faz greves para reivindicar direitos trabalhistas⁷¹.

Desembarcaremos agora no núcleo de significação 3 e veremos como as coisas se passam no que concerne aos sentidos e significados sobre as condições de trabalho e as reivindicações desses trabalhadores.

Núcleo de significação 3. As condições de trabalho e as reivindicações dos motoristas sob demanda por meio de aplicativos na cidade de Mossoró: “Qual é o emprego que lhe dá 6.000,00 contos por mês em Mossoró? Aponte aí um que dá? Não tem! É como eu disse, eu não deixaria os aplicativos se fosse para trabalhar no comércio ganhando um salário, porque com um salário eu não consigo fazer muita coisa” (Roberto, 48 anos, entrevistado em 29/10/2022).

Neste núcleo mostramos como esses trabalhadores, em um primeiro momento, sob a retórica empresarial, acabam por criar uma visão positiva dessa atividade ao realizarem o fabuloso sonho de serem patrões de si próprios. Em verdade, “um motorista que trabalha na Uber, que parece estar prestando um serviço para uma pessoa determinada

⁷¹ Ver em: <UBER DE GREVE: Entenda o motivo da paralisação de motoristas e entregadores de Uber, 99 e IFood (uol.com.br)> Acesso em: 15/05/2023.

por meio de um aplicativo, na realidade está vendendo sua força de trabalho ao proprietário do aplicativo” (CASTRO, 2020, p. 205).

Depois de ter assim explicado como se dão as relações de trabalho desses trabalhadores, organizamos os indicadores deste núcleo nos seguintes termos: 1) Os aplicativos como subterfúgio para minimizar a miséria dos baixos salários e do desemprego; 2) Os entusiastas sob demanda por meio de aplicativos, mas que continuam procurando um trabalho com carteira assinada.

Recorte 1. Indicador: Os aplicativos como subterfugio para minimizar a miséria dos baixos salários e do desemprego.

*Wellington, 40 anos, entrevistado em 20/10/2022: Trocaria! Porque assim, além de ter os direitos trabalhistas você ia ter suas folgas, e além disso nas suas folgas você estava coberto pela empresa, tá entendendo? **Trocaria se for pelo mesmo valor, se não for, não trocaria. Pra sair dos aplicativos para ganhar 1.500 ou 2.000 reais na carteira, eu não vou não.** Um emprego com carteira assinada é bom para você se aposentar, se você sofrer um acidente no trabalho. Eu peguei um casal, o casal vinha de Fortaleza para Natal, aí o Uber que vinha trazendo eles bateu o carro e o casal foi para o hospital e tal, depois foram para um motel (explicar que foi para esperar passar o susto), aí eu peguei a corrida com eles para ir para a rodoviária, só que quando chegou na rodoviária eu perguntei a eles o que eles iam fazer, eles iam pegar um táxi – fretar um táxi – para ir para Natal aí eu perguntei a eles o taxista cobrou quanto, o taxista cobrou 1.200,00 reais e nós não podemos pagar esse preço. Aí eu disse: eu faço o seguinte com vocês, eu vou deixar vocês lá no aeroporto de Natal se vocês me pagarem os 900,00 reais, aí eu tirei daqui as 09:00 horas da noite pra Natal, isso eu já tinha passado o dia todinho rodando, cheguei lá soltei eles no aeroporto e vim mimbora [em bora], não dormi nada em 24:00 de trabalho. Mas isso aí é porque eu quero.*

*Francelino, 27 anos, entrevistado em 09/11/2022: **Hoje sim, eu trocaria. Agora, só trocaria se fosse pelo mesmo valor que ganho na Uber.** Eu trocaria porque hoje tem aplicativos demais rodando barato, assim, os passageiros não vão rodar nos aplicativos pagando mais caro, se eles têm a opção de pagar 5, não vão pagar 10 porque eles não são burros.*

*Josinaldo, 43 anos, entrevistado em 16/09/2022: **Não trocaria meu trabalho como motorista por aplicativos por um emprego formal, emprego com carteira de trabalho assinada. Não trocaria por causa da gestão do tempo.** Tive muitos convites para voltar para a área de petróleo e não quero nem ouvir falar porque lá não tem tempo pra nada.*

No fim das contas, todo esse fraseado vazio tem um único propósito: esses trabalhadores têm medo dos aplicativos irem embora do Brasil em caso de uma intervenção do Estado em prol de seus direitos

trabalhistas. Eles caíram no conto da sereia. Ou seja, nas retóricas neoliberais de que iriam ter que escolher entre ter emprego ou direitos trabalhistas. Não é de admirar que parte desses trabalhadores não acredite nas boas ações do Estado. No pátio de um posto de combustível, às 21:00 horas, Brito, 40 anos, entrevistado em 26/10/2022 emite o seguinte relato: *“E se você for pra CLT você vai ter que pagar uma taxa, a empresa automaticamente vai ter que tirar esse dinheiro de algum lugar, e como as empresas hoje em dia já tiram uma quantidade muito grande, acho que o que vai acontecer é: elas vão aumentar as taxas. Você vai ter que pagar uma taxa ao governo que você não pagaria antes e no final das contas você vai ter direito a um benefício ou outro. Mas se você pagar isso como trabalhador autônomo você também tem, e se você ganhar mais você consegue juntar mais para poder ter direito a essas coisas, entendeu? Pagar um plano de saúde, uma coisa e outra. É como eu digo muito, nos EUA não tem essas regras trabalhistas, mas lá você ganha duas vezes ou três vezes mais do que você ganha aqui, aí você pode perguntar: você acha melhor ter esses direitos trabalhistas e ganhar um salário mínimo, ou você ganhar 4.000,00 a 5.000,00 e não ter direitos trabalhistas? Eu acredito que todo mundo vai querer os 4 ou 5 mil e administrar o seu próprio dinheiro do que deixar na mão do governo para administrar, entendeu? Quando o Estado entra numa briga dessa ele não entra para facilitar pra você, ele entra porque ele tá querendo uma fatia do mercado. Ele não tá preocupado com os motoristas, ele quer taxar os motoristas!”*

Em suma, esse é um discurso que coage os trabalhadores com esmolas mais ou menos dissimuladas para quebrar sua força de organização coletiva, tornando sua situação momentaneamente suportável. Naturalmente, eles caíram na armadilha do precariado (STANDING, 2014) e das políticas que estão em curso, pois, “o Estado brasileiro – através dos governos que se sucederam – aderiu e vem se

transformando num típico modelo de um Estado neoliberal” (DRUCK, 2017, p. 84-85). Assim, esses motoristas se apegam às plataformas digitais como se apegariam ao último suspiro de vida.

As plataformas empurram o discurso da liberdade para que esses trabalhadores absorvam para si mesmos a responsabilidade individual, assim, eles não percebem que seus fracassos pessoais na verdade são decorrentes de um sistema capitalista que é estruturalmente perverso. Nessa direção, as plataformas digitais pautaram seus discursos na autonomia individual fictícia, coadunando ideias e posições identitárias a esses trabalhadores. Para Pinto e Moraes (2020, p. 73) “o poder enquanto capacidade de influenciar as decisões em seu favor, só pode ser exercido por meio do controle das ideias”.

Para compreender os sentidos e as significações que os informantes da pesquisa revelaram em suas enunciações, continuaremos as análises recorrendo às falas presentes no indicador acima, que colaboram para maior entendimento da situação e das condições de trabalho dos motoristas demandados por aplicativos. Francelino falou em voz alta a seguinte observação: *“A grande questão desse emprego é porque se a pessoa ficar desempregada e ela tiver um carro dentro de casa no mesmo dia ela bate uma foto, bota o documento do carro e tá empregada, vai trabalhar. E essa pessoa chega, por exemplo, num posto de combustível dizendo que ganham 4, 5 mil por mês, aí as vezes a gente diz assim: homem não diga que você ganha 5 mil não porque você pega um pobre de um frentista desse que só ganha 1.000,00 por mês e faz ele pedir para sair do emprego e comprar um carro porque você tá dizendo que ganha 5 mil, você vai botar um concorrente aqui para comer nossa boia. Eu conheço um cara que ia sair da Coca Cola, aí eu disse: “não, não saia não! Fique aonde você tá!”.*

A partir de sua vivência e experiência na atividade, a fala de Francelino expressa os sentidos e significados da transitoriedade que esses trabalhadores carregam em seu cotidiano precarizado de trabalho. “A mente do precariado não tem âncoras, passa de sujeito para sujeito. Desconsideram o futuro, por que percebem que não há futuro a perder” (CASTRO, 2020, p. 198) e “consiste em milhões de pessoas com vidas aos pedaços, sem narrativa ou identidade ocupacional, sem emprego ou segurança no emprego e sem renda, perdendo o direito a benefícios não salariais e a benefícios estatais baseados em direitos” (STANDING, 2020, p. 2).

Baseado nas mesmas razões, Francelino relata a seguinte observação: *“A grande maioria aqui não tem uma faculdade⁷² e não tem uma perspectiva de melhora, então o cara diz o seguinte, em tese eu sou um lascado, eu estou pagando meu carro, eu ando de carro, eu ganho 2 mil contos por mês, então tá ótimo. Por que se eu for comprar pão eu vou no carro, se eu quiser viajar eu vou no carro. E qual é a grande vantagem desse emprego aqui? É a de que você tem dinheiro no bolso todo dia, se você sair de casa com uma conta de 100 reais para pagar, se você quiser pagar você entra no carro quando der 4 horas da tarde você fez o dinheiro de pagar sua conta. E você estando fichado, não! Você só vai ganhar aquele dinheiro lá e acabou a conversa”⁷³.*

No entender de Francelino, o sucesso está disponível para qualquer um, mas depende do mérito individual. Essa maneira de falar agrada às plataformas digitais. É ao mesmo tempo fantasiosa e alegórica, e dá ao nosso informante Roberto, 48 anos, entrevistado em 29/10/2022, o direito de falar: *“No meu regime de trabalho eu tiro*

⁷² Essa afirmação é alimentada pelos achados de nossa pesquisa de campo, pois, quando perguntados sobre a formação escolar só dois dos dez entrevistados, ou seja, 20%, afirmaram ter concluído o ensino superior.

⁷³ Francelino, 27 anos, entrevistado em 09/11/2022.

6.000,00 contos por mês. Mas tem motorista aí que vai tirar bem mais do que isso. Tudo depende do regime de trabalho". Quando questionado sobre quantas horas em média trabalha por dia, Roberto, respondeu que: "Trabalho 10 horas, tem dia que são 12 e nos finais de semana 18 horas. Eu que faço meu horário", concluiu ele.

Como assinalam Dardot e Laval (2016, p. 343):

O indivíduo deve governar-se a partir de dentro por uma racionalização técnica de sua relação consigo mesmo. Ser "empreendedor de si mesmo" significa conseguir ser o instrumento ótimo de seu próprio sucesso social e profissional. Mas contar apenas com a tecnologia do "training" e do "coaching" não é suficiente. A instauração de técnicas de auditoria, vigilância e avaliação visa a aumentar essa exigência de controle de si mesmo e bom desempenho individual. Embora os *coachs* de subjetividades eficazes visem a fazer de cada indivíduo um "especialista de si mesmo", o essencial, como bem notou Éric Pezet, é fabricar o homem *accountable* [responsável]. As técnicas de produção do eu produtivo estão intimamente ligadas a esse modo de controle como preparatórios ou sequências reparadoras.

Assim, na era do capitalismo global caracterizada pela nova precariedade salarial e impulsionada pela quarta revolução industrial, as consciências honestas, todavia, são postas em dúvidas quanto às evidências trazidas por Roberto. Para Brito, 40 anos, entrevistado em 26/10/2022, as coisas acontecem de modo muito diferente daquelas que pensa Roberto. Brito, demonstrando um sentimento de vergonha, humilhação e raiva, retruca: "Aqui [no trabalho sob demanda por meio de aplicativos] você não consegue se sentir realizado porque é como que fosse um bico, você sempre vai ser visto como alguém que não tem outra opção. Geralmente as pessoas olham para você como uma pessoa que não tem outra opção. E outra coisa, você não tá seguro nisso não, só basta um passageiro dizer alguma coisa de você, não precisa nem ser verdade que você é bloqueado e você não tem nem direito de se defender. Só basta uma

mulher dá em cima de você e ela dizer que foi o contrário, que você é bloqueado”.

A fala de Brito se mostra oposta à de Roberto, sugerindo que ele pode estar aterrorizado, preso e envergonhado nesse papel que desempenha. É inverídico e sem respaldo nos fatos que o sucesso profissional e financeiro esteja disponível para qualquer um e que isso só dependa do mérito. É óbvio, aliás, que as plataformas, longe de querer que seus motoristas consigam emancipação financeira, almejam acumular cada vez mais riqueza para elas. Para conseguir realizar isso tudo, nas últimas décadas (2000 a 2020) as palavras flexibilização e empreendedorismo ganharam espaço sempre com destaque para algumas de suas dimensões supostamente positivas para o trabalhador, de que são exemplos: a não existência de chefes cobrando e definindo o quê e como o trabalhador deve realizar suas funções, e a flexibilização dos horários de trabalho. Por outro lado, a insegurança, os riscos de acidente no trabalho e a ausência de direitos trabalhistas deixam de ser mencionados (SILVA, *et al* 2022).

A impulsão da liberdade ilusória, apesar de forte, esbarra na miséria vivenciada cotidianamente por esses trabalhadores. Sob as atuais condições sociais, esses trabalhadores definham com um pouco de pão que conseguem durante as exaustivas cargas horárias de trabalho, ao passo que, para os detentores das plataformas digitais, o mundo tal como existe é o melhor dos mundos. “Na verdade, altera-se o modo de ser do trabalhador assalariado e seu nexos psicofísico com a produção do capital, ampliando-se, como inovação sociometabólica do capital, a “captura” da subjetividade do trabalho pelos valores empresariais” (ALVES, 2011, p. 6-7).

Convém indicar o quanto esses infelizes estão conformados e se sentem compensados com o que lhes oferece o neoliberalismo. Tudo isso

é muito belo e comovente. A verdade nua e crua é outra: “a nova empresa capitalista busca portanto, homens idealistas, no sentido mediano da palavra” (ALVES, 2011, p. 6). Esses trabalhadores não percebem ou não querem perceber que estão sendo explorados pelas plataformas digitais, isto é, pelos detentores desses aplicativos, enquanto a eles, os motoristas, mal lhes resta apenas a vida.

Esses motoristas ganham a vida transportando passageiros por meio dos aplicativos nas ruas desta cidade (Mossoró) não lhes restando mais nada que os estimulem a exercerem essa atividade senão suas necessidades, que é prudente mitigar, mas insensato evitar. Como exemplo dos métodos de tratamento dados por essas plataformas digitais a esses motoristas, bastam aqui os esclarecimentos e significações que Carlos e Fabiano atribuem a elas: *“Olhe, por incrível que pareça e... existe uma... uma... uma... parte dos passageiros que consideram e valorizam mais a gente do que os próprios aplicativos, porque eles reconhecem e sabem o valor que vai ficar numa viagem, eles dizem que realmente é muito inviável para você porque o valor é baixo e você tem o combustível, depreciação, a alimentação, tem seu tempo e tem tudo. Alguns passageiros reconhecem. A plataforma, não! Ela é fria, é um robô que diz ali o que você tem que fazer, ela não liga e pergunta: e aí como é que está seu dia hoje, você está gostando do trabalho, em que podemos lhe ajudar? Não tem isso, ela é fria”*⁷⁴.

Nesta direção, é interessante observar como Carlos revela elementos constitutivos das significações atribuídas ao tratamento recebido pelas plataformas digitais. Na continuidade do diálogo, observa-se desânimo, tristeza, medo e desesperança que recendiam em seus olhos pela rotina extenuante de trabalho e pela incerteza do futuro:

⁷⁴ Carlos, 58 anos, entrevistado em 04/11/2022.

“Eu acho assim... as plataformas, vou citar as duas que são as maiores, a 99 e a Uber, elas não ouvem os motoristas, mas dão muita credibilidade ao que os passageiros dizem. Tem fatos que acontecem numa corrida que os passageiros relatam e o motorista é expulso ou bloqueado da plataforma sem nem ser ouvido. Então isso é uma falha, é não valorizar os motoristas. Inclusive aconteceu recentemente com um colega da gente, ele pegou um passageiro ali na A&C e foi reportado uma coisa que não aconteceu e ele acabou sendo bloqueado na plataforma, na 99. Ele não recebeu nenhuma mensagem sobre o que aconteceu, ele apenas foi bloqueado sem saber o porquê”⁷⁵.

De fato, observa-se que apesar de todos os custos e investimentos para a execução do trabalho serem de responsabilidade dos motoristas, as regras, o controle, o processo de cadastramento, o desempenho ou o bloqueio – como revelou Fabiano – são determinados pelas empresas-aplicativos. O relato de Fabiano expressa, pois, a humilhante situação vivenciada por esses trabalhadores e o quanto eles são descartáveis para essas empresas.

Vejamos no indicador abaixo como os entusiastas demandados por aplicativos continuam procurando um emprego com carteira de trabalho assinada.

⁷⁵ Carlos, 58 anos, entrevistado em 04/11/2022.

Recorte 2. Indicador: Os entusiastas sob demanda por meio de aplicativos, mas que continuam procurando um trabalho com carteira assinada: “se aparecer outra coisa todo mundo sai” (Francelino, 27 anos, entrevistado em 09/11/2022).

Roberto, 48 anos, entrevistado em 29/10/2022: Trocaria meu trabalho por um emprego com carteira assinada, mas só se for por um emprego que ganhe o mesmo valor. Difícil é que não tem esse emprego no mesmo valor, por exemplo, você tira 1.500,00 contos por semana, vai dá 6.000,00 contos por mês. Qual é o emprego que lhe dá 6.000,00 contos por mês em Mossoró? Aponte aí um que dá? Não tem! Nem um emprego de gerente, um negócio mais sofisticado, não tem. Aí você diz assim: eu quero ganhar mais, então eu trabalho mais. Eu tenho uma meta de pagar um carro ou de fazer uma viagem, então eu vou trabalhar mais. E num emprego você pode trabalhar mais, você pode trabalhar feito um condenado que não aumenta porque o patrão quer tirar seu coro, mas não quer lhe dá um aumento.

Francelino, 27 anos, entrevistado em 09/11/2022: Ninguém, mas ninguém mesmo, quer permanecer trabalhando como motorista por aplicativo. Se aparecer outra coisa todo mundo sai. Eu minto, só o gordinho, o gordinho não quer outra coisa pra vida dele não. E se aprovar esse negócio de vínculo trabalhista aí é que todos saem mesmo, porque, por exemplo, você vai perder a sua maior vantagem que é sua liberdade.

Brito, 40 anos, entrevistado em 26/10/2022: Se fosse para ganhar o mesmo valor eu trocaria. Não trocaria se fosse para trabalhar no comércio ganhando um salário mínimo porque eu ficaria preso e, pra mim, não seria suficiente. Inclusive, eu recebi uma proposta recentemente e provavelmente eu vá embora de Mossoró para trabalhar fora, lá o total, quando juntando tudo, fica em torno de 4.000,00 mil. É na eólica, em Lajes/RN. É 4.000,00 mil sem preocupações, sem manutenção, sem ter a parcela do carro e aquele negócio todo, então, é mais viável, entendeu? É como eu disse, eu só não deixaria se fosse para trabalhar no comércio ganhando um salário. Por que, com um salário, eu não consigo fazer muita coisa. Mas você ganhando um valor melhor, sem o estresse, sem o perigo – apesar que qualquer emprego tem perigo porque quando eu for pra lá vai ter isso também – mas eu trocaria.

São fabulosas as narrativas de Roberto e Brito a respeito das condições impostas para continuarem exercendo a atividade sob demanda por meio de aplicativos. As entrevistas – as falas – nos forneceu um considerável panorama sobre como esses indivíduos não se sentem motoristas. *Eles estão motoristas*. Contudo, não podem evitar serem atingidos por tais situações. Essa discussão sobre o trabalho desses trabalhadores não conferiu uma identidade profissional bem estabelecida, que é a transitoriedade que vai por vezes justificar a aceitação da ausência de direitos e a resignação com a situação a qual estão submetidos, já foi martelada anteriormente. Por ora, isso já é

suficiente. Mais uma coisa: a fala de Francelino é ilustrativa e denota, também, a preocupação com a discussão que tem sido feita nos últimos anos (2010 a 2020) sobre a regulamentação da atividade sob demanda por meio de aplicativos. Eis que a fala de Francelino nos permite compreender que ele não compreende ou não quer compreender que “a flexibilização despoja os trabalhadores e as trabalhadoras de direitos já conquistados do trabalho” (ROSSO, 2017, p. 274). E não se trata de um caso isolado: o paradoxo na fala de nosso entrevistado exprime claramente a atitude da grande maioria desses despossuídos, entre os quais nem sequer os ladrões acreditam encontrar algo para roubar, pois a maioria (70%) dos entrevistados, quando perguntados se já tinham sido roubados ou assaltados, respondeu que não.

Esse raciocínio de que o trabalho informal é mais vantajoso do que o trabalho formal é compartilhado e possibilita o comprometimento ideológico desses trabalhadores em larga escala. Na vida prática, se tal lógica do trabalho autônomo e da flexibilização fosse tão promissora quanto defendem esses motoristas, todos eles estariam pensando em se manter nessas condições de trabalho. Porém, muito antes, eles estão sujeitos a situações punitivas que os forçam a se adaptarem (SOUZA, 2022) aos sistemas das plataformas digitais, porque são elas que têm lhes assegurado o pão de cada dia para si e para suas famílias. E que bela liberdade é essa em que são totalmente dependentes dos aplicativos!

Cabe colocar em relevo também as falas de outros motoristas. Ouçamos, primeiramente, a resposta de Fabiano, 58 anos, entrevistado em 04/11/2022 ao ser perguntado se se percebia dirigindo sob demanda por meio dos aplicativos por muito tempo: *“Não! Assim... eu tenho planos de colocar um negócio próprio que eu quero montar, que seria com compra e vendas de automóveis”*. Após longas e dolorosas experiências, na mesma direção, Francelino, 27 anos, entrevistado em 09/11/2022, contribuiu ao

afirmar que: “Ninguém, mas ninguém mesmo, quer permanecer trabalhando como motorista por aplicativos. Se aparecer outra coisa todo mundo sai. E se aprovar esse negócio de vínculo trabalhista, aí é que todos saem mesmo, porque, por exemplo, você vai perder a sua maior vantagem que é sua liberdade”.

É de fato corriqueiro encontrar trabalhadores demandados por meio de aplicativos exaltando a liberdade no trabalho e criticando a legislação trabalhista. Todavia, como já descrevemos com detalhe a situação desses motoristas, podemos abreviar, dados os limites deste livro, suas auto fantasias: “Trata-se de uma liberdade do trabalho falaciosa, porque vale apenas para o capital, sendo negada o tempo todo aos trabalhadores, a começar pelo fato de que eles só trabalham se a empresa deixar” (FILGUEIRAS, 2021, p. 115).

Aqui percebemos claramente o erro cometido por esses motoristas no que concerne a se autodeclararem trabalhadores livres. Carlos, 58 anos, entrevistado em 04/11/2022, por exemplo, afirma que as vantagens de trabalhar sob demanda por meio de aplicativos *“são as de que eu posso determinar meu tempo de trabalho e não tem ninguém para ficar dizendo o que devo ou não fazer, eu sou meu próprio patrão”*. Paradoxalmente, ele potencia o erro incorrido por parte destes trabalhadores ao afirmar que: *“As desvantagens são as de que tem horas que você precisa se submeter à vontade dos aplicativos que impõem aquelas taxas para você fazer uma viagem e dependendo daquele momento que você tiver com o faturamento baixo você acaba indo, não é uma viagem financeiramente rentável, mas se você não for, também, aquele pouco não vai entrar. Na verdade, você fica na mão das plataformas, elas manipulam você e fazem as taxas, entendeu? Você não tem uma negociação, é uma determinação das plataformas, os motoristas não têm aquela opção de*

fazer escolhas, por exemplo, de dizer assim: eu gostaria de pagar apenas 20 ou 30% dessa corrida aqui”⁷⁶.

Diante dessas circunstâncias somem de repente as narrativas da autonomia. Dado que as determinações sobre o trabalho demandado por meio dos aplicativos giram em torno do bel-prazer das plataformas digitais, os sentidos e significados na fala de Carlos sugerem que nesse estado de coisas, em que esses trabalhadores se deixam levar pelas retóricas empresariais, tal autonomia e tal liberdade não correspondem aos fatos.

A vertigem das narrativas autorrealizáveis vai e vem a todo momento nas falas dos informantes. Josinaldo, 43 anos, entrevistado 16/09/2022, chega mesmo a afirmar que *“não trocaria meu trabalho como motorista por aplicativos por um emprego formal com carteira de trabalho assinada. Não trocaria por causa da gestão do tempo”*. Nesta direção, compreendemos que as significações na fala de Josinaldo estão atribuídas à flexibilização e à sensação de autonomia na atividade que desenvolve. Como aponta Alves (2011, p. 3-4), “o termo “flexível” tornou-se a caracterização predominante do novo empreendimento capitalista nas últimas décadas do século XX”. Nessa direção, a emoção indicada nas palavras de Josinaldo traz consequências tenebrosas para os trabalhadores mais vulneráveis. E se estes trabalhadores tivessem conhecimento da realidade cotidiana dos motoristas sob demanda por meio de aplicativos não pulariam de cabeça nesta boa notícia. Pois, como nos revelou Francelino, 27 anos, entrevistado em 09/11/2022, muitos motoristas de aplicativos terminam as jornadas de trabalho *“no vermelho”*, tornando-se, desta forma, uma forma de trabalho não pago. Mais ainda, quando contabilizadas as despesas com o veículo,

⁷⁶ Carlos, 58 anos, entrevistado em 04/11/2022.

combustível, seguro, manutenção e internet muitos motoristas acabam pagando para trabalhar. Tais palavras são duras. Contudo, foi necessário reproduzir aqui para tornar compreensíveis os mistérios por trás da tão sonhada autonomia no trabalho demandado por meio de aplicativos.

Essa situação parece estar gestando uma espécie de sentimento de insegurança, angústia, impotência e frustração que tem embrutecido parte dos motoristas demandados por aplicativos. É desse contexto que vamos discorrer no núcleo de significação seguinte.

Núcleo de significação 4. Os motoristas demandados por aplicativos e a situação que os embrutece: “A realidade é que os aplicativos, como eu falei, eles não têm um cuidado com os motoristas, na verdade, são empresas de tecnologias que ligam os motoristas aos passageiros, e vice-versa, mas elas não estão se importando com os motoristas. Para os aplicativos, nós somos números no sistema, não somos pessoas, somos números” (Francelino, 27 anos, entrevistado em 09/11/2022).

Neste quarto e último núcleo nos propusemos colocar em evidência as significações, por assim dizer, que os motoristas atribuíram às suas próprias realidades. Foi possível encontrar nas falas algumas evidências de como esses trabalhadores escancaram a realidade objetiva quando se dão conta de que diante do discurso ideológico do capitalismo neoliberal construíram uma realidade fantasiosa e ressentida que se sobrepõe a deles. Sendo assim, no processo de aglutinação dos pré-indicadores, ou seja, das falas reveladas pelos motoristas, a organização deste núcleo se deu pelos seguintes indicadores: 1) A percepção que os motoristas têm de si mesmos e as empresas-aplicativos que “*não estão nem aí para eles*”; 2) A paixão pelos discursos fabricados pelas empresas-aplicativos e o paradoxo da possibilidade de abandonar o trabalho uberizado.

Recorte 1. Indicador: A percepção que os motoristas sob demanda por meio de aplicativos têm de si mesmos e as empresas-aplicativos que não estão nem aí para eles: uma contradição.

Brito, 40 anos, entrevistado em 26/10/2022: Não. Para os aplicativos excluírem o motorista da plataforma é do nada, você pode trabalhar 4 anos como eu trabalho mas a qualquer momento você pode ser bloqueado, como eu já fui bloqueado uma vez. Recorri na justiça e ganhei, ganhei até uma indenização, foi a Uber que me bloqueou sem motivo nenhum e até hoje eu nem sei o que foi que aconteceu. Então eu botei na justiça, eles desbloquearam e ainda me pagaram uma indenização por isso. Então é uma coisa que você não sabe até quando vai continuar trabalhando naquele aplicativo. Você não pode ter certeza que vai ter aquele dinheiro, porque você pode ser bloqueado a qualquer momento. Então é assim, valorizar não valoriza. Se você for assaltado, se o carro der o prego, nada disso as plataformas contribuem com você.

Carlos, 58 anos, entrevistado em 04/10/2022: A realidade é que os aplicativos, como eu falei, eles não têm um cuidado com os motoristas, eles tratam os motoristas como aquelas pessoas que precisam das ferramentas deles para fazer as viagens e ganhar o dinheiro, mas não existe um incentivo para aqueles motoristas que pensam em desistir. Por que na verdade, é como eu falei, são empresas de tecnologias que ligam os motoristas aos passageiros, e vice-versa, mas elas não estão se importando com os motoristas. Elas disponibilizam as ferramentas para os motoristas trabalharem e determina aquela taxa X, em que você tem que ter um carro ano tal, que você tem que ter um carro limpo e organizado.

Francelino, 27 anos, entrevistado em 09/11/2022: Para os aplicativos nós somos números no sistema, não somos pessoas, somos números. Ela [a Uber] desvaloriza tanto os motoristas que quem têm 3 anos na plataforma, que se ela mandar uma promoção, ela manda uma promoção assim: faça 5 corridas e ganhe 8 reais a mais. Aí o cara que não tem nem cadastro ela diz: faça 20 corridas e ganhe 1.000,00 reais, aí depois o cara vai e desliga o aplicativo. Aí o cara passa mais 3 ou 4 meses sem rodar, aí ela manda outra promoção: faça 100 corridas e ganhe 1.000,00 reais. E a gente que tá rodando de forma contínua ela diz para fazer 5 corridas e ganhar 10 reais, fazer 20 corridas e ganhar 30 reais. A verdade é que para os aplicativos é melhor motoristas que não possuem experiência, porque os motoristas que não têm experiência, vão pegar as corridas ruins, eles só querem saber de números.

Tais falas sugerem que as narrativas de que os motoristas são “parceiros” se situam somente na ordem da aparência, pois na essência os métodos utilizados por essas plataformas digitais são desonestos e fraudulentos. Essa perspectiva é explicitada por Souza (2022, p. 25):

Estas características de gestão de trabalho da Uber (incentivismo, tarefismo, pedagogismo, estelionato, compartilhamento de riscos e obscurantismo) são essenciais para permitir que a relação de emprego seja fraudada, repercutindo, ainda, na baixa taxa de judicialização em reclamações trabalhistas que postulam o reconhecimento deste vínculo.

Esta interpretação é corroborada pelos participantes desta pesquisa quando revelam suas frustrações e angústias associadas ao fracasso e a autoculpabilização quando não conseguem cumprir suas metas. Dardot e Laval (2016, p. 338) explicam que: “dessa forma, a coerção econômica e financeira transforma-se em autocoerção e autoculpabilização, já que somos os únicos responsáveis por aquilo que nos acontece”.

“As contradições estão sempre relacionadas aos contextos histórico-culturais nos quais os sujeitos atuam” (ARANHA, 2015, p. 167). Temos, assim, os paradoxos nas falas dos informantes quando assumem as formas pelas quais são tratados como “parceiros” pelas plataformas digitais e ao mesmo tempo sua negação: *“Para os aplicativos excluírem o motorista da plataforma é do nada, você pode trabalhar quatro anos como eu trabalho, mas a qualquer momento você pode ser bloqueado, como eu já fui bloqueado uma vez”*⁷⁷. Os exemplos são extensos e sucessivos, porém necessários. Observemos na fala de Francelino o sentimento de vulnerabilidade e a impotência em contestar as decisões tomadas pelos aplicativos: *“Para os aplicativos nós somos números no sistema, não somos pessoas, somos números. Eles desvalorizam tanto os motoristas que quem têm três anos na plataforma, que se ela mandar uma promoção, ela manda uma promoção assim: faça cinco corridas e ganhe oito reais a mais. Aí o cara que não tem nem cadastro ela diz: faça aí vinte corridas e ganhe mil*

⁷⁷ Brito, 40 anos, entrevistado em 26/10/2022.

reais, aí depois o cara vai e desliga o aplicativo. Aí o cara passa mais três ou quatro meses sem rodar, aí ela manda outra promoção: faça cem corridas e ganhe mil reais. E a gente que tá rodando de forma contínua ela diz para fazer cinco corridas e ganhar dez reais, fazer vinte corridas e ganhar trinta reais. A verdade é que para os aplicativos é melhor motoristas que não possuem experiência, porque os motoristas que não têm experiência vão pegar as corridas ruins, eles só querem saber de números”⁷⁸.

Diante do excerto acima e antes de prosseguimos com os relatos, fazem-se necessárias algumas observações acerca do porquê essas plataformas digitais terem adquirido êxito e avançado de forma vitoriosa sobre esses trabalhadores. Na concepção mística de buscar a solução na autonomia, ao que parece, os motoristas uberizados trilham caminhos tortuosos que os tem levado ao fracasso. Podemos apreender que os informantes ora negam a subordinação, ora assumem. Contudo, nesse desenvolvimento de tantas contradições reunidas, o que temos são os fatos de que:

A autonomia individual fictícia passa a representar o polo positivo da moralidade, e as relações sociais contam apenas como interferência, como negatividade. A realização egoísta interesseira é a camisa de força imposta pelo desenvolvimento capitalista ao ser humano, e os valores da “autonomia individual” representam sua glorificação ética. “*Individueethik*” [ética individual] é a expressão sublimada do egoísmo burguês grosseiro que prevalece como resultado da reificação das relações sociais de produção (MÉSZÁROS, 2016, p. 239).

Nessa perspectiva, a “mudança da concepção de trabalhador (em suas configurações fordista e/ou taylorista) para a de ‘empreendedor’ gera uma disputa ideológica: se o indivíduo não é mais considerado – e

⁷⁸ Francelino, 27 anos, entrevistado em 09/11/2022.

não considera a si próprio – um trabalhador, as lutas coletivas e as legislações garantistas se enfraqueceriam no conjunto da sociedade” (TOZI, 2018, p. 3).

O indicador abaixo é uma oportunidade para aprofundarmos as interpretações trágicas dos discursos pró-empresas-aplicativos e as contradições entre a permanência no serviço demandado por meio dos aplicativos e a procura por um emprego formal.

Recorte 2. Indicador: A paixão pelos discursos fabricados pelas empresas-aplicativos e o paradoxo da possibilidade de abandonar o trabalho uberizado.

Roberto, 48 anos, entrevistado em 29/10/2022: Eles têm muito aquele jargão do motorista ser parceiro, mas o motorista não é parceiro. Na verdade, para as plataformas, o passageiro tem muito mais autonomia do que os próprios motoristas. A verdade é essa. Mas aí é que eu digo do mercado ser um mercado aberto, ou seja, aí eu me sinto melhor numa plataforma A ou B, por exemplo, eu tenho aqui 8 plataformas mas eu rodo na que eu me sinto melhor. Não é que ela é boa. É que é a menos ruim pra mim. Então, assim, tá aberto não é aquela anarquia que você não tem escolhas. Se você perceber que essa plataforma tá ruim então eu vou pra outra. Por exemplo, a Uber é a que tá cobrando uma taxa maior e é por isso que eu não ligo ela, tá desligada. A 99 é a menos ruim, não é porque ela é boa não, é porque ela é a menos ruim. É a que tá me dando mais lucro no momento. Atualmente, em Mossoró, lançaram duas plataformas, os motoristas foram lá e compraram e tão botando para rodar, tem uma perspectiva muito boa para essas plataformas porque os motoristas são os donos, você sabe, quando você cuida do negócio que é seu tende-se a ter mais futuro. Mas eu não aderi a elas ainda por ser um negócio novo que tá começando agora. Então é assim, eu sou aquele cara que espera o negócio vingar, vingou eu estou nele. Se não vingar infelizmente é um teste você vai deixar ele testando pra ver. Mas assim, são as plataformas que tão dando um resultado maravilhosamente bem e a tendência é essa, e quem faz a plataforma são os motoristas.

Josinaldo, 43 anos, entrevistado em 16/09/2022: Os aplicativos não valorizam os motoristas, principalmente, financeiramente, porque as taxas cobradas são altas e as mínimas são baixas.

Para Roberto a atividade desenvolvida sob demanda por meio de aplicativos pode ser compreendida, pela análise feita, como algo que, ao satisfazer suas necessidades básicas imediatas, justifica seu esforço e dedicação ao trabalho. Em poucas palavras são apresentados rápidos traços de como esses motoristas buscam a felicidade:

Para motoristas de aplicativo, a localização do celular no suporte, o conforto do banco do seu carro, as mãos bem-postas ao volante, a alternância visual das paisagens da cidade e a rotatividade dos passageiros, projetam um dispositivo muito bem encaixado, cuja arquitetura é muito estimulante e geradora de uma sensação prazerosa, semelhante ao consumo de uma droga (SOUZA, 2022, p. 13).

Essa citação deixa claro o tipo de felicidade que os motoristas podem esperar advinda dos aplicativos. Para esses trabalhadores prioritariamente mais vulneráveis, ‘possuir’ um carro, um *iPhone* e ser um motorista da Uber tornou-se símbolo de *status*. É nesse reino da uberização dos sonhos em que esses motoristas apresentam, com enorme autoconfiança, as retóricas empresariais do discurso pro-capital, e isso tem contribuído para a efetividade das narrativas e o sucesso da ofensiva patronal (FILGUEIRAS, 2021). Em outros termos:

Ele tenta capturar por completo a subjetividade do trabalhador transformá-lo no motorista ideal, aquele que trabalha aos domingos, nos horários com preços dinâmicos, com carros severamente limpos, que oferecem um atendimento cortês, aceitando corridas tresloucadas e que, além disso, convence outros colegas para fazerem o mesmo (SOUZA, 2022, p. 13).

Paradoxalmente, Roberto e Josinaldo admitem que os aplicativos não valorizam os motoristas. Roberto, quando indagado sobre se se percebe exercendo essa atividade por muito tempo, sua resposta revela a contradição estrutural presente nesta forma de subjetivação neoliberal: *“A ideia é essa, eu quero uma coisa que me dê dinheiro, eu sou capitalista raiz. Ou seja, se eu achar alguma coisa que me dê mais dinheiro do que me dá hoje os aplicativos, com certeza eu vou. Mas se continuar da forma que tá, que você não tem um valor melhor do que nos aplicativos, com certeza é aqui que eu vou ficar. Minha ideia é essa daí”*⁷⁹.

⁷⁹ Roberto, 48 anos, entrevistado em 29/10/2022.

No mais, é curioso observar como os discursos se articulam. Tal articulação corrobora para a interpretação de que eles desenvolvem uma reflexão dialética como constituintes de suas atuações (ARANHA, 2015) como motoristas sob demanda por meio de aplicativos. No trecho a seguir, quando perguntado se se percebe exercendo essa atividade por muito tempo, Elias nos afirmou: *“Por enquanto eu não tenho plano de sair não, entendeu? Só se aparecer uma coisa [outro trabalho] muito boa. Principalmente aqui em Mossoró, hoje aqui em Mossoró, você encontra muito emprego né? Mas você encontra emprego de quê? De salário mínimo. O que você faz com um salário mínimo aqui em Mossoró? Pra mim mesmo eu não consigo, pra mim mesmo não dá, entendeu? Tá trabalhando nos horáriozinhos certos sem ter tempo de nada para ganhar um salário mínimo, não dá não. Emprego tem muito aqui, mas é de salário mínimo, é por isso que o povo não quer, porque o caba não se mantém, se o caba não se mantém o caba vai tá num emprego desse?”*⁸⁰.

Toda a sua lógica consiste no discurso corporativo de que trabalhar como autônomo lhe trará melhores rendimentos. No que concerne a esta questão, as razões econômicas são, no geral, a tendência visível nas demais falas. Lê-se nas falas de nossos entrevistados que a flexibilização, a autonomia e os rendimentos aparecem como significados de suas opções por permanecerem exercendo essa atividade. Em suma, aparentemente, os motoristas incorrem nesse ‘erro’ por causa do desemprego e, em muitos casos, por desconhecerem a legislação trabalhista. Eles esquecem as jornadas de trabalho com limites estabelecidos, descanso semanal e férias, dentre tantos outros direitos trabalhistas. Aqui cabe destacar que apenas dois dos dez motoristas entrevistados admitiram que contribuem para a Previdência Social.

⁸⁰ Elias, 40 anos, entrevistado em 05/10/2022.

Desse modo, os significados nas falas dos informantes relevam o medo do desemprego e a situação cooptada na qual estão mergulhados. “O medo de entrar na situação oposta ao emprego faz com que se torne possível suportar trabalhar em empregos e em atividades nos quais é difícil perceber qualquer característica de dignidade e humanidade” (PINHEIRO; MONTEIRO, 2007, p. 37-38). Estas autoras ainda chamam a atenção para o fato de que se corre o risco de naturalizar a dor e o sofrimento impostos por essas condições de trabalho precarizadas. Como complemento, o sofrimento passa a ser naturalizado. Eis os trabalhadores demandados por meio de aplicativos!

Tomemos, por um instante, a afirmação de Brito quando perguntado se ele pretendia continuar trabalhando nos aplicativos por muito tempo: *“Não! Eu pretendo deixar. Porque é uma coisa que cansa e talvez se tivesse uma fiscalização que lutasse pelos nossos direitos – não são esses direitos de CLT que a gente quer –, mas um mínimo de dignidade para os motoristas, como uma tarifa que tivesse realmente cobrindo o custo. Eu vou dizer a você, era um emprego que eu não queria sair não porque eu poderia ganhar de 3 a 4 mil sem trabalhar muito, coisa que se fosse no comércio eu ia morrer de trabalhar para ganhar mil e poucos reais. Então, o trabalho nos aplicativos só tá faltando uma política que nos escute e que compreenda o que queremos pra nós, e não o que eles querem pra gente”⁸¹.*

Como já observamos em outras falas aqui analisadas, podemos entender que Brito atribui sua manutenção nesta atividade ao desemprego. Essa tendência de que se aparecer outro emprego todos – ou quase todos – deixam o serviço demandado por aplicativos é um retrato do desemprego. Escutemos o relato de outro motorista:

⁸¹ Brito, 40 anos, entrevistado em 26/10/2022.

*“Pretendo continuar trabalhando como motorista por aplicativos, só saio daqui se aparecer outra coisa melhor, e não vejo perspectivas por enquanto”*⁸². Para tornar a análise ainda mais nítida: *“enquanto não aparecer uma coisa melhor vou ter que ficar trabalhando aqui”*, enfatizou outro motorista⁸³.

Não há maneira mais explícita de provar a total insustentabilidade dessas relações de trabalho demandadas por meio de aplicativos, pois elas estão diretamente vinculadas às necessidades imediatas dos motoristas. O trabalho que antes dava sentido à vida foi substituído por modalidades de trabalhos repletas de instabilidades, a tal ponto que o motorista demandado por aplicativos sai de casa sem saber se conseguirá ganhar o dinheiro de fazer a feira, se o aplicativo vai tocar, se o aplicativo vai lhe bloquear, se vai adoecer ou se o carro vai quebrar. As novas tecnologias através dos aplicativos, que poderiam ser utilizadas para diminuir as desigualdades sociais, na verdade, têm sido utilizadas para explorar da forma mais brutal possível a classe trabalhadora e, concomitantemente, aumentado as desigualdades sociais.

Na epígrafe escolhida para este livro, antecipei que uma “vida desprovida de sentido no trabalho é incompatível com uma vida cheia de sentido fora do trabalho” (ANTUNES, 2009). Assim, *“para os aplicativos nós somos números no sistema, não somos pessoas, somos números”*⁸⁴. Esses trabalhadores, sem as condições mínimas de sobrevivência, tangenciando e vivenciando o desemprego e a precarização extrema do trabalho foram cooptados pelos discursos empresariais. As narrativas da meritocracia assumem o lugar da luta coletiva pelo trabalho. Viu-se, a

⁸² Wellington, 40 anos, entrevistado em 20/10/2022.

⁸³ Josinaldo, 43 anos, entrevistado em 16/09/2022.

⁸⁴ Francelino, 27 anos, entrevistado em 09/11/2022.

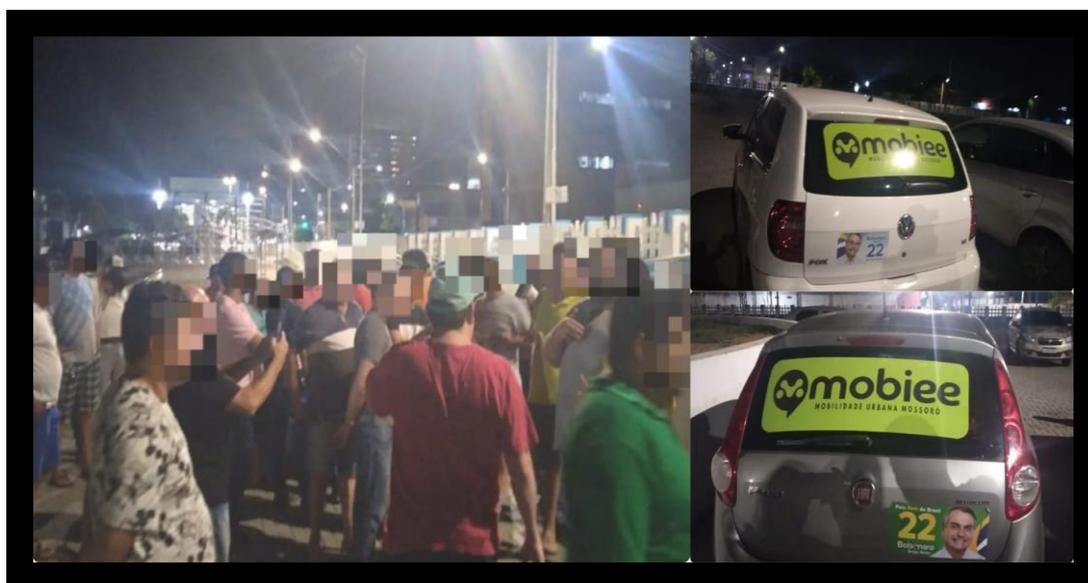
partir daí, a massa de trabalhadores precarizados defendendo o aprofundamento da precarização do trabalho.

Destacamos, junto com Cavalcanti (2021, p. 50), que “as coerções, inerentes ao trabalho subordinado e postas por modalidades várias, não são assentidas pela intimidação do chicote, mas por uma mentira firmada na ideia de trabalho livre, construída de maneira consciente para dar sustentação ao processo de acumulação do capital. Uma fantasia fraudulenta, uma ilusão-ardil”. Em um exemplo mais contundente pude constatar, em minha pesquisa de campo, motoristas propensos e se manifestando em prol da extrema direita. Ou seja, a extrema direita tem sido apropriada pelo grande capital para dominar os trabalhadores prioritariamente mais vulneráveis e permitir que a total regulamentação de todo infortúnio seja compactuada pelos mesmos. É desta forma que praticamente todos esses motoristas demandados por aplicativos se declararam eleitores do ex presidente do Brasil (2018/2022) que, por conseguinte, era e continua a ser representante da extrema direita.

Através da mídia conservadora, da fração protofascista da classe média e da operação da Lava Jato (SOUZA, 2017), esse ex-presidente, com os discursos da anticorrupção, das questões de gênero – eis o *kit gay* –, do racismo, da família e dos bons costumes, da pátria e o de o “Brasil acima de todos e Deus acima de tudo” conseguiu mobilizar uma fração da *classe que vive do trabalho*, dentre ela, esses motoristas.

A imagem a seguir foi obtida – *in loco*, no dia 20 de outubro de 2022 – em um encontro realizado pelos motoristas sob demanda por meio de aplicativos para a inauguração do aplicativo Mobiee, recém-introduzido no sistema de transporte de Mossoró/RN.

Figura 01: Inauguração do App Mobiee em Mossoró/RN (20/10/2022).



Fonte: Elaborado pelo autor.

Parte significava desses trabalhadores rejeita os direitos estabelecidos pela Consolidação das Leis Trabalhistas (CLT) e concorda que a vida dos patrões – os detentores dos aplicativos, por exemplo – é pior do que a deles – eis o absurdo! É importante destacar mais uma vez que paradoxalmente a essa rejeição aos direitos trabalhistas esses trabalhadores, quando perguntados se trocariam essa atividade (o trabalho demandado por meio de aplicativos) por um trabalho formal (trabalho com carteira de trabalho assinada), todos responderam que trocariam. Só não trocariam se fosse por um emprego que pagasse só um salário mínimo. Ou seja, as significações nas falas apontam que suas rejeições aos direitos trabalhistas estão ligadas aos baixos salários e a suposta rigidez da CLT. Mais ainda, eles apoiam e votam no candidato a presidência da república que vai na TV e nas redes sociais dizer que: “o

trabalhador vai ter que escolher entre ter direitos trabalhistas ou emprego⁸⁵.

Assustados com o desemprego e com os baixos salários, esses desvalidos perderam suas identidades e passaram a se reconhecer no discurso populista de um governo de extrema-direita, porque a vontade deles é a vontade de Deus. Contudo, esses trabalhadores, conduzidos por profecias neoliberais e destituídos de seus direitos trabalhistas nem se dão conta de que estão submetidos a uma espécie de *privilégio da servidão* (ANTUNES, 2018) e que essa gaiola dourada (STANDING, 2014), tão exaltada por essas retóricas empresariais, na verdade, se trata de uma gaiola de chumbo.

A domesticação desses desvalidos nada mais é do que o império da ideologia capitalista. “Leva-nos a engolir tudo até deixarmos de sentir o amargor do veneno da servidão” (LA BOÉTIE, 1997, p. 33). De acordo com Cavalcanti:

As percepções são programadas, induzidas, condicionadas. E essa ideologia é tão forte a ponto de tornar, em algumas línguas, a palavra "patrão" sinônimo de amizade, intimidade, camaradagem. Aquele que explora, oprime e despreza converte-se em um companheiro cordial e afetuoso. A mesma artimanha ocorre com a utilização da expressão "colaborador" para designar o empregado. Segundo Cássio Casagrande, esse uso não é aleatório ou acidental. Para ele, as palavras têm sentido e o discurso linguístico nunca é neutro, pois guarda uma ideologia. A preferência por "colaborador" desvela uma rejeição proposital à designação "empregado", voz passiva do verbo empregar, ou seja, aquele que é usado, submetido em sua vontade por outrem. Em sua opinião, apesar de as palavras não alterarem a natureza das coisas, a intenção é muito clara: "Disfarçar ou suavizar a condição de subordinação e exploração", tendo evidente caráter alienante (CAVALCANTI, 2021, p. 51).

⁸⁵ Reportagem em que o ex presidente (Jair Messias Bolsonaro) diz que será preciso fazer escolhas entre ter trabalho ou direito trabalhista. Disponível em: <<https://www.youtube.com/watch?v=mcX8DtHGTv4>> Acesso em: 16/01/2022.

Esse tipo de artifício, segundo o autor acima, cria padrões sociais que constroem e enganam. Os homens, nascidos e criados nesses padrões, buscam alcançar neles seus propósitos individuais. Nessa lógica, livre-arbítrio e determinismo aparecem como sinônimos: as ações individuais são determinadas pelas estruturas sociais, que tangenciam os interesses dos indivíduos.

Na era digital da *sociedade de controle* (SOUZA; SILVEIRA; AVELINO, 2021), as estruturas paralelas são capazes de transmitir ideologias, recrutar seguidores – a massa desvalida e lazarenta dos trabalhadores – e coordenar ações a favor de um sistema de governo. “Pobres e miseráveis, nações obstinadas em vosso mal e cegas ao vosso bem” (LA BOÉTIE, 2017, p. 41). Desse modo, no trabalho demandado por aplicativos, os motoristas são utilizados como faíscas de fogo que crescem e se intensificam, pois quanto mais os aplicativos os chamam, mais força de trabalho se aparelha a queimar em prol da acumulação do capital.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Este livro foi escrito de forma a evitar qualquer exposição conclusiva – fechada – dos resultados. Contudo, como o processo de uberização do trabalho é complexo e os temas apresentados aqui são difíceis, nosso esforço reside numa tentativa de interpretação geral desse processo. Por isso, parece-nos apropriado retomá-los à luz de sua significação mais geral.

Foram necessárias muitas horas de trabalho para que essas atividades fossem realizadas e atingíssemos pelo menos uma parte do objetivo geral inicialmente proposto. Portanto, de tudo que dissemos, algumas considerações devem ser feitas acerca deste trabalho. Assim, no final das contas, o que expomos aqui são apenas algumas considerações humildes e inconclusivas gestadas a partir de uma aproximação às zonas de sentidos dos motoristas – os personagens deste livro.

Todo processo em curso exige, em sua observação, cautela redobrada. Contudo, longe de qualquer visão contemplativa podemos afirmar que os avanços tecnológicos dessas duas últimas décadas (2000/2010) alteraram os modos de viver, conviver e de trabalhar dos trabalhadores demandados por aplicativos, inclusive, os motoristas sob demanda por meio de aplicativos da cidade de Mossoró. Por isso, uma das principais contribuições deste livro está na discussão do que significa, nos termos vigentes, as tecnologias da informação e comunicação (TICs) para a classe trabalhadora, em especial, para esses trabalhadores. Citaremos apenas Marx e veremos as coisas mais de perto: “a máquina é uma reunião de instrumentos de trabalho, e nunca uma combinação de trabalhos para o próprio operário” (MARX, 2017a, 121).

Pois bem! Mesmo que o(a) leitor(a) deixe de lado as diversas provas aqui oferecidas, apoiadas em inúmeros exemplos concretos específicos, haverão de concordar facilmente que os motoristas sob demanda por meio de aplicativos da cidade de Mossoró não estão felizes nas condições em que vivem. Haverão de concordar, também, que sua situação não é aquela em que um homem ou uma mulher, ou mesmo, uma classe inteira de homens e mulheres, possa pensar, sentir e viver humanamente. Para esses trabalhadores, a miséria, na verdade, é uma coisa comum, mas haverá de ser difícil de acreditar nela caso se abata sobre o(a) leitor(a) que se encontram com este livro em mãos. Ademais, “criar um fetiche de felicidade não é uma receita para a sociedade civilizada. O precariado deve tomar cuidado com o equivalente moderno de uma existência de pão-e-circo que está sendo oferecida pelo Estado por meio da pseudociência e do impulso” (STANDING, 2014, p. 215).

É óbvio que esta excursão feita aqui deixou muitas perguntas sem respostas. Parece claro, não obstante, que os motoristas sob demanda por meio de aplicativos, de fato, assumem a retórica neoliberal de que não são empregados e as narrativas se tornaram espécies de *profecias autorrealizáveis*, fazendo com que a experiência percebida seja distante da experiência vivida. Porém, por meio desses personagens – da vida real e concreta – pudemos apreender diferentes temas que percorrem os núcleos de significação, assumindo nuances específicas em cada um, mediadas pelas condições objetivas presentes e que constituem as significações que os motoristas atribuem à sua atividade. Dentre outras coisas, durante as entrevistas, o segredo nos foi revelado.

Os resultados das entrevistas evidenciaram o paradoxo. De um lado, motoristas anestesiados pelas retóricas neoliberais, acreditando que são empresários de si mesmos. Do outro, motoristas cabisbaixos,

demonstrando um sentimento de insegurança, angústia, impotência, frustração e em seus olhos uma tristeza pálida e sem vida.

Nessa medida e por meio das falas constatamos as situações vexatórias, humilhantes e *vilipendiosas* vivenciadas por esses motoristas, e o quanto eles são descartáveis para essas empresas aplicativos. Contudo, como não se pode deixá-los morrer de fome, as estratégias estabelecidas pelas plataformas digitais através da divulgação e da propaganda ideológica neoliberal visam gerar o engajamento e comprometimento deles, sendo que sua tarefa primordial é assegurar a exploração e a dominação sobre esses trabalhadores.

No decorrer do trabalho foi possível perceber que os serviços oferecidos pelos aplicativos que, a princípio, idealizavam melhorar a vida das pessoas, aumentar a eficiência dos serviços públicos de transportes e construir uma sociedade melhor através de normas estabelecidas para a prestação de serviços se transformaram, na verdade, em um modelo de baixo custo em que qualquer pessoa *“arruma um carro velho e vem trabalhar aqui” [nos aplicativos]*⁸⁶.

Durante o período de nossa pesquisa de campo tomamos conhecimento de que em Mossoró nunca se teve, não se tem e muito provavelmente não se terá uma limusine⁸⁷ ou outros veículos semelhantes sendo utilizados nas corridas demandadas por aplicativos. É preciso ainda ressaltar que, a princípio, esses eram os veículos idealizados pelos fundadores da Uber. Identificamos em Mossoró, porém, veículos considerados populares cadastrados nos aplicativos. Estes são

⁸⁶ Francelino, 27 anos, entrevistado em 09/11/2022.

⁸⁷ Sempre fascinado pelo luxo, Camp (inicialmente, socio cofundador da Uber) se concentrou na imagem da marca. Ele estava determinado a manter uma frota de carros luxuosos como limusine, Lincolns, Suburbanas e Escalades. Ver, capítulo 6 “deixem criadores criarem”, Isaac (2020).

mais baratos e ficam mais fácil dos motoristas cumprirem com as prestações do financiamento e/ou com o aluguel. Por conseguinte, com essas evidências, asseguramos objetivamente que apenas dois dos informantes relataram que o veículo é próprio, ou seja, não é financiado ou alugado.

Vamos ainda além e afirmamos que, para conseguirem pagar os instrumentos de trabalho, esses motoristas se utilizam de diversas astúcias e em alguns casos até mesmo infringem as leis de trânsito. Em muitos casos, foi adaptado o *kit* de gás natural a esses veículos, porque não se tinha mais condições de continuar abastecendo o carro com gasolina ou etanol. Em outros casos, como nos relatou um informante, existem motoristas dirigindo os veículos com os pneus carecas. Eis uma infração do código brasileiro de trânsito. Quando tudo isso se torna insustentável *“o banco toma o carro ou a polícia encosta e o leva”*⁸⁸.

A investigação que realizamos e expomos neste livro mostra que os usuários desses aplicativos de transportes, em Mossoró, ao solicitarem esse serviço, não encontrarão carros pretos luxuosos com bancos confortáveis de couro preto, ar-condicionado, abastecidos com bala de menta e garrafas geladas com água mineral cristalina. Longe disso, muito antes, encontrarão veículos populares. Em alguns casos com os pneus carecas, o ar-condicionado desligado e os vidros abertos para economizar a gasolina.

Por meio da análise das falas aqui apresentadas podemos afirmar que parte dos motoristas, principalmente os mais experientes, cancela grande parte das chamadas pelos aplicativos porque elas são inviáveis do ponto de vista financeiro. Principalmente as corridas para aqueles bairros mais afastados que, por sua vez, são os periféricos. E não se trata

⁸⁸ Francelino, 27 anos, entrevistado em 09/11/2022.

de nenhum tipo de estigma. Os fatos reais, travestidos pelas retóricas empresariais de que os aplicativos facilitam o deslocamento da população mossoroense são estes: a facilidade – quando ela se dá – é para aqueles usuários que podem pagar. Os usuários com menor poder aquisitivo que, em sua grande maioria, estão nas regiões periféricas, ficam esperando horas e horas pelo transporte demandado por meio aplicativos. Tudo – ou quase tudo – se resume à questão financeira.

Mostramos como esses motoristas se deixam levar pelas retóricas empresariais e por isso acabam criando uma visão positiva a partir da fabulosa ideia de que são patrões de si mesmos. Chegamos mesmo a afirmar, enfaticamente, que no mundo paradoxal de suas ilusões, ora eles acreditam e afirmam que não são subordinados as plataformas digitais, *“aqui não tem patrão para encher meu saco”*⁸⁹, ora afirmam que *“para os aplicativos nós somos números no sistema, não somos pessoas, somos números”*⁹⁰.

Afirmamos que tal lógica se dá porque, não tendo alternativa, esses trabalhadores são forçados a assumirem a retórica de que não são empregados, de que são patrões de si mesmos como pano de fundo para encobrir a dura realidade de que diante dos capitalistas, os detentores dos aplicativos, eles não passam de um rebanho, de um aglomerado de ignorantes incapazes de contrapor as concepções impostas pelas empresas-aplicativos. “Em verdade, essa atividade [...] é uma forma tipicamente capitalista de produção, como um trabalho subsumido de forma real ao capital, e, conseqüentemente, esta categoria de trabalhadores é produtora de mais-valia, conforme Marx” (CASTRO, 2020, p. 205).

⁸⁹ Jair, 26 anos, entrevistado em 25/09/2022.

⁹⁰ Francelino, 27 anos, entrevistado em 09/11/2022.

Por conseguinte, embasado em nossas formulações acerca dos sentidos e significados sobre as relações e condições de trabalho destes trabalhadores ao longo do presente livro, afirmamos que desprovidos de tudo e entregues à própria sorte, esses motoristas vivem um cotidiano de incertezas sobre se conseguirão o sustento – a ração – do dia seguinte para si e para suas famílias.

REFERÊNCIAS

ABÍLIO, Ludmila Costhek. Uberização: gerenciamento e controle do trabalhador *just-in-time*. In: NOGUEIRA, Arnaldo Mazzei; ANTUNES, Ricardo (Orgs.). **Uberização, trabalho digital e Indústria 4.0**. São Paulo: Boitempo, 2020.

_____. Uberização: a era do trabalhador *just-in-time*? **Estudos Avançados (online)**, v. 34, 111 a 126, 2020a.

ALVES, Giovanni. **Dimensões da reestruturação produtiva**: ensaios de sociologia do trabalho. 2. ed. Londrina: Praxis; Bauru: Canal 6, 2007.

_____. Trabalho, subjetividade e capitalismo manipulatório – O novo metabolismo social do trabalho e a precarização do homem que trabalha. Estudos do trabalho. **Revista da RET. Rede de Estudos do Trabalho**. Ano V – Número 8, 2011.

_____. Trabalho, corpo e subjetividade e formas de precariedade no capitalismo global. **Revista Trabalho, Educação e Saúde**, v. 3. n.2, pp. 409-428, 2005.

_____. A nova precariedade salarial: elementos histórico-estrutural da nova condição salarial no século XXI. In: NAVARRO, Vera Lucia; LOURENÇO, Edvânia Ângela de Souza. (Org). **O avesso do trabalho IV**: terceirização: precarização e adoecimento no mundo do trabalho. São Paulo: Outras Expressões, 2017.

ANTUNES, Ricardo. **Os sentidos do trabalho**: ensaio sobre a afirmação e a negação do trabalho. 2. ed. São Paulo: Boitempo, 2009. (Mundo do trabalho).

_____. **Adeus ao trabalho?** Ensaio sobre as metamorfoses e a centralidade do mundo do trabalho. 16. ed. São Paulo: Cortez, 2015.

_____. **O privilégio da servidão**: o novo proletariado de serviços na era digital. São Paulo: Boitempo, 2018. (Mundo do trabalho).

_____. **Riqueza e miséria do trabalho no Brasil IV**: trabalho digital, autogestão e expropriação da vida. São Paulo: Boitempo, 2019. (Mundo do trabalho).

____ Trabalho intermitente e uberização do trabalho no limiar da Indústria 4.0. *In*: NOGUEIRA, Arnaldo Mazzei; ANTUNES, Ricardo (Orgs.). **Uberização, trabalho digital e Indústria 4.0**. São Paulo: Boitempo, 2020.

____ **Coronavírus**: o trabalho sob fogo cruzado. São Paulo: Boitempo, 2020a.

____ Capitalismo de Plataforma e desantropomorfização do trabalho. *In*: DELFANTI, Alessandro; *et al.* (Org) Rafael Grohmann. **Os laboratórios do trabalho digital**: entrevistas. São Paulo: Boitempo, 2021. (Mundo do trabalho).

____ **Uberização nos leva para a servidão**. União Geral dos Trabalhadores. 25 de julho de 2019a. Disponível em: <<http://www.ugt.org.br/index.php/post/22533-Uberizacao-nos-leva-para-a-servidaodiz>> Acesso em: 07/04/2022.

AGUIAR, W. M. J. de; ARANHA, E. M. G; SOARES, J. R. Núcleos de significação: Análise dialética das significações produzidas em grupo. **Teorias, Métodos, Pesquisa Educacional**. 2021.

AGUIAR, W. M. J. de; SOARES, J. R; MACHADO, V. C. Núcleos de Significação: uma proposta histórico-dialética de apreensão das significações. **Cadernos de pesquisa**. v. 45. n. 155. p. 56-75. jan/mar. 2015.

AGUIAR, W. M. J. de; OZELLA, Sergio. Apreensão dos sentidos: aprimorando a proposta dos núcleos de significação. **Revista Brasileira de Estudos Pedagógicos**. Brasília, v. 94, n. 236, p. 299-322, jan/abr. 2013.

ARANHA, Elvira Maria Godinho. **Equipe Gestora Escolar**: as significações que as participantes atribuem à sua atividade na escola. Um estudo na perspectiva sócio-histórica. Tese de doutorado, Pontifícia Universidade Católica de São Paulo, 2015.

BENSAÏD, Daniel. Apresentação. *In*: MARX, K. **Os despossuídos**: debates sobre a lei referente ao furto da madeira. Tradução de Daniel Bensaïd e Mariana Echalar. São Paulo: Boitempo, 2017b.

BESSA, Ana Cláudia. **O perfil do motorista de aplicativo no Brasil**. Revista Movimentação, MS, nº. 14, jan/jun. 2021.

BOSCHETTI, Ivanete. Precarização do trabalho e exploração dos direitos da seguridade social. *In*: NAVARRO, Vera Lucia; LOURENÇO, Edvânia Ângela de Souza. (Org). **O avesso do trabalho IV**: terceirização: precarização e adoecimento no mundo do trabalho. São Paulo: Outras Expressões, 2017.

BRANDÃO, Thadeu de Sousa; COSTA, Jean Henrique. Um olhar sobre a violência homicida em Mossoró/RN/Brasil e sua relação com o turismo de eventos. **Turydes**. Revista Turismo y desarrollo local. v. 8, n. 18, junio/julho, 2015.

CANTOR, Renán Vega. A expropriação do tempo n capitalismo atual. *In*: ANTUNES, Ricardo. (Org). **Riqueza e miséria do trabalho no Brasil IV**: trabalho digital, autogestão e expropriação da vida. São Paulo: Boitempo, 2019. (Mundo do trabalho).

CARVALHO, Mauro Lúcio Henrique de; SALES, Mara Marçal. Ser taxista em tempos de Uber: uma análise sobre os sentidos e significados atribuídos ao trabalho. **Pretextos** – Revista da Graduação em Psicologia da PUC Minas. v. 3, n. 5, jan/jun. 2018.

CASSINO, João Francisco. Modulação deleuzeana, modulação algorítmica e manipulação midiática. *In*: SOUZA, Joyce; AVELINO, Rodolfo; SILVEIRA, Sérgio Amadeu. (Org). **A sociedade de controle**: manipulação e modulação nas redes digitais. 2. ed. São Paulo: Hedra, 2021.

CASTEL, Robert. **As transformações da questão social**. Tradução: Mariangela Belfiore-Wanderley. São Paulo: Educ, 2000. (Palestra proferida por ocasião do Seminário Internacional “A questão social no contexto da globalização”, realizado na Pontifícia Universidade Católica de São Paulo, no período de 14 a 17 de outubro de 1996.

CASTRO, Viviane Vidigal de. **As ilusões da uberização**: um estudo a luz da experiência de motoristas Uber. Campinas, São Paulo: [s.n], 2020. Dissertação (Mestrado) – Universidade de Campinas, Instituto de Filosofia e Ciências Humanas.

CASULO, Ana Celeste. Fragmentados: o caso dos motoristas de aplicativos. *In*: MARTINEZ, Walquiria; ALVES, Giovanni. (Org). **Labirintos do labor**: o futuro do trabalho no século XXI. Marília, São Paulo: Projeto Editorial Praxis, 2022.

CAVALCANTI, Tiago Muniz. **Sub-humanos**: o capitalismo e a metamorfose da escravidão. São Paulo: Boitempo, 2021. (Mundo do Trabalho).

DARDOT, Pierre; LAVAL, Christian. **A nova razão do mundo**: ensaio sobre a sociedade neoliberal. Tradução Mariana Echalat. São Paulo: Boitempo, 2016.

DRUCK, Graça. A indissociabilidade entre precarização social do trabalho e terceirização. *In*: TEXEIRA, Marilane Oliveira; RODRIGUES, Helio; COELHO, Elaine d'Ávila. (Orgs). **Precarização e terceirização**: faces da mesma realidade. São Paulo: Sindicato dos Químicos, 2016.

_____. Terceirização no serviço público: múltiplas formas de precarização do trabalho. *In*: NAVARRO, Vera Lucia; LOURENÇO, Edvânia Ângela de Souza. (Org). **O avesso do trabalho IV**: terceirização: precarização e adoecimento no mundo do trabalho. São Paulo: Outras Expressões, 2017.

EKBIA, Hamid. Heteromação do trabalho e novas lógicas de extração de valor. *In*: GROHMANN, Rafael. **Os laboratórios do trabalho digital**: entrevistas. DELFANTI, Alessandro; *et al.* (Org) Rafael Grohmann. São Paulo: Boitempo, 2021. (Mundo do trabalho).

ENGELS, Friedrich. **A situação da classe trabalhadora na Inglaterra**. Tradução B. A. Schumann. São Paulo: Boitempo, 2010. (Mundo do Trabalho; Coleção Marx-Engels).

FILGUEIRAS, Vitor Araújo. **“É tudo novo”, de novo**: as narrativas sobre grandes mudanças no mundo do trabalho como ferramenta do capital. São Paulo: Boitempo, 2021.

FILGUEIRAS, Vitor Araújo; ANTUNES, Ricardo. Plataformas digitais, uberização do trabalho e regulação no capitalismo contemporâneo. *In*: NOGUEIRA, Arnaldo Mazzei; ANTUNES, Ricardo (Orgs.). **Uberização, trabalho digital e Indústria 4.0**. São Paulo: Boitempo, 2020. .

FILGUEIRAS, Vitor Araújo; DUTRA, Renata. Distinções e aproximações entre terceirização e uberização: os conceitos como palco de disputas. **Caderno CRH**, Salvador, v. 34, p. 1-14, 2021a.

FREIRE, Paulo. **Educação e mudança**. Tradução de Moacir Gadotti e Lílian Lopes Martin. ed. 12^a. Paz e Terra, 1979.

GONSALES, Marco. Indústria 4.0: empresas plataformas, consentimento e resistência. In: NOGUEIRA, Arnaldo Mazzei; ANTUNES, Ricardo (Orgs.). **Uberização, trabalho digital e Indústria 4.0**. São Paulo: Boitempo, 2020.

GROHMANN, Rafael. Trabalho em plataformas é laboratório da luta de classes. In: DELFANTI, Alessandro; *et al.* (Org). **Os laboratórios do trabalho digital: entrevistas**. Rafael Grohmann. São Paulo: Boitempo, 2021. (Mundo do trabalho).

IASI, Mauro Luis. Consciência e pertencimento de classe na nova configuração do trabalho. In: NAVARRO, Vera Lucia; LOURENÇO, Edvânia Ângela de Souza. (Org). **O avesso do trabalho IV: terceirização: precarização e adoecimento no mundo do trabalho**. São Paulo: Outras Expressões, 2017.

ISAAC, Mike. **A guerra pela a Uber**. Tradução: Alexandre Raposo, Bruno Casotti, Leonardo Alves. Rio de Janeiro: Intrínseca, 2020.

KALIL, Renan Bernardi. **A regulação do trabalho via plataformas digitais**. São Paulo: Blucher, 2020.

LA BOÉTIE, Étienne de. **Discurso sobre a servidão voluntária**. Tradução de Evelyn Tesche. São Paulo: Edipro, 2017.

LAVAL, Christian. Uberização como extensão da racionalidade empreendedora. In: DELFANTI, Alessandro; *et al.* (Org). GROHMANN, Rafael. **Os laboratórios do trabalho digital: entrevistas**. São Paulo: Boitempo, 2021. (Mundo do trabalho).

LIMA, Francisco Vanderlei de. A polis circense e um grito de dor: crescimento e violência no “País de Mossoró”. In: LIMA, Francisco Vanderlei de; PEREIRA, Elcimar Dantas. (Org). **Leviatã ameaçado: crimes, drogas e violência**. Mossoró –RN, EDUERN, 2017.

MACHADO, Débora. A modulação de comportamento nas plataformas de mídias sociais. In: SOUZA, Joyce; SILVEIRA, Sérgio Amadeu da; AVELINO, Rodolfo. (Org). **A sociedade de controle: manipulação e modulação nas redes digitais**. 2. ed. São Paulo: Hedra, 2021.

MARICATO, Erminia. **Para entender a crise urbana**. São Paulo: Expressão Popular, 2015.

MARX, Karl. **O capital**: crítica da economia política: livro I: o processo de produção do capital. Tradução: Rubens Enderle. 2. ed. São Paulo: Boitempo, 2017.

____ **Os despossuídos**: debates sobre a lei referente ao furto da madeira. Tradução de Daniel Bensaïd e Mariana Echalar. São Paulo: Boitempo, 2017b.

____ **Miséria da filosofia**. Tradução José Paulo Netto. São Paulo: Boitempo, 2017a.

____ Livro I, Capítulo VI (inédito). In: **O capital**. São Paulo: Ciências Humanas Ltda, 1978.

____ **As lutas de classes na França de 1848 a 1850**. Tradução: Nélio Schneider. São Paulo: Boitempo, 2012.

MARX, Karl; ENGELS, Friedrich. **A ideologia alemã**: crítica da mais recente filosofia alemã em seus representantes Feuerbach, B. Bauer e Stirner, e do socialismo alemão em seus diferentes profetas (1845–1846). Tradução: Rubens Enderle; Nélio Schneider; Luciano Cavani Martorano. São Paulo: Boitempo, 2007.

MASCARO, Alysson Leandro. **Crise e pandemia**. São Paulo: Boitempo, 2020.

MÉSZÁROS, István. **A teoria da alienação em Marx**. Tradução: Nélio Schneider. São Paulo: Boitempo, 2016.

____ **Para além do capital**. São Paulo: Boitempo, 2002.

____ **Filosofia, ideologia e ciência social**. Tradução: Ester Vaisman. São Paulo: Boitempo, 2008.

MORAES, Rodrigo de Souza; OLIVEIRA, Antonio Gonsales de; ACCORSI, André. Uberização do trabalho: a percepção dos motoristas de transporte particular por aplicativo. **Revista Brasileira de Estudos Organizacionais**. V. 6, n. 3, pp, 647-681, dez/2019.

NAVARRO, Vera Lucia; PADILHA, Valquíria. Dilemas do trabalho no capitalismo contemporâneo. **Psicologia & Sociedade**; 19, Edição Especial 1: 2007.

OLIVEIRA, Carla. Aprendizado de máquina e modulação do comportamento humano. *In: SOUZA, Joyce; SILVEIRA, Sérgio Amadeu da; AVELINO, Rodolfo. (Org). **A sociedade de controle**: manipulação e modulação nas redes digitais. 2. ed. São Paulo: Hedra, 2021.*

PADILHA, Valquíria. Trabalho, tempo livre e consumo sob o manto da racionalidade do capital. **Revista do Centro de Pesquisa e Formação**, v. Especial, pp. 77-89, 2018.

_____. **Tempo livre e capitalismo**: um par imperfeito. Campinas, SP: Editora Alínea, 2000.

POCHMANN, Marcio. Terceirização, competitividade e uberização do trabalho no Brasil. *In: TEIXEIRA, Oliveira; RODRIGUES, Helio; COELHO, Elaine d'Ávila. (Org). **Precarização e terceirização**: faces da mesma realidade. São Paulo: Sindicato dos Químicos-SP, 2016.*

_____. Trabalho, tempo livre e consumo sob o manto da racionalidade do capital. **Revista do Centro de Pesquisa e Formação**. n. 22018, p. 77-78. São Paulo: 2018.

PINHEIRO, Souto Ribeiro Letícia; MONTEIRO, Janine Kieling. Refletindo sobre desemprego e agravos à saúde mental. **Cadernos de Psicologia Social de Trabalho**. v. 10, n. 2, pp. 35-45, 2007.

PINTO, Danielle Jacon Ayres; MORAES, Isabela. As mídias digitais como ferramentas de Manipulação de processos eleitorais democráticos: uma análise do caso Brexit. **Revista de Estudos Sociais**. n. 74. 2020, pp. 71-82.

PRAUN, Luci; ANTUNES, Ricardo. A demolição dos direitos do trabalho na era do capitalismo informacional-digital. *In: NOGUEIRA, Arnaldo Mazzei; ANTUNES, Ricardo (Orgs.). **Uberização, trabalho digital e Indústria 4.0**. São Paulo: Boitempo, 2020.*

PRAUN, Luci. Trabalho, adoecimento e descartabilidade humana. *In: ANTUNES, Ricardo. (Org). **Riqueza e miséria do trabalho no Brasil IV**: trabalho digital, autogestão e expropriação da vida: o mosaico da exploração. São Paulo: Boitempo, 2019.*

ROSSO, Sadi dal. **O ardil da flexibilidade**: os trabalhadores e a teoria do valor. São Paulo: Boitempo, 2017.

SCHWAB, Klaus. **A quarta revolução industrial**. Tradução: Daniel Moreira Miranda. São Paulo: Edipro, 2016.

SILVA, Edith Seligmann. Desemprego e desgaste mental: desafio às políticas públicas e aos sindicatos. **Revista Ciências do trabalho**. n. 4, pp. 89-109, 2015.

SILVA, Francisco Diassis da. **A fruição do tempo livre nos espaços e equipamentos de lazer na cidade de Mossoró/RN**. Monografia (Graduação em Turismo). Universidade do Estado do Rio Grande do Norte, Mossoró, 2019.

SILVA, Francisco Diassis da; *et al.* “Malabarismo intelectual” e precarização do trabalho nos contextos do autoempreendedorismo e da economia do compartilhamento. *In*: FARIAS, Mayara Ferreira de. (Org). **Revista Querubim: Letras – Ciências Humanas – Ciências Sociais**. Coletânea Turismo e Educação, 2022.

SILVA, Francisco Diassis da; BARBOSA, Raoni Borges. Ou tudo ou nada: uma fotografia da fragmentação da classe trabalhadora. *In*: COSTA, Jean Henrique; BARBOSA, Raoni Borges; TAVARES, Edgley Freire. (Org). **Cinema e Teoria Social: ensaios circunstanciais**. Vol. 03. Mossoró, RN: EDUERN, 2021.

SLEE, Tom. **Uberização: a nova onda do trabalho precarizado**. São Paulo: elefante, 2017.

SOARES, Júlio Ribeiro. **Vivência pedagógica: a produção de sentidos na formação do professor em serviço**. São Paulo, 2006. Dissertação (Mestrado) – Pontifícia Universidade Católica de São Paulo.

SOUZA, Joyce; SILVEIRA, Sérgio Amadeu da; AVELINO, Rodolfo. (Org). **A sociedade de controle: manipulação e modulação nas redes digitais**. 2. ed. São Paulo: Hedra, 2021.

SOUZA, Ilan Fonseca de. Na pista com a Uber: uma etnografia. **Revista Direito e Práxis**, Rio de Janeiro, 2022.

SOUZA, Jessé. **A elite do atraso: da escravidão à lava jato**. Rio de Janeiro: Leya, 2017.

STANDING, Guy. **O precariado: a nova classe perigosa**. Tradução: Cristina Antunes. Belo Horizonte: Autêntica Editora, 2014.

____ O Precariado Turístico. Tradução Jean Henrique Costa e Raoni Borges Barbosa. **Revista Geplat Papers – Academic Journal of Studiens in Society, Sciences and Technologies**. V. 1, number 1, 2020.

TELÉSFORO, Rachel Lopes. **Uber**: inovação disruptiva e ciclos de intervenção regulatória. Rio de Janeiro: Lumen Juris, 2017.

TONELO, Iuri. Uma nova reestruturação produtiva pós-crise de 2008? In: NOGUEIRA, Arnaldo Mazzei; ANTUNES, Ricardo (Orgs.). **Uberização, trabalho digital e Indústria 4.0**. São Paulo: Boitempo, 2020.

TOZI, F. As novas tecnologias da informação como suporte à ação territorial das empresas de transporte por aplicativo no Brasil. **XV Coloquio Internacional de Geocrítica Las ciencias sociales y la edificación de una sociedad post-capitalista**, Barcelona, 2018.

WOODCOCK, Jamie. O panóptico algorítmico da Deliveroo: mensuração, precariedade e a ilusão do controle. In: NOGUEIRA, Arnaldo Mazzei; ANTUNES, Ricardo (Orgs.). **Uberização, trabalho digital e Indústria 4.0**. São Paulo: Boitempo, 2020.

XAVIER, Dágnes Loanda de Oliveira; *et al.* Lazer, cotidiano e consumo: levantamento e diagnóstico do tempo livre de trabalhadores terceirizados na Universidade do Estado do Rio Grande do Norte. **Revista Querubim**. Letras – Ciências Humanas – Ciências Sociais. Ano 15, Número 37. Volume Especial 1, 2019.

ZEFERINO, Bárbara Cristhinny Gomes. Subsunção do Trabalho ao Capital: Entraves para a Emancipação do Trabalho. **Revista Eletrônica Arma da Crítica**. Número 8. 2017.



Sobre o Autor

Francisco Diassis da Silva nasceu em Mossoró, no Rio Grande do Norte, em 1979. É bacharel em Turismo (UERN), Sociologia (Centro Universitário Faveni), Pedagogia (Faculdade Campos Elíseos) e Mestre em Ciências Sociais e Humanas (UERN).



A dura realidade destes trabalhadores exposta neste livro, soma-se à uma coleção de evidências, diagnósticos, análises e dados, pelo mundo afora, que confirmam um longo processo, na ordem do capital, de ganhos para poucos e perdas para muitos; estabilidade para uns e instabilidade para a maioria; pobreza e miséria para muitos e riqueza para poucos; avanços e retrocessos. Enfim, as relações sociais se mostram contraditórias e complexas, mas, ao mesmo tempo, por serem constituídas historicamente, não são eternas do modo como são. O enorme desafio é resolver a oposição entre necessidade (de mudança) e possibilidade (de ação). É mais do que necessário pensar e erigir novas formas de produção e reprodução da vida, o que exige a descolonização do pensamento, da política e da cultura para além dos imperativos da economia do mercado. A necessidade de nos livrarmos do capitalismo é urgente, não só por causa de todos os tipos de usurpação dos trabalhadores pelo capital, como Diassis mostra nesse livro, mas também por que esse modelo econômico baseado no ciclo acelerado de “extrair recursos naturais, produzir, vender e gerar descarte na natureza” é insustentável.

Valquíria Padilha

Universidade de São Paulo

Diassis da Silva, autor e obra, muito nos ensina! Para além de teorias ou dados, há aqui um testemunho biográfico e crítico de uma pesquisa realizada com o desejo pelo conhecimento, algo já raro nos ambientes universitários de massificação e banalização produtivista (e uberizada) de muitos trabalhos acadêmicos. Neste trabalho observamos exatamente o oposto: um auto exercício de entender-se no mundo: como sujeito e como intelectual em formação contínua.

Jean Henrique Costa
Raoni Borges Barbosa