

# O TRABALHADOR DA UBER E A INCORPORAÇÃO DA AUTOGESTÃO NEOLIBERAL: AUTONOMIA OU INDIGNIDADE?

## *THE UBER WORKER AND THE INCORPORATION OF NEOLIBERAL SELF-MANAGEMENT: AUTONOMY OR INDIGNITY?*

Thalita Barreto Sarlo<sup>1</sup>

Fabrcio Maciel<sup>2</sup>

### RESUMO

Este artigo analisa o fenômeno da uberização do trabalho no contexto do capitalismo contemporâneo global marcado profundamente pelo neoliberalismo, que compreendemos aqui como um “novo capitalismo”. Busca ainda entender como a uberização se coloca no contexto brasileiro e reflete sobre a dimensão do “trabalho digno”. Para isso, apresenta-se cinco histórias de vida de motoristas de aplicativo, realizadas mediante entrevistas semiestruturadas, a fim de mostrar a experiência cotidiana e a trajetória de vida deles, aspectos sociologicamente relevantes para compreender o trabalho uberizado no Brasil. A partir disso, destacam-se recorrências e práticas nos discursos dos entrevistados, nas quais fica clara a ambiguidade da flexibilidade desse tipo trabalho, bem como a sua subjetivação neoliberal. A discussão dos resultados é guiada, especialmente, pelas perspectivas teóricas de Dardot e Laval (2016) e de Richard Sennett (2006, 2015) e contextualizada para o cenário de classe brasileiro a partir dos estudos de Jessé Souza (2012).

**Palavras-chave:** Uberização, Trabalho indigno, Neoliberalismo.

### ABSTRACT

This article seeks to locate the phenomenon of work uberization in the context of global contemporary capitalism, deeply marked by neoliberalism, which we understand here as a “new capitalism.” It also seeks to understand how uberization presents itself in the Brazilian context and reflects on the dimension of “dignified work”. To this end, we present five stories of life of application drivers, carried out through semi-structured interviews, in order to show the daily experience and the life path, sociologically relevant aspects to understand the work uberized in Brazil. From this, recurrences and practices are described in the speeches of the interviewees, in which it is clear the ambiguity of the flexibility of this work and the neoliberal subjectivation. The discussion of the results is guided, especially, by the theoretical perspective of Dardot and Laval (2016) and Richard Sennett (2006, 2015) and brought to the Brazilian class scenario from the studies of Jessé Souza (2012).

**Key-Words:** Uberization, Undignified, Neoliberalism.

---

<sup>1</sup> Mestra e Doutoranda pelo Programa de Pós-Graduação em Sociologia Política da Universidade Estadual do Norte Fluminense Darcy Ribeiro (UENF), com estadia de sanduíche na International Psychoanalytic University (IPU) de Berlim, Alemanha, todos com financiamento da Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior (CAPES).

<sup>2</sup> Professor adjunto do Departamento de Ciências Sociais da Universidade Federal Fluminense (UFF), Campos dos Goytacazes, e do Programa de Pós-Graduação em Sociologia Política da UENF. Bolsista de produtividade do Conselho Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico (CNPq) e Jovem Cientista do Nosso Estado, Fundação Carlos Chagas Filho de Amparo à Pesquisa do Estado do Rio de Janeiro (FAPERJ). Foi professor visitante na Universidade de Jena, Alemanha (2022).

## 1. INTRODUÇÃO

A uberização do trabalho compreende uma tendência global de organização, gestão e controle (ABÍLIO, 2020). Este artigo intenta demonstrar em que contexto ela se insere, destacando processos que tornaram um fenômeno possível na contemporaneidade. Conferimos destaque para a uberização do trabalho no Brasil e o contexto de classe brasileiro, que buscaremos apresentar a partir da narrativa e posterior análise das histórias de vida de cinco motoristas da Uber. A abordagem metodológica aplicada consiste em um método qualitativo, que busca dar um tratamento sociológico para a individualidade dos atores sociais (LIMA JUNIOR; MASSI, 2015) com base, principalmente, nos trabalhos de Bernard Lahire (2004) e de Jessé Souza (2012, 2018).

Sabendo que existe uma complexidade e diversidade de trabalhos em plataformas digitais, o recorte desta pesquisa enfatiza a empresa Uber e o motorista de Uber enquanto objeto, mas busca servir aos estudos sobre o trabalho nessas plataformas de forma geral. Essa escolha metodológica se baseou no fato de a Uber ser uma das empresas mais bem-sucedidas e também uma das pioneiras nesse ramo, expandindo esse modelo de negócio para diversos campos (SLEE, 2017).

Para os propósitos analíticos desta pesquisa, utilizaremos o conceito de “trabalho indigno” (MACIEL, 2006) a fim de apresentar mais elementos para compreender o trabalho de motorista de Uber, trazendo à tona questões que permeiam o trabalho precário como a insegurança material e a dimensão do reconhecimento e da subjetividade dos trabalhadores.

A hipótese que guiou este estudo é que o trabalho de motorista de Uber sustenta uma aparência de dignidade por meio de alguns elementos, como trabalhar de carro, o que já pressupõe uma existência de capital e a ideologia empreendedora de gerir os próprios horários e trabalhar por conta própria. Essa aparente dignidade tende a ocultar os aspectos negativos desse trabalho, os quais geram insegurança material e moral.

O artigo se divide em seis partes. Na seção 1, é apresentado um breve referencial teórico que busca situar a uberização no contexto do capitalismo flexível. Na seção 2, colocamos algumas questões sobre a uberização do trabalho no Brasil e o histórico da precariedade tipicamente periférica. Na seção 3, será apresentado o percurso metodológico que guiou a pesquisa e os resultados obtidos no estudo por meio das narrativas das trajetórias de vida de cinco motoristas de Uber. Na seção 4, realizamos a análise e a discussão dos resultados, que buscam destacar recorrências nas formas de pensar, sentir e agir dos entrevistados. Na seção 5, discutimos o trabalho e a dimensão do reconhecimento na realidade do novo capitalismo no Brasil. Por fim, são apontadas as considerações finais à luz da abordagem teórica utilizada e da pesquisa realizada.

## 2. UBERIZAÇÃO: UM FENÔMENO PROVÁVEL/FACTÍVEL NO CONTEXTO NEOLIBERAL

Para que a uberização do trabalho se tornasse um fenômeno possível, um conjunto de transformações ocorreu no capitalismo contemporâneo e, conseqüentemente, na sociedade mundial do trabalho. Essas transformações compreendem: uma cultura do novo capitalismo (SENNETT, 2006); uma normatização subjetiva de um tipo particular (DARDOT; LAVAL, 2016); uma nova forma de tratar a dimensão do tempo (SENNETT, 2015); e a flexibilidade como princípio estruturante das sociedades contemporâneas (CASTEL, 2004 *apud* MACIEL, 2014).

No “novo capitalismo”, surgiram “várias mudanças que foram contrapondo o modelo burocrático anterior, em que existia racionalização do tempo e do trabalho de tipo específico, forjando uma coesão social. Isso permitia que “os indivíduos encarassem suas vidas como

narrativas” (SENNETT, 2006, p. 29). A dinâmica do mercado causada pelo capitalismo global e financeiro mudou, e houve também uma importante mudança nas instituições, na política e na forma como é concebido o trabalho.

Ainda para Sennett (2006), também ocorreu uma mudança ideológica. A cultura do novo capitalismo é exercida, primeiramente, pelos setores mais avançados da economia, como a alta tecnologia e as finanças globais, indicando a nova formulação das capacidades e capacitações pessoais, a cultura do consumo e influenciando a política. Isso é muito importante para pensarmos o caso da empresa Uber e outras semelhantes: ela surge no Vale do Silício, com supostas ideias e serviços inovadores e com o apelo da “economia do compartilhamento”, como mostrou Tom Slee (2017).

Pierre Dardot e Christian Laval (2016), por sua vez, também buscam dar uma interpretação original ao capitalismo contemporâneo. Para eles, o capitalismo não é sempre igual a ele mesmo, mas composto por transformações e estratégias que o renovam. O neoliberalismo, então, é uma transformação profunda do capitalismo que, por sua vez, transforma a sociedade. Os autores definem o neoliberalismo como “um sistema normativo que ampliou sua influência no mundo inteiro, estendendo a lógica do capital a todas as relações sociais e a todas as esferas da vida” (DARDOT; LAVAL, 2016, p. 7).

Os autores chamam de “a grande virada” a transição do modelo de acumulação capitalista fordista para o neoliberalismo. Entre outros fatores, “a grande virada foi acompanhada de uma luta ideológica contra os Estados de bem-estar que alimentaram diretamente a ação de alguns governos e contribuíram para legitimar a nova ordem. Importante destacar que, na análise dos autores, para que o neoliberalismo se legitimasse, apenas a conversão dos espíritos e as mudanças a nível econômico e estrutural não teriam sido suficientes. Em vista disso, foi necessária uma mudança de comportamento.

Isso foi obra, em grande parte, de técnicas e dispositivos de disciplina, isto é, de sistemas de coação, tanto econômicos como sociais, cuja função era obrigar os indivíduos a governar a si mesmos sob a pressão da competição, segundo os princípios do cálculo maximizador e uma lógica de valorização de capital. [...] Finalmente, a progressiva ampliação desses sistemas disciplinares, assim como sua codificação institucional, levaram à instauração de uma racionalidade geral, uma espécie de novo regime de evidências que se impôs aos governantes de todas as linhas como único quadro de inteligibilidade da conduta humana (DARDOT; LAVAL, 2016, p. 193).

O enfraquecimento dos Estados de bem-estar social (ainda que tenha ocorrido apenas em alguns países centrais) fortaleceu a mudança neoliberal que iria se estender globalmente. Para Robert Castel (1998, p. 593), “é no momento em que a ‘civilização do trabalho’ parece impor-se definitivamente sob a hegemonia da condição de assalariado que o edifício racha”, repondo na ordem do dia a velha obsessão popular de ter que viver “com o que ganha em cada dia” (CASTEL, 1998, p. 593).

Ademais, Castel (1998) argumenta que o núcleo da questão social hoje é a existência de “inúteis para o mundo”, ou seja, uma considerável parte da população marcada por situações de incerteza e instabilidade, formando uma vulnerabilidade de massa que convive com uma sociedade ainda majoritariamente salarial (CASTEL, 1998). Essa vulnerabilidade social de massa pode abrir caminhos para o fenômeno da Uber. De acordo com o autor:

A segmentação dos empregos, do mesmo modo que o irresistível aumento dos serviços acarreta uma individualização dos comportamentos do trabalho completamente distinta das regulações coletivas da organização “fordista”. Não basta mais saber

trabalhar, é preciso saber, tanto quanto, vender e se vender. Assim, os indivíduos são levados a definir, eles próprios, sua identidade profissional e fazer com que seja reconhecida numa interação que mobiliza tanto um capital pessoal quanto uma competência técnica geral (CASTEL, 1998, p. 602).

A desfiliação social é, para Castel (1998), a principal questão global do capitalismo contemporâneo, tendo a flexibilidade como seu princípio estruturante. “O futuro da sociedade para Castel é o perigo da continuidade de ruptura entre trabalho e proteção, quando a ‘sociedade se torna mercado’, inteiramente dominada por suas leis, o que significaria para ele o triunfo da globalização” (MACIEL, 2014, p. 123). É, portanto, no contexto do neoliberalismo que surge o fenômeno da “uberização do trabalho”, correspondente não só a uma precarização, mas de uma nova forma de gerenciamento, controle e organização do trabalho (ABÍLIO, 2020) que se estende como um fenômeno global.

A novidade da sociedade mundial do trabalho é que a zona de vulnerabilidade inclui também os países centrais (MACIEL, 2021), sendo a uberização o exemplo mais factível dessas transformações. A imagem cotidiana de entregadores e motoristas de aplicativo faz parte da paisagem urbana de diversas cidades ao redor do mundo (GÓMEZ, 2021). Isso pode ser visto por meio da quantidade de “empresas-aplicativo” que, semelhantes à Uber, estão presentes nos países da América Latina (como o Ifood), na Europa (como o Deliveroo), nos Estados Unidos (como a Lyft), entre outros.

### **3. UBERIZAÇÃO NO BRASIL: FORMAS RADICALIZADAS DE PRECARIÉDADE E INDIGNIDADE**

Segundo Jacob Lima (2009), com o advento da flexibilidade da produção, dos mercados, do consumo e dos contratos de trabalho, a informalidade (que já foi vista como “problema de país pobre”, nas palavras do próprio autor) chega agora ao chamado “primeiro mundo”. Dessa maneira, a discussão do trabalho informal é agora atualizada como trabalho flexível generalizado.

Algumas consequências desse processo, destacadas por Lima (2009), são: o desemprego estrutural; o enfraquecimento do movimento operário e sindical; a busca das empresas por mais mão de obra barata e desorganizada; e um mercado de trabalho desregulamentado. Em tese, mesmo em países como o Brasil, nos quais a informalidade e a precarização sempre estiveram presentes, agora a informalidade deixa de representar algo transitório para se constituir em algo definitivo, existindo uma falta de perspectiva para inserção de trabalhadores na formalidade prometida anteriormente pela cultura salarial. Segundo o autor, apesar da informalidade e da autonomia dos trabalhadores brasileiros, essa perspectiva passava por projetos coletivos. O que ocorre no momento é o “empreendedorismo pobre”, que significa uma subsistência por situações pontuais de mobilidade de classe.

Para Sousa, Pochmann e Bonone (2021), a flexibilidade das tecnologias de informação e comunicação permitiram a distribuição da exploração capitalista em distintos territórios do mundo, em busca de menores impostos, salários, direitos trabalhistas e maiores jornadas de trabalho. Assim, “os países subdesenvolvidos que não chegaram a construir adequadamente um Estado de bem-estar social se transformam no parâmetro do que é aceitável quanto às condições de trabalho para ingresso deste capital” (SOUSA; POCHMANN; BONONE, 2021, p. 6). Nesse contexto, a economia plataformizada não deriva apenas do surgimento de novas tecnologias, “mas de um processo deliberadamente construído desde a desregulamentação financeira e desconstituição do Estado de bem-estar social nos países desenvolvidos” (SOUSA; POCHMANN; BONONE, 2021, p. 6).

Abílio, Amorim e Grohmann (2021, p. 29) colocam uma interessante questão para pensar a uberização na periferia: “Como expressar os processos de precarização, degradação e flexibilização em um mercado de trabalho precário, informal, degradado e flexível de nascença?”. Para os autores, as tendências da uberização, apesar de serem globais, se realizam de acordo com a divisão internacional do trabalho e com a articulação de desigualdades.

Para Maciel (2021), entretanto, o que presenciamos é uma generalização da precariedade em nível mundial que resulta das transformações do capitalismo contemporâneo e que chega à periferia de forma mais perversa por conta de uma precariedade histórica e estrutural, ou seja, uma “dupla precarização do trabalho” (MACIEL, 2021). Assim, o fenômeno da uberização encontra terreno fértil em países como o Brasil, que não consolidou o trabalho digno para a maior parte da população.

#### **4. RETRATOS UBERIZADOS: EXPERIÊNCIA E TRAJETÓRIA DOS MOTORISTAS DE UBER**

As trajetórias de vida apresentadas a seguir foram contadas pelas entrevistas realizadas a partir de um questionário aberto, visando reconstruir a história individual dos entrevistados e incluindo temas relacionados ao cotidiano de trabalho como motorista de Uber, à trajetória profissional e educacional, à família, à religião, aos valores, à opinião política, à origem de classe e ainda assuntos relativos a conteúdos psicossociais, como estresse e preocupação advindos do trabalho e da vida fora dele. As citações das falas dos entrevistados preservam a linguagem falada durante a entrevista, evitando correções. Importante salientar também que todos os nomes usados são fictícios, a fim de preservar a identidade e a história desses voluntários, mas são acompanhados da idade real de cada entrevistado nas devidas citações.

A metodologia de pesquisa se apoia, principalmente, em Jessé Souza (2012, 2018) e na sociologia crítica inspirada nos trabalhos empíricos desenvolvidos por Pierre Bourdieu (1979; 2003 *apud* Souza, 2018) e pelos estudos teórico-empíricos de Bernard Lahire (2004). Assim como Lahire (2004), buscamos delinear um tratamento propriamente sociológico para a individualidade dos atores sociais, destacando as disposições para agir, crer e sentir e as dissonâncias entre as disposições (LIMA JUNIOR; MASSI, 2015). Lahire (2004) destacou também que compreendemos melhor os fenômenos macrosociológicos observando e entendendo o comportamento dos atores sociais empiricamente.

Temos como propósito destacar as distinções de acordo com as trajetórias individuais e também os conteúdos gerais que se repetem e se relacionam. Já que a noção de disposição contém a ideia de “recorrência, de repetição relativa, de série ou de classe de acontecimentos e de práticas” (LAHIRE, 2004, p. 27). Nas próximas subseções, apresentamos o resumo de cinco histórias de vida dos motoristas de Uber entrevistados nesta pesquisa. Por ser uma síntese, não contém todos os elementos que aparecerão em uma análise posterior.

##### **4.1 O trabalhador que preferiu a Uber como bico**

Daniel começou a trabalhar aos 17 anos, já que antes disso havia se tornado pai. Na busca por um trabalho, ele saiu do distrito que morava e veio para a sede do município onde morava sua mãe, a qual trabalhava como empregada doméstica. Inicialmente, ele foi fazendo uns “bicos” no transporte irregular da cidade. Depois, ele conseguiu um emprego de cobrador em uma empresa de ônibus muito tradicional do município. Ao longo do tempo, os problemas e a percepção de que estava em um trabalho indigno começaram a aparecer. Foi nesse momento

que ele relatou que, apesar de ter carteira assinada, não lhe era pago horas extras de serviço e o valor do Instituto Nacional do Seguro Social (INSS) recolhido não estava sendo repassado. Além desse não cumprimento de direitos trabalhistas básicos por parte da empresa, também houve atrasos de pagamento de salário.

Como podemos perceber, o simples fato de ter carteira assinada não exime o trabalhador desqualificado de passar por situações indignas no trabalho, incluindo as humilhações sociais relatadas. Tendo consciência do sentimento de indignidade, Daniel passou a buscar outro emprego. Foi quando tentou, sem sucesso, acesso ao seguro-desemprego. Enfim, Daniel teve uma expectativa de trabalho digno ao conseguir um emprego para trabalhar embarcado numa plataforma *offshore*, no qual ficou por dois anos e meio. Foi essa trajetória, aparentemente não precária, que levou Daniel a trabalhar como motorista de Uber.

Nesse trabalho, Daniel tinha direitos trabalhistas e uma renda razoável para sua posição. Ele relatou com certo orgulho que recebia bônus em dólar trimestralmente na unidade em que trabalhava. No entanto, o contrato com essa acabou e ele foi transferido para outra unidade, na qual passou a receber menos, mas ainda contava com direitos trabalhistas básicos, como plano de saúde. Foi nesse momento que ele passou a trabalhar como motorista de Uber nos períodos em que não estava embarcado a fim de complementar sua renda.

Para Daniel, no início, existia uma expectativa de autonomia e dignidade no trabalho de motorista de Uber, bem como uma boa renda, que, junto à vontade de ficar perto da família, fez com que ele pedisse demissão e assumisse ser “empresa de si mesmo”.

Sua primeira ideia foi que conseguiria fazer sua autogestão como motorista de Uber e que poderia até ser melhor do que trabalhar embarcado naquelas condições. Em um trecho da sua fala, ele diz “olha só como funciona a cabeça da gente, eu achava aquilo pouco” se referindo a direitos, como plano de saúde, salário e décimo terceiro. Não muito tempo depois, Daniel percebeu que a Uber não passava de uma “ilusão”.

Nesse contexto, Daniel passou novamente a buscar por um emprego com carteira assinada no setor *offshore*. Ele percebeu que trabalhar de motorista de Uber não era vantajoso e procurou voltar ao seu posto anterior. Sentiu falta da concretude e dos benefícios que tinha quando trabalhava embarcado. Sua trajetória se resume dessa forma: trabalhar embarcado com salário e benefícios; mudar de empresa; ter seu salário reduzido e passar a fazer “bico” de motorista nos 14 dias de folga; pedir demissão e trabalhar apenas como motorista de Uber; voltar a trabalhar embarcado e fazer “bico” de motorista para complementar a renda. O que está implícito nessa trajetória é que Daniel deseja ter alguma estabilidade e que tem pensamento prospectivo, ou seja, procura uma sensação de segurança a longo prazo, como ele menciona sobre ter a única renda como motorista de aplicativo: “existe gente que vive disso, só que ela vive dia a dia”. Por fim, o que percebemos na entrevista com Daniel é que sua condição de dignidade é hoje amparada pelo seu emprego formal.

## **4.2 O jovem uberizado que sonha em ser professor**

Igor é o mais jovem dos entrevistados, com apenas 21 anos. Nascido na baixada fluminense, se mudou para a cidade de Macaé (RJ) quando seu pai foi demitido do emprego como bancário. Apesar da pouca idade, Igor já tem uma trajetória de trabalhos bem diversificados e também já é noivo. Sempre conviveu com uma estrutura familiar sólida e agora também conta com a família de sua noiva. Além disso, conta com outra esfera de socialização importante, que é a religião, neste caso, evangélica.

Começou a trabalhar como jovem aprendiz em duas empresas, depois, conseguiu um emprego em uma vidraçaria, na qual trabalhou de carteira assinada até ser demitido no início da pandemia de covid-19. Na sequência, passou por mais dois trabalhos, um em outra vidraçaria, mas sem carteira assinada, e outro como “bico” de designer gráfico. Logo que terminou a escola, começou a fazer faculdade de Educação Física em uma faculdade particular no turno da noite, por isso conseguia conciliar com o trabalho. No final da faculdade, o tempo passou a ficar apertado e foi nesse momento que ele fez um empréstimo familiar para comprar um carro e começar a trabalhar como motorista de Uber.

Quando a entrevista aconteceu, em junho de 2021, Igor já estava trabalhando há seis meses como motorista de Uber. Em seu cotidiano que une trabalho e estudo, a rotina começa às 5h30min da manhã, quando inicia o expediente; por volta das 9h, ele toma um café e volta a trabalhar; às 18h ou às 19h, ele encerra o expediente de trabalho e dá início às atividades da faculdade. A forma com que Igor conta sobre seu dia a dia mostra que ele tem um senso de responsabilidade apurado e disposição para disciplina e cálculo econômico. Perguntamos como é a experiência de trabalhar como motorista, tendo em vista sua experiência anterior com carteira assinada:

Então, para mim é maravilhoso, né... porque ainda posso fazer as minhas coisas, no caso da faculdade, quando eu tenho que resolver alguma situação, eu já deixo o trabalho de lado. Só que para crescer hoje trabalhando como Uber você tem que ter muita cabeça, muita cabeça.... Mas por outro lado, é muito bom, porque tem dia que é maravilhoso, você já bate a meta... eu tenho uma meta por dia, eu tenho que bater uma meta de 250 reais bruto por dia.

- E você colocou essa meta para você?

- Isso, exatamente. Eu coloquei na minha cabeça que eu tenho que fazer isso por dia. E daí, por exemplo, quando umas 16h, 17h da tarde, eu já bati a meta e dá para continuar mais um pouco, eu faço, aí compensa no dia que foi horrível. Ou, às vezes, eu já bati a meta e tô cansado, aí venho para casa e descanso mais um tempo.

Empresário de si mesmo, Igor propõe e busca cumprir uma rotina de trabalho. Não tem Microempreendedor Individual (MEI) e não paga o INSS, mas tem uma disposição para poupança. Ele diz em outra parte da conversa: “eu não tenho dinheiro guardado em banco, mas todo dia eu separo, do meu bruto, um dinheiro para combustível e outra parte para emergências”. Ele também relata que procura já fazer outro trabalho, na sua área de formação, ao invés da Uber. Seu cálculo de futuro inclui parar de trabalhar como motorista de Uber e se dedicar à profissão de educador físico.

A trajetória de Igor mostra que a instabilidade é algo que o acompanha desde o início no mundo do trabalho. O que faz que essa trajetória não seja tão dramática é a sua forte inserção relacional com a família e sua impressionante capacidade de autogestão. Além disso, a perspectiva de futuro e a atitude positiva têm sido fundamentais para que ele possa finalizar a faculdade de Educação Física, vencendo o maior desafio de sua classe que é conciliar trabalho e estudo (MACIEL, 2012), para que, enfim, possa buscar um posto de trabalho digno.

### **4.3 Um empreendedor versátil**

De todos os entrevistados, Marcelo é o que mais apresenta as características de um empreendedor. Ele e a esposa foram, por muitos anos, proprietários de uma lanchonete na área central da cidade. Marcelo demonstrou, ao longo da entrevista, uma “visão de negócio” que Souza (2012) classifica como “disposição”. Além disso, ele utiliza frequentemente

termos como *networking*, caracterizando o linguajar empreendedor e corporativo, e tem um Cadastro Nacional da Pessoa Jurídica (CNPJ) pelo MEI, o que lhe concede uma “formalização empreendedora” (embora isso seja, por si só, ambíguo). Antes da pandemia, a lanchonete funcionava praticamente 24 horas para suprir as necessidades da família, motivo pelo qual ele começou a traçar um “plano B”: Marcelo buscava um trabalho que poderia fazer paralelamente ao seu negócio.

É nesse cenário que surge sua primeira experiência “uberizada”, como revendedor de produtos de uma empresa multinacional, sem vínculo empregatício e sem garantias. Como bem coloca Abílio (2020), a uberização é um processo que não inicia com a Uber e não se restringe a ela, nem às plataformas digitais.

Sua segunda experiência de trabalho paralelo ao negócio foi como taxista. Ele aproveitava um ponto de táxi que existia próximo à lanchonete e com isso buscava conhecer novas pessoas para cadastrar na empresa multinacional em que trabalhava. Nesse estágio, ele passou a ganhar dinheiro com a atividade, foi aí que resolveu migrar para a Uber, assim como outros taxistas da cidade estavam fazendo. Quando perguntamos se ele tinha três trabalhos, ele respondeu: “Isso. Plano A, plano B e plano C”. Esse planejamento pode indicar um tipo de “projeção do futuro”, outra disposição indicada por Souza (2012) na classe dos batalhadores. Esses planos também demonstram a instabilidade e a constante necessidade de reinvenção do seu trabalho, o que não é novidade nos modos de vida tipicamente periféricos.

A lanchonete de Marcelo não sobreviveu ao *lockdown* imposto pela pandemia, e eles precisaram fechar as portas. Ele contou do medo que tinha de perder o estabelecimento e como conseguiu se adaptar às novas condições: com a interrupção dos transportes convencionais de viagem a longa distância, Marcelo passou a fazer viagens particulares interestaduais, levando pessoas (que conhecia por meio da lanchonete e da Uber) aos seus destinos. Durante um período na pandemia, foi esse trabalho que sustentou a família de Marcelo. Até que aconteceu o pior que pode acontecer a um trabalhador autônomo: ficar impossibilitado de trabalhar. Marcelo sofreu um grave acidente doméstico e ficou quatro meses sem trabalhar. Mais uma vez, ele e a esposa procuraram se adaptar: reabriram a lanchonete como *delivery*.

Marcelo é mais um exemplo de batalhador que conta com suas redes de apoio informais. Na ausência de apoio do Estado e do mercado, foi essa rede que o ajudou no momento de dificuldade. Quando pôde voltar ao trabalho, ele buscou conciliar duas atividades: “Eu fazia as corridas de dia e as entregas de lanche à noite no próprio carro. Entre um cliente e outro, eu fazia uma corridinha de Uber” (MARCELO, 41).

Esse é o *modus operandi* da “viração”, termo usado por Vera Telles (2006) e recuperado por Ludmila Abílio (2017) para descrever a combinação de diversas atividades, cujo motor de trabalho é o medo da precariedade (DARDOT; LAVAL, 2016). Passado um tempo desde esse período, a vida de Marcelo não está muito diferente. Ele ainda faz corridas de Uber, apesar de ter muitos clientes particulares e fazer algumas viagens de longa distância, tem contrato para transportar trabalhadores *offshore* em períodos definidos, faz entregas em Campos para o Mercado Livre e ainda tem uma lanchonete com a esposa, funcionando apenas como *delivery*.

#### **4.4 A chefe de família administradora de si**

Fernanda deixou claro no início da nossa conversa que o trabalho de uma motorista de aplicativo mulher é bem diferente de um motorista homem. Ao longo da entrevista, fomos entendendo o porquê. Fernanda é uma mulher negra, filha da classe batalhadora, nascida e criada em um bairro periférico da cidade. Aos 39 anos, ela é, hoje, a chefe da sua família.



Depois do fim do seu casamento, ela passou a ser o sustento da casa, cuidando dos seus três filhos e da mãe, que tem apenas uma aposentadoria.

Mesmo tendo nascido em classe popular, Fernanda conseguiu terminar os estudos e se filiar ao mercado de trabalho. Fez o curso de contabilidade e depois um curso técnico em administração. A partir disso, começou a trabalhar em uma empresa da cidade, mas, segundo Fernanda, “o curso não me deu coisa, financeiramente não te leva muito longe”. Ela, então, resolveu cursar uma faculdade de administração e em pouco tempo foi promovida na empresa.

Fernanda falou dos quatro mil de salário que recebia na empresa com certo orgulho, mesmo assim, ela optou por “pedir as contas”. Com o início da operação da Uber na cidade, ela se viu seduzida a uma forma de ganhar dinheiro rápido, sem a existência de uma chefia ou uma hierarquia, sendo seduzida pelo que a Uber estava prometendo: “seja seu próprio chefe”; “dirija no seu tempo livre”; “faça o seu próprio horário”; “ganhe dinheiro rapidamente”<sup>3</sup>. Podemos ver também que ela valoriza a “independência” consequente de seu trabalho, algo que vai ficando cada vez mais contraditório ao longo da entrevista, quando ficará clara toda a ambiguidade de sua autonomia como motorista de aplicativo.

Além de trabalhar com os aplicativos, principalmente a Uber, ela se sente orgulhosa por ter hoje uma “central” de motoristas mulheres. O que os motoristas chamam de “central” é, de forma geral, um grupo no WhatsApp em que eles operam por fora do aplicativo, com passageiros fidelizados.

O orgulho presente em sua fala omite as situações indignas do trabalho ao transformar necessidade em virtude e, conforme Maciel (2007), isso tem a ver com uma busca inconsciente por reconhecimento. A questão de gênero também se apresenta em uma demanda por segurança física e moral, tanto da parte das clientes quanto da parte das próprias motoristas. A criação dessa “central” feminina se caracteriza como uma estratégia de resistência porque, ainda que não seja na forma de construção coletiva tradicional com intenção de produzir sentido político coletivo, responde à lógica de sobrevivência, como observou Bárbara Castro (2019) em uma experiência de gênero e classe.

Essa estratégia é necessária em um contexto de situações de perigo que Fernanda passou. Como mulher, ela conta que convive com o medo de ser violentada e relata outras estratégias que assume para escapar de situações potencialmente perigosas, especialmente quando trabalha à noite e durante a madrugada.

Para suprir suas necessidades financeiras, Fernanda tem uma árdua rotina de trabalho, na qual ela diz que “trabalha de acordo com o movimento”. Ludmila Abílio (2020) chama atenção para esse ponto quando fala do trabalhador “*just-in-time*”, permanentemente disponível ao trabalho, mas utilizado conforme a demanda da empresa (ABÍLIO; AMORIM; GROHMANN, 2021).

Geralmente sim, começo 7, 8 horas da manhã. Mas se tiver passageiro 6 horas da manhã, eu começo às 6. Tem dia que eu almoço, tem dia que não. Tem dia que eu consigo tomar um café, tem dia que não. Tem dia que eu consigo jantar, tem dia que não. Então, não tenho um horário específico. Eu trabalho de acordo com a minha necessidade. Eu tenho uma meta diária a ser batida (FERNANDA, 39).

---

<sup>3</sup> Os *slogans* da Uber mudaram com o passar do tempo. O que o site oferece na opção “dirigir” atualmente é: “faça o seu próprio horário”, “ganhe dinheiro rapidamente”, “obtenha suporte constante”. Disponível em: <https://www.uber.com/br/pt-br/drive/>. Acesso em: 14 out. 2021.

Como Fernanda cursou e trabalhou com administração, fizemos o seguinte questionamento: “você fez administração e está se administrando?” Ela responde: “Exatamente. Aqui é minha empresa. Eu preciso administrar para quando chegar em janeiro, eu conseguir tirar meu décimo terceiro”. Fernanda paga de forma autônoma a sua aposentadoria, e programa e calcula as suas férias como se estivesse em um trabalho de carteira assinada, com a diferença que, para isso, ela precisa trabalhar mais. No verão, ela vai trabalhar na região dos lagos e conta que consegue fazer até quinhentos reais por dia: “se o movimento tiver bom, eu vou em casa, tomo um banho, engulo a comida e volto para trabalhar” (FERNANDA, 39).

Apesar da rotina árdua e das situações desconfortantes e até perigosas, Fernanda não pensa em parar de trabalhar como motorista de aplicativo, tarefa que já realiza há seis anos. Diz ainda que não quer mais trabalhar na sua área de formação e que, mesmo correndo riscos, a sua renda atual como motorista de aplicativo é superior ao que ela acredita que ganharia como empregada. Contraditoriamente, ela pensa em pagar uma faculdade para a filha. Demonstra um pensamento prospectivo ao falar coisas como “plantar hoje para colher amanhã”, a “vida não é só comer” ou seja, o que ela deseja para a filha é o contrário de sua vida de curto prazo, de ganhar hoje para pagar o combustível para o seu trabalho de amanhã.

#### **4.5 De arquiteto a motorista de Uber**

A trajetória de Nicolas até chegar ao trabalho de motorista de Uber é um caso excepcional, considerando as histórias anteriores. Até chegar nesse ponto, é necessário contextualizar a história de vida desse campista que foi morar em São Paulo. Filho de uma família de classe média, ele estudou em uma das escolas mais caras da cidade e se formou em arquitetura. Logo, nunca imaginou que iria trabalhar lavando pratos, esse foi um dos seus subempregos na cidade de São Paulo.

Além de ser arquiteto, Nicolas é músico e já trabalhou com atividades envolvendo produção musical. Depois de formado, ele teve bons empregos como arquiteto. Também teve um empreendimento que não deu certo. Nesse período, seus pais e sua avó faleceram e ele foi ficando sem laços familiares. Nicolas relatou também um envolvimento sério com drogas, em especial a cocaína e uma consequente depressão. Foi nesse cenário que ele resolveu ir para São Paulo buscar um recomeço. Sem nenhuma rede de apoio, ele demorou a entender que tinha realmente um problema com a droga: “É outra cultura. Eu sei que eu cheguei aqui e continuei fazendo, usando droga. E eu vi que em São Paulo, se eu continuasse assim, eu ia virar morador de rua” (NICOLAS, 36).

De acordo Robert Castel (1997, p. 23), “as situações marginais aparecem ao fim de um duplo processo de desligamento: em relação ao trabalho e em relação à inserção relacional”. No caso de Nicolas, além do problema com drogas e a falta de atendimento social especializado, ele era migrante na cidade de São Paulo, estava sem trabalho e sem apoio relacional. Usando os termos de Castel (1997), a ameaça de cair na zona de desfiliação social estava cada vez mais próxima, e ele sabia. Com essa ameaça, ele conseguiu ficar “limpo” e permanecer numa zona de vulnerabilidade, em trabalhos precários. Nicolas contou sobre os vários subempregos que ele trabalhou nesse período.

De empreendedor a camelô, de arquiteto a lavador de pratos, de músico a figurante, todos subempregos moralmente desqualificados. Além dessas experiências, outras marcaram a sua trajetória de trabalhos precários. Nicolas disse que se sentia bem com essa situação toda, que estava se sentindo “guerreiro de conseguir largar a droga” e estava aprendendo “a ser mais humilde”. Nesse momento, ele confessou que tinha duas carteiras de trabalho, uma para os

subempregos e outra para a profissão de arquiteto. Dado interessante para confirmar que existe uma hierarquia moral do trabalho, que pune os que estão abaixo na escala social (Maciel, 2018).

Há mais de cinco anos Nicolas está “limpo” e agora está numa situação muito melhor do que já esteve. Quanto ao trabalho de motorista de Uber, Nicolas conta que foi um colega que lhe deu a ideia de alugar um carro e começar a trabalhar na área. Ao contar esse processo, ele disse: “a Uber foi minha salvação”.

Por mais que trabalhar como motorista de Uber não tenha o mesmo status, reconhecimento e conforto que um trabalho de arquiteto ou produtor musical, isso representou, nessa história específica, a recuperação da sua dignidade, pelo menos em aparência. A partir dessa posição, ele consegue trabalhar o suficiente para uma vida minimamente confortável. Nicolas relata uma condição material melhor que os outros entrevistados. Ele disse que antes da pandemia chegava a fazer quatrocentos reais por dia: “Se você trabalhar todo dia, você ganha muito melhor do que se tivesse num escritório e é isso que eu faço, eu trabalho todo dia, sábado e domingo. Aí, às vezes, me permito fazer alguma coisa”. Apesar da rotina cansativa, ele procura estudar pela manhã para concursos da área de arquitetura e depois sai para trabalhar. Atitude e pensamento prospectivo.

## **5. ANÁLISE DOS RETRATOS EXPOSTOS: DESTACANDO RECORRÊNCIAS**

O conceito de sujeito neoliberal elaborado por Dardot e Laval (2016) é fundamental para entendermos o caso dos motoristas de aplicativo e trabalhadores de plataformas digitais de forma geral. Isso porque a racionalidade neoliberal produz o sujeito que ela própria necessita para que ele se conduza realmente como uma empresa, assumindo riscos e responsabilidades por eventuais fracassos e estando em um processo constante de autovalorização para sobreviver às flutuações de mercado e às condições extremamente flexíveis. O que os autores não especificam é como essa subjetividade neoliberal se apresenta nas diferentes classes sociais. Os elementos que compõem o “sujeito neoliberal” podem ser vistos no trabalhador motorista de Uber, com o agravante de estarem inseridos em uma condição mais precária de trabalho.

Após conhecer a trajetória de vida desses motoristas, foi possível notar compatibilidade com a classe dos “batalhadores” identificada na pesquisa de Jessé Souza. Souza (2012, p. 102) identificou que essa nova classe trabalhadora, que se convencionou chamar de “nova classe média”, se diferencia da classe média não pela questão da renda, mas pelos modos de pensar, agir e sentir constatável na vida cotidiana. Assim, incorporaram, ao longo de suas trajetórias de vida, as disposições mínimas necessárias à sobrevivência produtiva na realidade do novo capitalismo brasileiro. Entre elas, a resiliência ao trabalho e às jornadas extenuantes. Todos os motoristas entrevistados demonstraram essa disposição ao “trabalho duro”.

Dos cinco entrevistados, quatro têm origem na classe batalhadora: Daniel, Igor, Marcelo e Fernanda. Podemos localizar características semelhantes entre eles, como estrutura familiar (a maioria foi criada por pais casados) e valores passados aos filhos, o que é, para Souza (2012), o capital familiar. Daniel e Igor são filhos de empregada doméstica, no caso do último, de pai com trajetória de bancário e assessor político. Já Fernanda é filha de costureira e ambulante, e Marcelo é filho de um pequeno empresário autônomo. A exceção nesse perfil de origem de classe é o caso de Nicolas, que é filho da classe média, mas percorreu uma trajetória distinta do esperado para um filho dessa classe.

Essa classe batalhadora também se diferencia da classe trabalhadora “fordista”, que se mantinha controlada e vigiada dentro das fábricas e deve continuar existindo, mas cada vez com menor influência. No cenário do capitalismo financeiro, temos uma nova semântica social que transforma, em muitos casos, o trabalhador em empresário de si mesmo com um patrão invisível. O que significa, na prática, uma superexploração do trabalho, com jornadas diárias bem acima do que se via no fordismo clássico. Para Souza (2012), o que parece ocorrer é o desenvolvimento paralelo de dois tipos de capitalismo: o fordista clássico e o que pode ser chamado de “pós-fordismo periférico”, “em que a informalidade, a precariedade das condições de trabalho e o não pagamento de impostos ou de direitos trabalhistas são muito frequentes” (SOUZA, 2012, p. 365).

Em conformidade, para Maciel (2021, p. 223), os batalhadores que “trabalham em média 14 horas” por dia são, geralmente, autônomos e sem vínculo formal, sobrevivendo na “zona de vulnerabilidade” da “nova sociedade mundial do trabalho” por esforço próprio e por meio de um saber popular, alternativo, que pode ser visto, em alguns casos, por meio da rede informal de apoio com outros motoristas e da experiência de vida na ausência de apoio do mercado e do Estado. Para essa classe, flexibilidade significa algo diferente do que significa para a classe média pela ideologia empresarial, se referindo a imprevisto e adaptabilidade em condições realmente inseguras.

Além da articulação do conceito “empreendedor de si” e de “sujeito neoliberal” a partir de Dardot e Laval (2016), há também o contraponto de Abílio (2019) sobre a uberização, com o conceito de “autogerenciamento subordinado”. Com essa proposta, a autora não acredita tanto na subjetivação neoliberal de Dardot e Laval (2016), deslocando o enfoque “para as formas contemporâneas de gestão do trabalho que, tecidas pela ameaça permanente de exclusão e seleção, transferem parte do gerenciamento para o próprio trabalhador. Um gerenciamento que está, no entanto, inteiramente subordinado” (ABÍLIO, 2019; ABÍLIO; AMORIM; GROHMANN, 2021, p. 40). Isso significa que os trabalhadores estão submetidos a regras que eles desconhecem.

Ainda que a Uber subordine os motoristas “parceiros” às suas regras e o sistema como um todo subordine o indivíduo a essa condição, o que esta pesquisa empírica mostra é que a subjetividade neoliberal aparece quando o sujeito “adere” a essa lógica como se viesse de dentro do seu próprio ser. A subordinação, por outro lado, parece uma condição de passividade. Nesse ponto, o diálogo que Dardot e Laval (2016) fazem com a psicanálise é fundamental. A construção do que é o sujeito neoliberal consiste em maneiras de pensar, sentir e agir. Segundo os autores:

Ele deve trabalhar para sua própria eficácia, para a intensificação de seu esforço, como se a conduta viesse dele próprio, como se esta lhe fosse comandada de dentro por uma ordem imperiosa de seu próprio desejo, à qual ele não pode resistir. As novas técnicas da “empresa pessoal” chegam ao cúmulo da alienação ao pretender suprimir qualquer sentimento de alienação: obedecer ao próprio desejo ou ao Outro que fala em voz baixa dentro de nós dá no mesmo. Nesse sentido, a gestão moderna é um governo “lacaniano”: o desejo do sujeito é o desejo do Outro (DARDOT; LAVAL, 2016, p. 327).

A partir das trajetórias de vida analisadas durante a pesquisa, apresentamos a seguir os conjuntos de reincidência de discursos e práticas que consideramos mais decisivos para compreender as especificidades do trabalho de motorista de Uber. O quadro a seguir foi inspirado no quadro síntese da seção de disposições do livro *Os batalhadores brasileiros* (SOUZA, 2012). Dessa forma, procuramos mostrar os trechos ilustrativos das disposições e da reincidência de discursos e práticas encontradas nos perfis analisados. Um conjunto de

disposições, de acordo com Souza (2012, p. 99), são “inclinações e propensões que podem ser observadas empiricamente por meio de trechos da história de vida”.

### QUADRO 1 – DESTACANDO RECORRÊNCIAS

DISPOSIÇÕES/REINCIDÊNCIA DE DISCURSOS E PRÁTICAS	TRECHOS ILUSTRATIVOS/SÍNTESE
Expectativa positiva na Uber	<p>“Eu pensava que em casa ia ganhar a mesma coisa, achei uma boa ideia trabalhar por conta própria.” (DANIEL, 32)</p> <p>“Eu achei bem interessante a forma de ganhar dinheiro muito rápido. Não tinha ninguém me aporinhando, enchendo minha paciência, ninguém me dizendo o que eu tinha que fazer.” (FERNANDA, 39)</p>
Expectativa frustrada na Uber	<p>“Eu cheguei à conclusão que o aplicativo nada mais é do que uma complementação de renda. Existe gente que vive disso? Existe, mas só que ela vive dia a dia, essa é a visão que eu tenho hoje.” (DANIEL, 32)</p> <p>“E no começo, não vou mentir para você, tava indo muito bem, muito bem. Só que veio perdendo força, né? O que eu fazia por dia já não é a mesma quantidade que eu faço hoje.” (IGOR, 21)</p> <p>“Antigamente, as corridas valiam muito a pena. Uma corrida que hoje você faz R\$ 5,30, antes pagava R\$ 8,00, R\$ 10,00 numa corrida. Sem contar que o combustível era muito mais barato.” (FERNANDA, 39)</p>
Atividade extra à atividade de motorista de Uber	<p>“Pego vários trabalhos de arquitetura hoje em dia no carro e vendo vários tipos de produto, eu sou bem ligeiro pra isso, se tiver perfume, calcinha, sutiã, negócio pra tirar ruga, eu vendo tudo.” (NICOLAS, 36)</p> <p>“Mas a situação da Uber é muito bom, porque eu posso fazer outras coisas. Hoje, eu procuro sair um pouco da Uber, ficar na minha área. Eu dou aula de futebol para criança, então, quando eu não tô dando aula, eu faço Uber.” (IGOR, 21)</p> <p>“Então, eu fazia as corridas de dia e as entregas de lanche à noite no próprio carro. Entre um cliente e outro, eu fazia uma corridinha de Uber.” (MARCELO, 41)</p>
Meta e autogestão	<p>“Eu tenho uma meta por dia, eu tenho que bater uma meta de R\$ 250,00 bruto por dia [...]. Não tenho dinheiro guardado em banco, mas todo dia eu separo, do meu bruto, um dinheiro para combustível e outra parte para emergências.” (IGOR, 21)</p> <p>“Eu só paro quando eu conseguir fazer R\$ 200,00 livre, entendeu?” (FERNANDA, 39)</p> <p>“Trabalhar de Uber é estratégia [...]. O dinheiro é uma coisa maldita, ele mexe com a mente da pessoa, você já fez R\$ 200,00, mas você quer mais, mais.” (DANIEL, 32)</p>
Falta de engajamento político	<p>“Política não me interessa. Não discuto política, não vivo política porque eu entendo o seguinte e sempre entendi o seguinte: na vida existe uma hierarquia: do maior para o menor, então, o presidente está lá e o que ele disser vai ser feito, então, a minha opinião para ele não importa.” (FERNANDA, 39)</p> <p>Nicolas foi o único que se identificou de esquerda, os demais não se identificaram com um posicionamento político definido, tampouco com pautas pró-trabalhistas específicas.</p>

Fonte: Elaborado pela autora com base em Souza (2012).

As “expectativas positivas” marcam como os discursos de empreendedorismo e autonomia foram importantes para angariar adeptos ao estilo de trabalho que a Uber oferece. Já o tópico “expectativa frustrada” demonstra a ambiguidade dessa tal autonomia no trabalho,

pois ao mesmo tempo em que oferece uma possibilidade de geração de renda, frustra ao não garantir um faturamento compatível com o trabalho e com os próprios custos da atividade.

O conjunto de disposições também apontou a necessidade de autogestão, disciplina e incorporação do espírito do cálculo econômico e previsão. Os motoristas de Uber relatam metas diárias que precisam cumprir como uma forma de ter controle sobre o quanto de dinheiro ele vai conseguir gerar para suprir suas necessidades. Nesse sentido, o “chefe invisível” está dentro de cada indivíduo. Abílio (2020) chama atenção para o fato de que esses trabalhadores iniciam o dia sem a menor ideia do quanto vão receber, por isso permanecem disponíveis ao trabalho. Nesta pesquisa, a meta foi relatada principalmente pelos que têm na Uber a principal fonte de renda, como foi o caso de Igor e Fernanda.

Outra prática recorrente é que os motoristas buscam exercer atividades alternativas ao trabalho na Uber, já que a vida do trabalhador motorista de Uber é definida pela incerteza do próprio trabalho ter um formato de “bico”. Dessa forma, podemos depreender que a procura por outros trabalhos e outros “bicos” e a necessidade de autogestão são duas faces da mesma moeda: o capitalismo flexível baseado na insegurança.

## **6. O TRABALHO E A DIMENSÃO DO RECONHECIMENTO NO NOVO CAPITALISMO BRASILEIRO**

O termo “formal” geralmente é designado para tratar de trabalhos reconhecidos formalmente com a adesão de direitos trabalhistas, como os assalariados pelo regime da Consolidação das Leis do Trabalho (CLT) e os servidores públicos. A formalidade concede um “ar de dignidade” que nem sempre pode ser visto na prática. Além disso, é comum que em países periféricos os trabalhadores não qualificados ou pouco qualificados transitem em atividades formais e informais, precárias e não precárias, dignas e indignas. Ademais, de acordo com Souza (2012, p. 79):

A oposição entre formal e informal também não ajuda a perceber que a formalidade tem um lado de extrema exploração e que alguém na informalidade pode estar, em alguns casos, em uma situação geral melhor (ou seja, com melhores salários e sendo dono do próprio negócio informal) do que a de um trabalhador formal empregado.

De todos os entrevistados, apenas Marcelo não teve a presença de um trabalho assalariado na sua trajetória de vida. Já Igor, Fernanda, Daniel e Nicolas passaram pela experiência de ter carteira assinada, o que não significa que todos tiveram um trabalho digno. As situações indignas de trabalho (assalariado) foram relatadas por Igor e Daniel: Igor, durante seu emprego na vidraçaria, se viu desrespeitado ao ser exposto à possibilidade de contrair a covid-19 e ainda foi demitido pelo simples fato de ter contestado a situação de risco; já Daniel contou situações de exploração e humilhação social que passou no emprego na empresa de ônibus, como ter ficado sem receber salário, não ter recebido hora extra, ter permanecido por três anos sem saber que o INSS não estava sendo repassado, entre outros relatos. Fica claro, portanto, que o reconhecimento do trabalho não pode ser concedido apenas com direitos trabalhistas.

Nos casos de Marcelo e Nicolas, percebemos que eles compreendem a existência de uma hierarquia moral do trabalho. Marcelo menciona que gostaria de ter sido advogado, médico ou arquiteto, todas profissões com prestígio social. No caso de Nicolas, isso fica muito claro quando ele se refere à oposição de trabalho com reconhecimento e trabalho sem reconhecimento: “Depois virei segurança na faculdade de arquitetura, depois de ser arquiteto e fiscal de obras,

olha só que merda”. E também quando ele relata que tem duas carteiras de trabalho, uma para os empregos de arquiteto e outra para os subempregos.

Fernanda também destacou bem a distinção do reconhecimento social que tinha quando trabalhava com administração em uma empresa e no início do seu trabalho como motorista de Uber. Implicitamente, ela pareceu compreender a diferença de status dos dois, mas por outro lado, ela afirma que a renda que consegue com o trabalho de motorista é superior ao que ela teria no mercado de trabalho formal. Informais ou formais, com exceção de Nicolas, eles têm maior presença de trabalhos com baixo reconhecimento social em suas trajetórias de vida.

No geral, esse grupo de trabalhadores, apesar de terem nascido nas classes populares, desenvolveu, ao longo da sua trajetória, um conjunto de valores e disposições importantes para compor um *ethos* do trabalho e uma “economia emocional” necessários para o trabalho produtivo e útil na realidade do novo capitalismo, como aponta Souza (2012).

## **7. CONSIDERAÇÕES FINAIS: ENTRE A “CORROSÃO DO CARÁTER” E O “TRABALHO DIGNO”**

À luz dos teóricos escolhidos para esta análise, buscaremos agora uma reflexão final a partir dos resultados da pesquisa empírica. Primeiramente, podemos tentar compreender o trabalho de motorista de Uber situado na “zona de vulnerabilidade”, conforme descrita por Robert Castel (1997). De acordo com o autor, todo indivíduo pode ser situado na sociedade com a ajuda de um duplo eixo, integração pelo trabalho e inserção relacional. A “zona de integração”, para Castel (1997), é composta por trabalho estável e forte inserção relacional. Já a “zona de vulnerabilidade” é composta por trabalho precário e fragilidade dos apoios relacionais.

O que esta pesquisa revelou é que o motorista de Uber está numa fronteira entre o digno e o indigno, com uma inclinação para um ou outro a depender da trajetória de vida, do apoio relacional e das disposições de cada um. No caso de Igor, jovem trabalhador e terminando sua formação superior, o trabalho pelo aplicativo pode marcar apenas a transição para um trabalho digno, considerando seu conjunto de disposições. Outros permanecerão nessa fronteira, se formos relacionar com as zonas definidas por Castel (1997), pois estas não são percebidas como definitivas. As fronteiras dessas zonas são móveis, e os indivíduos podem transitar por elas. A zona de vulnerabilidade ocupa uma posição estratégica por ser um espaço social de instabilidade, e existe, portanto, uma ameaça de caírem na última zona, a da desfiliação social. Como a inserção com o trabalho é precária se pensarmos em garantias, direitos trabalhistas e salário digno correspondente ao tempo de trabalho, o que pode impedir que esses indivíduos caiam na zona de desfiliação social ou que permaneçam na zona de vulnerabilidade com expectativa de ascender para a zona de integração é justamente o fortalecimento da inserção relacional e o fortalecimento da relação de trabalho.

Em contrapartida, podemos tentar compreender como as questões impostas pelo novo capitalismo flexível afetam o caráter a partir da análise de Richard Sennett (2015), que o autor entende “os traços pessoais a que damos valor a nós mesmos, e pelos quais buscamos que os outros nos valorizem” (SENNETT, 2015, p. 10). Ele identificou em sua pesquisa que o novo capitalismo apresenta uma característica distintiva: a dimensão do tempo que afeta a vida emocional das pessoas fora do local de trabalho. Essa pode ser resumida no lema “não há longo prazo”, que é um princípio disfuncional para o caráter pessoal e sua relação com a vida familiar. Não ter longo prazo, no modo de vida desses trabalhadores, é viver o dia a dia sem garantias.

Nesses termos, ser empreendedor de si, é viver sujeito à própria necessidade. Por isso, podemos dizer que o trabalho de motorista de Uber corrói o caráter desses indivíduos.

A trajetória deles nos mostrou que se sentem e agem como responsáveis por fazer com que sua “empresa” dê certo. Isso esconde toda uma construção social que legitima condições inseguras de trabalho. O sujeito empreendedor motorista de Uber é aquele que, como identificado por Dardot e Laval (2016), é empresa de si mesmo e deve se aprimorar incessantemente, buscando melhores desempenhos e resultados. Esse é o sujeito ao qual a sociedade não deve nada, aquele que “tem que se esforçar para conseguir o que quer” e deve “trabalhar para ganhar mais” (DARDOT; LAVAL, 2016, p. 381). Importante ressaltar que essa é uma atitude generalizável, por isso os autores falam em “racionalidade neoliberal”. Com efeito, o motorista de Uber identificado nesta pesquisa é uma versão que incorpora a “subjetividade neoliberal” numa variante de classe precarizada, na qual a autogestão e outras disposições específicas são necessárias à sobrevivência material e moral desses sujeitos.

Os autores também ajudam a explicar a “falta de engajamento político” que destacamos como recorrente. Ainda que seja um universo pequeno de motoristas, acreditamos que seja possível considerar o fato de que nenhum deles mencionou espontaneamente a intenção de fazer parte de uma organização política que defenda seus interesses enquanto trabalhadores. Se eles entram em contato uns com os outros e formam redes, estas não existem com a finalidade de sindicalizar a categoria, mas para cooperação de interesses mútuos e a criação de um “ambiente de trabalho” que visa, principalmente, aumentar o ganho de renda de cada um e fornecer uma rede de apoio. Para Dardot e Laval (2016, p. 9), essa falta de engajamento político é efeito do próprio neoliberalismo, já que “os próprios móveis subjetivos da mobilização são enfraquecidos pelo sistema neoliberal: a ação coletiva se tornou mais difícil, porque os indivíduos são submetidos a um regime de concorrência em todos os níveis”. Dessa forma, segundo os autores, há um enfraquecimento da capacidade de agir contra o neoliberalismo.

Por fim, podemos dizer que a uberização do trabalho pertence a um contexto maior: o aumento da zona de vulnerabilidade no capitalismo contemporâneo global no qual a insegurança, a incerteza e a indignidade vêm sendo cada vez mais legitimadas por meio do *modus operandi* de “empresas-aplicativo”, da inoperância de instâncias políticas e da incorporação de autogestão neoliberal nos próprios indivíduos. Transfere-se, dessa forma, a questão da dignidade para a responsabilidade individual. Para finalizar, uma citação de Sennett (2015, p. 33) ilustra acertadamente o que estamos concluindo: “O que é singular na incerteza hoje é que ela existe sem qualquer desastre histórico iminente; ao contrário, está entremeada nas práticas cotidianas de um vigoroso capitalismo”.

## REFERÊNCIAS

ABÍLIO, Ludmila; AMORIM, Henrique; GROHMANN, Rafael. Uberização e plataformização do trabalho no Brasil: conceitos, processos e formas. **Sociologias**, Porto Alegre, v. 23, n. 57, p. 26-56, maio/ago. 2021. Disponível em: <https://seer.ufrgs.br/index.php/sociologias/article/view/116484>. Acesso em: 07 dez. 2021.

ABÍLIO, Ludmila. Uberização: a era do trabalhador just-in-time? **Estudos Avançados**, [S. l.], v. 34, n. 98, 2020.

ABÍLIO, Ludmila. Uberização do trabalho: a era do nanoempreendedor de si? In: ENCONTRO ANUAL DA ANPOCS, ST 42 TRABALHO, SINDICALISMO E OS DESAFIOS SOCIOLÓGICOS EM TEMPOS DE CRISE, 43., 2019, [S. l.]. **Anais [...]**. [S. l.], 2019.



Disponível em: [anpocs.com/index.php/encontros/papers/43-encontro-anual-da-anpocs/st-11/st42/11873-uberizacao-do-trabalho-a-era-do-nanoempreendedor-de-si?path=43-encontro-anual-da-anpocs/st-11/st42](http://anpocs.com/index.php/encontros/papers/43-encontro-anual-da-anpocs/st-11/st42/11873-uberizacao-do-trabalho-a-era-do-nanoempreendedor-de-si?path=43-encontro-anual-da-anpocs/st-11/st42). Acesso em: 07 maio 2020.

ABILIO, L. C. Uberização do trabalho: A subsunção real da viração, **Site Passapalavra/ Blog da Boitempo**, 2017. Disponível em: <https://blogdaboitempo.com.br/2017/02/22/uberizacao-do-trabalho-subsuncao-real-da-viracao/> e <https://passapalavra.info/2017/02/110685/>. Acesso em: 07 dez. 2021.

CASTEL, Robert. A dinâmica dos processos de marginalização: da vulnerabilidade à “desfiliação”. **Caderno CRH**, Salvador, n. 26/27, p. 19-40, 1997.

CASTEL, Robert. **Metamorfoses da questão social. Uma crônica do salário**. Petrópolis: Vozes, 1998.

CASTRO, Bárbara. Quando gênero revela classe: mulheres e flexibilidade no setor da tecnologia da informação. *In*: ANTUNES, Ricardo (org.). **Riqueza e miséria do trabalho no Brasil IV – trabalho digital, autogestão e expropriação da vida: o mosaico da exploração**. 1. ed. São Paulo: Boitempo, 2019.

DARDOT, Pierre; LAVAL, Christian. **A nova razão do mundo: ensaios sobre a sociedade neoliberal**. São Paulo: Editora Boitempo, 2016.

GÓMEZ, Manuel. Europa quer obrigar empresas de aplicativos a regularizar 4 milhões de ‘falsos autônomos’. **El País**, Bruxelas, 9 dez. 2021. Disponível em: <https://brasil.elpais.com/economia/2021-12-09/uniao-europeia-obrigara-empresas-de-aplicativos-a-regularizar-4-milhoes-de-falsos-autonomos.html>. Acesso em: 01 set. 2022.

LAHIRE, Bernard. **Retratos sociológicos: disposições e variações individuais**. Porto Alegre: Artmed, 2004.

LIMA, Jacob Carlos. A globalização da precariedade: a informalidade em tempos de trabalho flexível. **Retratos do trabalho no Brasil**. Uberlândia: EDUFU, 2009. p. 37-62.

LIMA JUNIOR, Paulo; MASSI, Luciana. Retratos sociológicos: uma metodologia de investigação para a pesquisa em educação. **Ciência e Educação**, Bauru, v. 21, n. 3, jul./set.2015. Disponível em: <https://www.scielo.br/j/ciedu/a/SJwWQQXKvWgyv9gknsRhy3q/abstract/?lang=pt>. Acesso em: 21 jan. 2022.

MACIEL, Fabrício. **A nova sociedade mundial do trabalho: para além de centro e periferia**. 2ª Ed. Rio de Janeiro: Autografia, 2021.

MACIEL, Fabrício. Batalhadores empreendedores rurais. Unidade familiar, unidade produtiva. *In*: SOUZA, Jessé (org.). **Os batalhadores brasileiros: nova classe média ou nova classe trabalhadora?** 2. ed. rev. e amp. Belo Horizonte: Ed. UFMG, 2012.

MACIEL, Fabrício. O trabalho que (in)dignifica o homem. *In*: SOUZA, Jessé. **A ralé brasileira: quem é e como vive**. 3. ed. São Paulo: Editora Contracorrente, 2018.

MACIEL, Fabrício. Todo trabalho é digno? Um ensaio sobre moralidade e reconhecimento na modernidade periférica. *In*: SOUZA, Jessé (org.). **A invisibilidade da desigualdade brasileira**. Belo Horizonte: Ed. UFMG, 2006. p. 285-319.

MACIEL, Fabrício. **Trabalho e reconhecimento na modernidade periférica. Um estudo sobre ocupações moralmente desqualificadas em Campos dos Goytacazes/RJ**. 2007. Dissertação (Mestrado em Políticas Sociais) – Universidade Estadual do Norte Fluminense Darcy Ribeiro, Campos dos Goytacazes, 2007.

MACIEL, Fabrício. Trabalho e vulnerabilidade: a questão social na obra de Robert Castel. **Revista Vértices**, Campos dos Goytacazes/RJ, v. 16, n. 2, p. 113-128, maio/ago. 2014.

SENNETT, Richard. **A corrosão do caráter**. Consequências pessoais do trabalho no novo capitalismo. 11. ed. Rio de Janeiro/São Paulo: Editora Record, 2006.

SENNETT, Richard. **A cultura do novo capitalismo**. 5. ed. Rio de Janeiro/São Paulo: Editora Record, 2015.

SLEE, Tom. **Uberização**: a nova onda do trabalho precarizado. Tradução de João Peres. Nota de edição de Tadeu Breda e João Peres. São Paulo: Editora Elefante, 2017.

SOUSA, Euzébio Jorge Silveira de; POCHMANN, Márcio; BONONE, Luana Meneguelli. Juventude e trabalho plataformizado no Brasil: juventude indicando tendências. **Revista Ciências do Trabalho**, n. 20, out. 2021. Disponível em: <https://rct.dieese.org.br/index.php/rct/article/view/285>. Acesso em: 08 set. 2022.

SOUZA, Jessé. **A ralé brasileira**: quem é e como vive. 3. ed. São Paulo: Editora Contracorrente, 2018.

SOUZA, Jessé. **Os batalhadores brasileiros**: nova classe média ou nova classe trabalhadora? 2. ed. rev. e amp. Belo Horizonte: Ed. UFMG, 2012.

TELLES, Vera Silva. Mutações do trabalho e experiência urbana. **Revista de Sociologia da USP**, São Paulo, v. 18, n. 1, p. 173-195, 2006.

Recebido em: 11/04/2022

Aceito para publicação em: 22/05/2024