

UNIVERSIDADE FEDERAL DE ALFENAS

HEIDER DE PAULA BATISTA

**NEOLIBERALISMO E UBERIZAÇÃO DO TRABALHO:
UM ESTUDO SOBRE A MOBILIZAÇÃO DE CLASSE ENTRE MOTORISTAS DE
APLICATIVO DA CIDADE DE VARGINHA/MG**

Varginha/MG

2023

HEIDER DE PAULA BATISTA

**NEOLIBERALISMO E UBERIZAÇÃO DO TRABALHO:
UM ESTUDO SOBRE A MOBILIZAÇÃO DE CLASSE ENTRE MOTORISTAS DE
APLICATIVO DA CIDADE DE VARGINHA/MG**

Trabalho de conclusão do Programa Integrado de Ensino, Pesquisa e Extensão (PIEPEX) apresentado como parte dos requisitos para obtenção de colação de grau no curso Bacharelado Interdisciplinar em Ciência e Economia pela Universidade Federal de Alfenas - Campus Varginha.

Orientadora: Profa Dra. Vanessa Tavares de Jesus Dias

Varginha/MG

2023

AGRADECIMENTOS

Primeiramente agradeço a minha família, por ter me dado condições de concluir mais uma etapa importante da minha vida.

Agradeço a minha mãe Marcia Vitar de Paula, pelo apoio que me permitiu perseguir meus objetivos e por ser um exemplo de lutadora.

Agradeço ao meu pai Joel Donizeti Batista, que nunca deixou de me incentivar.

Todo o meu apoio a minha irmã Thamyres Cristina de Paula Batista, espero poder ajudá-la nessa caminhada assim como fui ajudado.

Agradeço aos colegas que me ajudaram durante a longa caminhada da graduação, em especial Alex Paiva, Camila Carvalho, Gabriela Rabelo, Henrique Santos e Charles Júlio.

Agradeço aos amigos Jonathan Pérez e Lucas Ferreira, pelo apoio constante, pelas conversas intermináveis e por compartilharmos nossas inseguranças.

Agradeço à minha orientadora, a Profa Dra. Vanessa Tavares de Jesus Dias, por ter aceitado me orientar, por toda a ajuda e pela paciência.

Agradeço a Universidade Federal de Alfenas – Campus Varginha, por me proporcionar valioso aprendizado com seu corpo docente qualificado.

RESUMO

O presente estudo teve por objetivo compreender como se dão as relações entre trabalhadores uberizados dentro do neoliberalismo. Para isso foi realizada uma pesquisa empírica através de dez entrevistas semiestruturadas com motoristas de aplicativo da cidade de Varginha/MG. As informações obtidas pelas entrevistas foram confrontadas com a teoria apresentada e contextualizada. O neoliberalismo, entendido como uma nova racionalidade, atua no sentido de criar um ambiente propício à lógica da concorrência e faz com que os sujeitos se vejam como empreendedores de si mesmos. A teoria da racionalidade neoliberal explica como um novo modelo de trabalho, o trabalho uberizado, foi difundido e normalizado. O artigo questiona se nesse novo modelo de trabalho, formas de mobilização e de solidariedade entre os trabalhadores ainda é possível. A conclusão é que não se confirma a desmobilização generalizada dessa categoria, pois existe resistência dos trabalhadores ao discurso neoliberal, apesar de interesses divergentes dentro da categoria dos motoristas de aplicativo. Foi possível identificar a solidariedade entre os trabalhadores, mesmo que em grupos pequenos, assim como iniciativas de mobilização para buscar alternativas ao controle das plataformas. As entrevistas mostram ainda que o desemprego e a pandemia de COVID-19 foram os principais fatores que levaram os trabalhadores a optarem pelo trabalho por aplicativos.

Palavras-chave: neoliberalismo; racionalidade neoliberal; trabalho; uberização.

SUMÁRIO

1.	INTRODUÇÃO.....	07
2.	REFERENCIAL TEÓRICO.....	08
2.1	RACIONALIDADE NEOLIBERAL.....	09
2.2	HISTÓRIA DO NEOLIBERALISMO E CRISES DO CAPITALISMO.....	10
2.3	NEOLIBERALISMO NO BRASIL E REFORMA TRABALHISTA.....	15
2.4	UBERIZAÇÃO DO TRABALHO.....	19
2.5	SERVIÇO DE TRANSPORTE INDIVIDUAL REMUNERADO DE PASSAGEIROS EM VARGINHA/MG.....	22
3.	METODOLOGIA.....	24
4.	ANÁLISE E DISCUSSÃO.....	25
5.	CONCLUSÃO.....	28
	REFERÊNCIAS.....	29
	APÊNDICES	33

1 - INTRODUÇÃO

O neoliberalismo é um fenômeno complexo. Não é possível traçar uma linha do tempo contínua que explique toda a sua formulação teórica e sua efetivação prática nos diferentes países do globo. Também não é possível que um único estudo lide com todas as consequências das transformações que o neoliberalismo promove numa sociedade. O presente trabalho se limita a tratar do neoliberalismo no que se refere ao objeto trabalho, mais especificamente, ao processo de precarização das condições laborais de trabalhadores de aplicativo da cidade de Varginha, região sul do estado de Minas Gerais.

Segundo Dardot e Laval (2017), o neoliberalismo não surgiu por conta da crise da acumulação capitalista, ou puramente por uma crise econômica, mas por causa da crise de governamentalidade. O termo, ainda que apresente algumas coincidências com a palavra governança, se distingue sensivelmente desta. Enquanto governança diz respeito a instrumentos, procedimentos e articulações entre dimensões sociais e políticas voltadas para o governo de um corpo social (territórios, esferas nacionais e internacionais etc), governamentalidade tem relação com a transformação das subjetividades dos sujeitos (AMOS, 2010). Em síntese, trata-se de um *modus operandi* ideológico que visa mudanças de comportamentos sociais capazes de tornar os indivíduos mais adaptados às necessidades de uma nova gestão, o que inclui a gestão da força de trabalho. Sendo assim, a governamentalidade pode ser entendida como uma forma de ver e atuar no mundo, uma racionalidade. Essa nova forma de governo dos homens tem papel ativo nas transformações das relações sociais, principalmente nas (e entre) diferentes divisões no interior da classe trabalhadora. A lógica do neoliberalismo busca impor um modelo idealizado para nortear as relações entre os indivíduos. Os autores colocam em relevo os princípios da concorrência e do empreendedorismo, embasados por uma falsa ideia de liberdade individual.

Esse trabalho está dividido em 5 partes, incluindo esta introdução. A parte dois apresenta o conceito de neoliberalismo usado no texto, sua história, sua chegada ao Brasil e alguns exemplos de mudanças na legislação trabalhista. O neoliberalismo é também uma construção histórica, por isso, é preciso contextualizar sua formulação teórica e aplicação prática. Tenho como pressuposto a ideia de que, quanto à sua funcionalidade, o neoliberalismo traz consigo um aparato

demolidor das formas tradicionais de trabalho. Por isso, o Estado neoliberal age no sentido de criar um ambiente propício à concorrência, flexibilizando e precarizando o trabalho. Em outras palavras, o aparelho político busca reformar o aparato jurídico para comportar uma “nova” ordem produtiva. Esse nexos nos leva também a abordar a Reforma Trabalhista, de 2017, como lastro para compreender o nosso objeto de estudo, qual seja: os trabalhadores de empresas de aplicativo de transporte, do município de Varginha. A abordagem do tema do neoliberalismo, da Reforma Trabalhista e dos trabalhadores de aplicativo vão encadear toda a análise adiante.

Ainda na parte dois, no capítulo relativo à uberização do trabalho apresentaremos as características do trabalho uberizado dentro da economia do compartilhamento. Com o avanço tecnológico e a popularização dos *smartphones*, surgiu a oportunidade para as grandes empresas de tecnologia usarem seu poder econômico para impor novas formas de explorar o trabalho. As formas de trabalho dentro da Economia do Compartilhamento expressam o que se tem de mais moderno hoje nas relações de trabalho: pouca regulamentação e muita “flexibilidade”.

Escolhemos trabalhadores de serviço de transporte individual de passageiros por plataformas/aplicativos da cidade de Varginha/MG como objeto deste trabalho. A pesquisa empírica buscou responder a uma pergunta, que é: Como os trabalhadores entendem a sua condição de trabalho? Desta pergunta, derivam outras três mais específicas: a) há algum tipo de organização sindical dos trabalhadores? b) as novas relações de trabalho, moldadas na dinâmica da concorrência e na exaltação do empreendedor, obstaram a solidariedade de classe entre eles? c) a lógica da concorrência neoliberal alcançou êxito entre esses trabalhadores? Para realizar essa pesquisa, foram feitas entrevistas com dez motoristas de aplicativo, do município de Varginha. As entrevistas foram analisadas, comparando as respostas com os aspectos do neoliberalismo discutidos no primeiro capítulo.

A parte três apresenta a metodologia empregada na condução da pesquisa. Na parte quatro são apresentados os resultados das entrevistas e discutidos com o referencial teórico apresentado, e em sequências são feitas as considerações finais.

2 - REFERENCIAL TEÓRICO

Para discutir o neoliberalismo, restringe-se a parte conceitual no que se refere às relações de trabalho. A teoria da racionalidade neoliberal permite trabalhar as nuances dessas relações e das contradições do discurso neoliberal. Ainda nesta parte, é preciso contextualizar o avanço do neoliberalismo no Brasil e exemplificar com algumas mudanças no mercado de trabalho até a chegada da uberização do trabalho.

2.1. RACIONALIDADE NEOLIBERAL

Segundo Dardot e Laval (2017, p. 17) podemos definir o neoliberalismo como “o conjunto de discursos, práticas e dispositivos que determinam um novo modo de governo dos homens segundo o princípio universal da concorrência”, isto é, uma racionalidade, uma nova forma de ver e atuar no mundo. Ao entender o neoliberalismo como uma racionalidade, algo que “tende a estruturar e organizar não apenas a ação dos governantes, mas até a própria conduta dos governados” (DARDOT; LAVAL, 2017, p.17), os autores partem do conceito de racionalidade política de Michel Foucault para explicar como o neoliberalismo continua se perpetuando, mesmo após as seguidas crises do capitalismo, desde sua implementação na década de 1970. Nesse sentido, a racionalidade neoliberal é uma racionalidade de governo, uma governamentalidade (junção das palavras governo e mentalidade), uma ação de governar que é calculada racionalmente e que tem um discurso sobre sua própria ação de governar (ALVES; ALVES; PATENTE, 2021).

Dentro dessa racionalidade, essa lógica de governo, se inserem duas ferramentas do neoliberalismo: o mecanismo da concorrência dinâmica e o modelo da empresa nas relações sociais. O mercado para os neoliberais não é mais um conceito estático que tem por objetivo um equilíbrio geral, agora é entendido como um mecanismo, onde os sujeitos que realizam trocas buscam aprender, adquirir informações, conhecimentos práticos que servirão para que os indivíduos se destaquem dentro da competição. Esse novo indivíduo é aquele que é impelido a se

lançar corajosamente na competição, assume riscos, como uma pequena empresa que busca se destacar no mercado concorrido, não mais como empregado que precisa lidar com seu empregador (DARDOT; LAVAL, 2017).

A nova dinâmica do trabalho imposta pela racionalidade neoliberal foi construída a partir da crítica dos neoliberais ao keynesianismo e ao Estado de Bem-estar social, que tinham como alicerces a proteção e valorização do trabalho, na forma de emprego, mecanismos de redistribuição de renda e busca por justiça social. O neoliberalismo tem por objetivo transformar as relações de trabalho e destruir as formas de proteção desse trabalho: direitos do trabalhador expressos na lei, acordos coletivos e poder dos sindicatos. Essa transformação deve partir do poder político para transformar os sujeitos. Podemos distinguir então o Estado neoliberal e o sujeito neoliberal. O Estado neoliberal é aquele que atua no sentido de criar um ambiente propício à lógica concorrencial do mercado. O sujeito neoliberal é aquele que, constituído pela racionalidade neoliberal, passa a se enxergar como empreendedor de si mesmo (DARDOT; LAVAL, 2017).

A partir da teoria da racionalidade neoliberal, o texto busca explicitar o avanço neoliberal sobre as relações de trabalho e sobre a subjetividade do trabalhador, que se manifesta sobre uma nova roupagem, apropria-se de um discurso de “liberdade” e “autonomia” e impõe um novo modelo de trabalho: a “uberização” do trabalho. Os questionamentos surgiram a partir da leitura de *A nova razão do mundo: ensaio sobre a sociedade neoliberal* onde os autores Pierre Dardot e Christian Laval (2017) explicam como a racionalidade neoliberal constroi uma nova sociedade provocando transformações em todas as esferas das relações sociais, principalmente nas relações de trabalho.

2.2. HISTÓRIA DO NEOLIBERALISMO E CRISES DO CAPITALISMO

Segundo Dardot e Laval (2017) a ascensão do neoliberalismo está ligada à crise econômica da década de 1970 e, de modo mais amplo, à crise do modo de governar do novo liberalismo, que descrevia o complexo econômico-jurídico que caracterizava o capitalismo de sua época. O neoliberalismo tem caráter flexível e não-planejado, pode rever suas premissas e se adaptar ao tempo e lugar que se encontra. Ao mesmo tempo, se caracteriza a) pela sua normatividade, prática que é

complementar à sua formulação ideológica; b) pela difusão de políticas econômicas de certo tipo - disciplina fiscal, limite para gastos públicos em investimento e políticas sociais, etc. - a partir do Estado; c) responsável por profundas transformações sociais, busca no campo da subjetividade dirigir as ações e o autorreconhecimento dos indivíduos.

As diferentes teorias que hoje são identificadas como neoliberalismo, são frutos do intercâmbio de ideias de diferentes intelectuais de diversas áreas - filósofos, economistas, juristas, cientistas políticos, autoridades e empresários - que se reuniram durante décadas em encontros regulares e organizados, como o Colóquio de Walter Lippmann, realizado em 1938, e a Sociedade de Mont-Pèlerin, criada em 1947. O que os intelectuais fundadores do neoliberalismo têm em comum: são críticos dos dogmas do liberalismo clássico e do novo liberalismo, o liberalismo reformado de John Maynard Keynes. A teoria da racionalidade neoliberal, de Dardot e Laval (2017), entende que houve uma construção histórica do neoliberalismo, que a aplicação das teorias formuladas encontraram oportunidades para serem aplicadas na prática anos depois, como no caso do golpe de Augusto Pinochet no Chile em 1973, e que as análises marxistas auxiliam a identificação das consequências das políticas neoliberalizantes (DARDOT; LAVAL, 2017).

Diferentemente, para Duménil e Lévy (2014, p. 15), “o neoliberalismo deve ser entendido como uma nova fase na evolução do capitalismo” que acontece a partir de uma crise estrutural na década de 1970. A reação à crise, partindo do cenário político-econômico dos Estados Unidos da América, se dá através da instrumentalização da ideologia de mercado, forçando a desregulamentação em todos os campos, o que leva ao rompimento do compromisso entre capital e trabalho do New Deal. O compromisso neoliberal da classe capitalista e extrato superior da classe gerencial antagoniza com o interesse das classes trabalhadoras ao apoiarem mudanças profundas nas condições de trabalho, no poder dos sindicatos e no gradual desmonte do Estado de bem-estar social. No que se refere à classe trabalhadora, o neoliberalismo pode ser resumido:

Em cada país, o neoliberalismo se baseia numa disciplina imposta aos trabalhadores, da qual os principais aspectos são a estagnação dos poderes de compra, o desmantelamento da proteção social, condições de trabalho mais difíceis e a chamada flexibilização do mercado de trabalho - ou seja, maior liberdade para contratar e demitir (Duménil; Lévy, 2014, p. 61).

As principais escolas de pensamento político-econômico que contribuíram para a divulgação das teorias neoliberais no meio científico foram as escola de Chicago e a escola austríaca, mais precisamente pelos cientistas políticos e economistas neoclássicos conservadores e ultraconservadores que ensinaram nessas universidades, cujos principais expoentes são Milton Friedman e Friedrich Hayek. Ambas as escolas discordavam da resposta que neoclássicos liberais deram aos problemas do liberalismo clássico. Suas posições são radicais contra a intervenção estatal para corrigir falhas no automatismo de mercado. Ao mesmo tempo, negam a influência significativa dos monopólios nos mercados e que estes poderiam ser corrigidos naturalmente pela concorrência. Essa geração de ideólogos capitalistas entendia que a defesa do território deveria ser o único bem social que o Estado deveria fornecer, e que as externalidades poderiam ser solucionadas se os mecanismos de mercados fossem adaptados para resolver conflitos, criando direitos de propriedade e revendendo esses direitos, por exemplo. Em suma, acreditavam que a intervenção dos governos nos mecanismos de mercado foi a grande responsável pelas distorções e crises do capitalismo (HUNT; LAUTZENHEISER, 2013).

Quanto à dimensão moral e ideológica, o neoliberalismo propunha criar um clima de opinião para se tornar a hegemonia dominante do pensamento e com isso impor uma nova correlação de forças entre classes na sociedade. Hayek exaltava o equilíbrio harmonioso que só poderia resultar da busca do interesse próprio, que tem como motores a função empreendedora do indivíduo e o mecanismo da concorrência (MORAIS, 2001). Friedman (2015) defendia uma ressignificação das palavras liberdade e igualdade, que deveriam ser entendidas, respectivamente, como liberdade de agir dos indivíduos sem interferências dos governos e igualdade de todos perante Deus. Friedman identificou alguns inimigos que deveriam ser priorizados na guerra ideológica contra as políticas keynesianas: organizações sindicais e de classe, programas de assistência social e o ensino que não fosse pautado pela lógica da concorrência. Friedman e Hayek criticavam o paternalismo do Estado keynesiano e acusavam os mecanismos de solidariedade em busca de uma justiça social, pela suposta crise moral da sociedade da época (MORAIS, 2001).

Para entender como o neoliberalismo foi disseminado pelo sul global, Duménil e Lévy (2014) explicam que as mudanças no mercado de trabalho interno americano

dialogam com a crescente financeirização da economia e a internacionalização da produção para países com menor custo de mão-de-obra. A política monetária do governo de Ronald Reagan (1981-1989), aconselhado por Milton Friedman, privilegiou as finanças e facilitou o investimento produtivo diretamente para o exterior. O resultado foi a bem sucedida recuperação do poder e da renda das classes capitalistas e a exportação do modelo a ser implementado nos países periféricos através de diversas organizações (Banco Mundial, FMI, OIT, entre outros), que passaram impor diretrizes neoliberais como contrapartida de acordos entre nações, como a estabilidade de preços em detrimento de políticas de pleno emprego, reformas estruturais no aparelho de estado, reformas trabalhistas, privatizações, etc.

O diagnóstico de Milton Friedman (FRIEDMAN, 2015) para a crise da década de 1970 foi que o planejamento estatal insustentável das políticas keynesianas, que erroneamente interpretou o sucesso da retomada econômica dos Estados Unidos da América da crise de 1929 como resultado do New Deal e não como resultado da gigantesca demanda de guerra, aumentou de maneira insustentável a carga tributária, sufocou o funcionamento dos mecanismos de mercado e produziu a inflação generalizada como resultado da política monetária expansionista. A solução recomendada foi o remédio amargo do controle do crescimento monetário após as reformas estruturais para diminuir os gastos públicos, que sabidamente teriam como efeitos colaterais o baixo crescimento e o elevado desemprego. A justificativa de Friedman está na crença que o antigo liberalismo foi corrompido e seria necessário uma política governamental para restaurar seus valores:

A primeira e mais urgente necessidade na área da política governamental é a eliminação das medidas que apoiam diretamente o monopólio e a aplicação de leis convenientes tanto às empresas quanto aos sindicatos. Ambos devem ser tratados com respeito às leis sobre destruição da propriedade e interferência nas atividades privadas (FRIEDMAN, 1985; p. 121).

O objetivo das reformas neoliberais, segundo Harvey (2005), é o restabelecimento das condições para a acumulação de capital e restauração da hegemonia de certa fração capitalista. Era necessário desvencilhar o capital das restrições que o Estado de bem-estar social impunha. Para recompor a renda das classes altas e reduzir os ganhos dos trabalhadores seria necessário enfrentar os sindicatos e as leis trabalhistas para reduzir os custos do trabalho. Seria necessário,

igualmente, redefinir o Estado e o entendimento das garantias fundamentais desses trabalhadores. Em outras palavras, o projeto neoliberal demandava a criação de uma nova normatividade e da construção de um senso comum que alinhasse a lógica da concorrência de mercado ao nível de governo, de sociedade e de indivíduo.

Segundo Duménil e Lévy (2014, p. 29), as crises estruturais do capitalismo são “resultados combinados das contradições internas de cada ordem social e da luta de classes”. As crises são oportunidade para que se questione as medidas tomadas para contê-las e o pensamento hegemônico que conduz as decisões econômicas. A crise da década de 1970 constatou a decadência do modelo keynesiano e abriu caminho para que seus críticos galgassem o posto de nova hegemonia das ações político-econômicas do centro do capitalismo.

Segundo Friedman (2015), na defesa do modelo neoliberal de organização capitalista, a solução para a crise precisava aliar uma nova política de rígido controle monetário para o Federal Reserve System ou Sistema de Bancos Centrais dos EUA (FED) e acabar com as perdas de dinheiro do contribuinte americano com os Departamentos de Saúde, Educação e Bem-estar Social. Seria necessário pulso forte para que o governo pudesse lidar com os efeitos colaterais esperados - baixo crescimento e desemprego alto. O Estado seria ainda essencial para o controle dos conflitos sociais, seja pela promoção da ideologia da concorrência em busca do mérito, seja por meios políticos de negar direitos conquistados pela classe trabalhadora.

A estratégia neoliberal apresentou resultados positivos para a retomada da acumulação capitalista e, portanto, também foi positiva para os seus idealizadores (DUMÉNIL; LÉVY, 2017). A experiência neoliberal no Chile de Pinochet em 1973 havia fornecido dados dos possíveis efeitos do neoliberalismo a ser repetido nos EUA e no Reino Unido. A desigualdade social aumentou e os efeitos redistributivos da renda diminuíram. No período de 1979 a 1999, a renda do 1% mais rico dos EUA aumentou de aproximadamente 9% para 15% da renda total, segundo dados coletados do imposto sobre a renda. No Reino Unido a mesma parcela da população teve aumento de 6,5% para 13% (HARVEY, 2005).

O período de relativa estabilidade econômica das grandes potências, da década de 1980 ao início dos anos 2000, em que o neoliberalismo sob hegemonia dos EUA foi exportado para os demais países, camuflou a frágil estrutura e a macro

trajetória insustentável das políticas da escola de Chicago. Em 2008, teve início a crise do *subprime*, como ficou conhecida, e seus efeitos foram graves. Entre os motivos da crise estão a busca por altos rendimentos, que, em grande parte, estavam atreladas a produtos financeiros sem lastro material e gerando excedentes fictícios; a livre mobilidade do capital, que foi favorecida pela política de desregulamentação em todos os campos imagináveis; o incentivo às importações, gerando constantes *déficits* na balança comercial; e o endividamento das famílias americanas que levou a níveis elevados de inadimplência (DUMÉNIL; LÉVY, 2014).

2.3. NEOLIBERALISMO NO BRASIL E REFORMA TRABALHISTA

Ainda que a experiência neoliberal no Brasil tenha contato com variáveis muito comuns à fórmula instruída pelos seus ideólogos, quais sejam: abertura comercial, política de juros altos, desregulamentação do mercado de trabalho, privatizações e gradativa perda dos direitos sociais, os analistas do fenômeno revelam que o neoliberalismo avançou sobre os países periféricos de diferentes formas. As políticas neoliberais chegaram ao país no início dos anos 90 do último século, enquanto países vizinhos, como Argentina e Chile, já enfrentavam os efeitos de um processo avançado de políticas neoliberais. A economia dos países da América Latina foi muito afetada pela crise do petróleo e, via de regra, tiveram que atender às exigências do FMI e do Banco Mundial e abandonar a política desenvolvimentista¹ (BOITO JUNIOR, 1999).

Durante os governos de Fernando Collor de Mello, Itamar Franco e principalmente o de Fernando Henrique Cardoso, a política econômica passou a ser orientada pelo e para o capital financeiro internacional. A brusca abertura comercial e desregulamentação financeira são exemplos de medidas que beneficiaram, principalmente, o setor financeiro. O Plano Real e posterior câmbio sobrevalorizado, redução das alíquotas de importação e aumento de juros, geraram o aumento das importações e crescente déficit da balança comercial brasileira, “compensado” pelo incentivo do governo para entrada de capital financeiro estrangeiro. O que se

¹ Refere-se principalmente às ideias desenvolvimentistas dos anos 1950-60 que tiveram grande influência nos governos latino-americanos. Visavam a modernização capitalista através do Estado atuante na promoção da industrialização, redistribuição de renda e reformas estruturais sociais (BURGINSKI, 2016).

observou em seguida foi a diminuição da participação da indústria nacional que passou a importar e revender em vez de produzir, fechamento de diversas indústrias ou foram compradas por grandes corporações estrangeiras (BOITO JUNIOR, 1999).

Em abril de 1990 foi assinada pelo presidente Fernando Collor de Mello, o Programa Nacional de Desestatização, doravante PND, que entre os seus objetivos estavam: a reorganização do papel do Estado na economia, reduzir a dívida pública, permitir a retomada dos investimentos privados e trazer a modernização tecnológica. As privatizações foram anunciadas como solução para o endividamento do Estado, uma forma deste colocar nas mãos da iniciativa privada a responsabilidade de administrar com eficiência empresas públicas. No balanço final do PND, verificou-se que o endividamento do país aumentou:

[...] o que se verificou foi o aumento nominal no valor da dívida líquida total, que passou de R\$ 208,4 bilhões, o correspondente a 20,9% do Produto Interno Bruto (PIB) em dezembro de 1995, para R\$ 881,1 bilhões, ou 55,9% do PIB em dezembro de 2002. Da mesma forma, levando-se em consideração as três esferas governamentais, a carga tributária, sobretudo para a classe trabalhadora, que representava cerca de 20% do PIB em meados da década de 1980, atingiu o patamar de 36,45% do PIB em 2002. Nos oito anos de governo FHC, de 1995 a 2002, o aumento da carga tributária foi de cerca de 1% ao ano (SÁ; REIS, 2008, p. 29).

Uma das consequências do PND foi a perda de muitos postos de trabalhos regulares do funcionalismo público com planos de demissão voluntária. A abertura comercial aliada à política cambial do pós plano real trouxe forte desindustrialização devido ao consumo facilitado de produtos estrangeiros, que comprometeu o consumo de diversos produtos de baixa complexidade fabricados no Brasil e, conseqüentemente, sua produção. Com o déficit da balança comercial, a solução da equipe econômica do governo FHC foi o aumento da taxa de juros. Com o consumo retraído, mercado interno desaquecido, taxa de desemprego cada vez mais em alta, as decisões da política econômica privilegiaram o rentismo e favoreceram o aumento da informalidade como alternativa ao desemprego (CHRISTO, 2013).

Para enfrentar a crise do Plano Real foi preciso, a partir de 1999, adotar o tripé da política macroeconômica que passou a ser regra para os governos que sucederam o governo FHC. O tripé consiste em superávit fiscal, câmbio flutuante e meta de inflação. Foi uma resposta neoliberal à crise, com a pressão do Fundo Monetário Internacional sobre o regime de câmbio e exigência de um Banco Central pragmático (PEREIRA, 2013).

Segundo Pochmann (2016), mesmo contrariando o consenso hegemônico do pensamento neoliberal ao promover um capitalismo de Estado, fomentando o consumo das famílias através do investimento público e políticas sociais, os governos de Luiz Inácio da Silva (2002-2010) e Dilma Rousseff (2011-2016) não conseguiram romper a herança neoliberal da desindustrialização, que permaneceu latente e voltou a se intensificar após o agravamento da crise de 2008. Mesmo com o crescimento limitado do país após a crise de 2008, os bons resultados econômicos do período permitiram diversas vitórias dos trabalhadores dos segmentos de mais baixa renda. No âmbito econômico, o aumento da renda média e do nível de consumo foram proporcionados pelos programas sociais (transferência de renda, habitação popular, agricultura familiar e infra-estrutura, por exemplo) e a valorização do salário-mínimo. Favorecidos pelos baixos níveis de desemprego, que aumentaram seu poder de negociar melhores condições de trabalho, aliados à constante luta por direitos, também se observou alguns avanços no âmbito legal, segundo Dutra e Coutinho (2020) um exemplo de avanço foi a ampliação dos direitos das empregadas domésticas com a aprovação da Emenda Constitucional 73/2013 e da Lei Complementar 150/2015.

Os efeitos da crise global alcançaram o Brasil tardiamente, demorou alguns anos para que sentíssemos seus efeitos. Foi somente em meados da década de 2010, após um período de baixo crescimento do PIB e aumento da inflação, que medidas neoliberais foram (re)tomadas como solução para a crise. Uma delas foi a reforma trabalhista de 2017 que prometia auxiliar a recuperação econômica do Brasil com trabalho flexibilizado.

Em pronunciamento oficial à imprensa em 11 de Julho de 2017, o Presidente da República Michel Temer, expôs uma defesa da Reforma Trabalhista. Disse ele que “[a reforma] é uma das mais ambiciosas dos últimos trinta anos” e “nenhum direito a menos, muitos empregos a mais” (AGÊNCIA BRASIL, 2017). Ao mesmo tempo, uma consulta pública do Senado Federal (2017) mostrava a impopularidade da reforma: menos de 9% dos quase duzentos mil votos estavam de acordo com o texto da reforma.

A primeira parte da reforma foi a aprovação da Lei 13429/2017, que alterou a Lei 6019/1974 sobre trabalho temporário e colocou novas regras ampliando a terceirização no país. A nova redação da lei extingue o vínculo de emprego entre contratado e contratante de serviços temporários e amplia a área de atuação de

empresas de serviços terceirizados, inclusive na administração pública. Na prática, as empresas contratantes ganharam facilidades para demitir e contratar mão-de-obra de acordo com suas necessidades, ampliando o prazo desses contratos de trabalho que antes necessitavam de um período de experiência de até noventa dias, seguido da contratação em definitivo ou término do contrato.

A segunda parte consistia em alterar diversos pontos da Lei 5452/1943, a Consolidação das Leis do Trabalho, a CLT. Dos diversos artigos da CLT alterados pela Lei 13467/2017, destacam-se as que impõem diversas dificuldades para o trabalhador ao: limitar a atuação dos tribunais e juízes do trabalho (Art. 8º); tornar criterioso o acesso à justiça gratuita (Art. 790); dificultar a penalização do empregador em casos de irregularidades (Arts. 2º, 11, e 47); enfraquecer os sindicatos mudando as regras de financiamento (Art. 507-B); e diminuir os direitos do trabalhador ao diferenciar empregado de trabalhador contratado autônomo (Art. 442-B).

Os que defendem a sua implementação tem uma opinião diferente. Chahad (2019) acredita que a reforma trabalhista de 2017 busca adequar a lei trabalhista, antiquada e excludente, às práticas mais modernas nas relações de trabalho. Contextualizando o cenário da crise econômica, que para o autor também é uma crise ética e moral, o jurista critica a estrutura sindical, a pouca eficiência dos sindicatos e a quantidade de sindicatos no Brasil (mais de 16 mil) comparada a países como EUA, Inglaterra e Argentina (menos de 200), coincidentemente países em estágio mais avançado do projeto neoliberal. Chahad defende ainda a liberdade do empregado decidir sobre suas condições de trabalho diretamente com o empregador, onde deve prevalecer o negociado sobre o legislado, a parte de acordos coletivos. Parte-se do pressuposto da condição de igualdade entre empregador e empregado, tal como defende Milton Friedman. Os defensores da reforma desconsideram a assimetria entre capital e trabalho, que se aprofunda em um cenário de desemprego elevado, para impor mudanças nas condições de trabalho e na legislação que tem por objetivo proteger o trabalhador dos arbítrios do poder econômico e garantir os direitos conquistados ao longo de décadas.

Segundo Rubens Casara (2017), as crises são sempre usadas para permitir ao poder político agir de modo excepcional. Não que a retirada de direitos dos trabalhadores seja algo novo, mas é pela racionalidade neoliberal que norteia o

aparelho jurídico, condicionado pelo poder político cada vez mais próximo do poder econômico, que possibilita a transformação de tudo em mercadoria.

Krein (2018) afirma, em resumo, que a proposta visava aumentar amplamente o poder do empregador em controlar a força de trabalho. A reforma tem como tripé: a flexibilização como regra; o enfraquecimento dos sindicatos e da organização dos trabalhadores; e a individualização dos riscos. Ao mesmo tempo, beneficia os empregadores, na medida em que amplia o cardápio de contratações ao sabor dos interesses do capitalista.

As novas relações de trabalho, como propõem os neoliberais, são relações flexíveis de remuneração e jornada. A remuneração depende do que foi efetivamente produzido e um contrato define as responsabilidades entre as partes sem um vínculo formal de emprego. As características desse modelo de trabalho, viabilizado por modernas plataformas de grandes empresas de tecnologia, são os contratos de prestação de serviços entre as partes em que os riscos da execução do serviço ficam com aquele que efetivamente presta o serviço, existe portanto a subordinação do prestador às regras da plataforma, ao mesmo tempo em que a gestão da jornada e dos riscos fica por conta da sua capacidade de se autogerir (ABÍLIO, 2019).

2.4. UBERIZAÇÃO DO TRABALHO

O termo uberização, derivado do nome da empresa Uber Technologies Inc., refere-se ao modelo de relações de trabalho da qual a empresa foi uma das pioneiras. Essa relação nova de trabalho caracteriza-se pela prestação de serviços através de uma plataforma, ou aplicativo, da qual a empresa-plataforma é a intermediária, sem vínculo de trabalho formal dentro da Consolidação das Leis do Trabalho - CLT, entre prestador e requisitante do serviço (MORAES; OLIVEIRA; ACCORSI, 2019). Segundo Slee (2019), as novas relações de trabalho dentro da *Sharing Economy* - também chamada *Gig Economy*, *Crowd Economy*, *Circular Economy*, *Peer-to-peer Economy*, ou simplesmente Economia do Compartilhamento, podem ser entendidas como as relações viabilizadas pelas plataformas digitais que buscam intermediar produtos e serviços de prestadores e consumidores. Dentro das possibilidades de mercantilização da Economia do Compartilhamento já foram

explorados, por exemplo, os serviços de transporte (Uber, Blablacar, 99POP), hospedagem (Airbnb), alimentação (Ifood, 99Food, UberEats) e diversos outros.

Segundo dados da Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios Contínua (PNAD Contínua) do terceiro trimestre de 2022, o número de trabalhadores ocupados no setor de transporte no Brasil era de 1,7 milhão, para motoristas de aplicativo e taxistas o número era estimado em 1,068 milhão de trabalhadores. O contingente de trabalhadores desse segmento demonstrou um crescimento contínuo durante anos, desde o início das atividades da Uber e concorrentes no Brasil. Em 2016, era de aproximadamente 600 mil trabalhadores e atingiu um pico no terceiro trimestre de 2019 de mais de 1,1 milhão de trabalhadores. Os dados mostram que o número de trabalhadores oscilou consideravelmente durante a pandemia de Covid-19, mas a tendência é que o contingente mantenha o crescimento e alcance números pré-pandemia (GÓES; FIRMINO; MARTINS; RANGEL, 2023).

O tipo de serviço oferecido pelos trabalhadores deste estudo - o serviço de transportes de pessoas em carros particulares - não é um tipo novo de serviço. O trabalho de taxista é um trabalho regulamentado e consolidado em diversas cidades do mundo todo. Em 2014, quando a Uber iniciou suas atividades no Brasil, inicialmente na cidade do Rio de Janeiro, instalou-se junto um pacote de problemas seguido de debates e protestos muito repercutidos nos jornais da época. Em uma matéria de Julho de 2014, o site G1 (2014) já mostrava os eventos esperados na capital fluminense que se repetiam em todas as metrópoles que a Uber se instalava: o *marketing* agressivo da empresa que se vendia como uma empresa de tecnologia e não de transporte de passageiros, e mostrava suas vantagens para prestadores e usuários do serviço em comparação com os obsoletos táxis. O discurso da Uber, o de empresa de tecnologia que apenas intermediava o serviço de transporte, forçou sua entrada no Brasil a começar pelas capitais mais populosas. Diversos protestos de sindicatos de taxistas cobravam das autoridades a proibição das atividades da Uber nas cidades por estas descumprirem a legislação brasileira e os submeterem a uma concorrência desleal, uma vez que os motoristas de aplicativo não estão submetidos à mesma regulamentação que a categoria dos taxistas.

Segundo a Lei nº 12587, sancionada em 3 de janeiro de 2012 pela então presidenta Dilma Rousseff, que institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana dizia, em seu texto original:

Art. 4 [...] X - transporte motorizado privado: meio motorizado de transporte de passageiros utilizado para a realização de viagens individualizadas por intermédio de veículos particulares;

A Lei nº 12587/2012 definia, portanto, o transporte privado de passageiros. Complementar à lei nº 12587/2012 temos a Lei nº 12468, sancionada em 26 de agosto de 2011, também pela presidenta Dilma Rousseff, que regulamenta a profissão de taxista e diz:

Art. 1º Fica reconhecida, em todo o território nacional, a profissão de taxista, observados os preceitos desta Lei.

Art. 2º É atividade privativa dos profissionais taxistas a utilização de veículo automotor, próprio ou de terceiros, para o transporte público individual remunerado de passageiros, cuja capacidade será de, no máximo, 7 (sete) passageiros.

Para aqueles que defendiam a entrada das empresas de tecnologia de plataformas no país, as leis apontadas pelos taxistas estavam desatualizadas por não permitirem a entrada de novos agentes em um mercado que precisava estar aberto a inovações tecnológicas que visassem oferecer serviços mais eficientes (MENDES; CEROY, 2015). Em proposta de um novo marco legal para a Política Nacional de Mobilidade Urbana enviado ao Senado Federal, Mendes e Ceroy (2015), apontam os limites da intervenção estatal na economia e defendem que a Lei nº 12587 de 2012 não abrange os serviços prestados por motoristas de aplicativo:

O silêncio da lei, no entanto, não significa a ilegalidade dos serviços já prestados por meio de diversos aplicativos de smartphone, que – diante da existência de regulamento específico – encontram-se protegidos no âmbito da livre iniciativa e da liberdade profissional, ambos valores constitucionalmente assegurados (MENDES, F. S.; CEROY, F. M., 2015, p. 16).

Dentre as vantagens apontadas pelo estudo da proposta estão o conforto e praticidade dos serviços da Uber frente à ineficiência do transporte público e a limitação dos táxis, e, supostamente, a melhoria da mobilidade urbana tornando-a mais eficiente e menos poluente. A hipótese, alinhada com o que diz a Uber, de que as viagens compartilhadas estariam ajudando as cidades a diminuir seu fluxo de carros no trânsito e proporcionando menos gases poluentes devido ao melhor aproveitamento da capacidade ociosa dos veículos, não é o que estudos recentes

apontam (SLEE, 2019). Apesar da recusa das empresas de viagens compartilhadas em compartilharem seus dados, Gregory Erhardt (2019) mostra como resultado da sua pesquisa feita com dados do tráfego da cidade de San Francisco, Califórnia, entre os anos de 2011 a 2016, que a presença das viagens compartilhadas aumentou a quantidade de quilômetros rodados por carros particulares e o número absoluto de carros no trânsito da cidade.

Em 26 de março de 2018 foi sancionada a Lei nº 13640, pelo Presidente Michel Temer, que altera a Lei nº 12587/2012 nos seguintes artigos:

Art. 4º X - transporte remunerado privado individual de passageiros: serviço remunerado de transporte de passageiros, não aberto ao público, para a realização de viagens individualizadas ou compartilhadas solicitadas exclusivamente por usuários previamente cadastrados em aplicativos ou outras plataformas de comunicação em rede (NR).

A Lei nº 13640/2018 passa a incluir então a categoria de motoristas de aplicativo no Plano Nacional de Mobilidade Urbana, ou seja, cria um novo marco para que a atividade possa ser exercida dentro da legalidade. A lei estabelece ainda que compete aos municípios a regulamentação e fiscalização do serviço de transporte privado individual de passageiros, assim como a cobrança de tributos, sendo necessário a contratação de seguros e a inscrição do motorista como contribuinte individual do Instituto Nacional da Seguridade Social. Outros requisitos que o motorista precisa cumprir: possuir Carteira Nacional de Habilitação; conduzir veículo com idade máxima estabelecida e devidamente licenciado; não possuir maus antecedentes criminais.

Hoje em dia, empresas de transporte de passageiros por aplicativos, como a 99, passaram a ter seu próprio serviço de táxi, que conta com um serviço diferenciado da versão mais popular do serviço (99 POP), dentro da mesma plataforma.

2.5. SERVIÇO DE TRANSPORTE INDIVIDUAL REMUNERADO DE PASSAGEIROS EM VARGINHA/MG

A Lei Ordinária nº 6773 de 22 de dezembro de 2020, estabelece em Varginha as regras para utilização do sistema viário urbano pelos motoristas de plataformas de tecnologia de aplicativos. Destacamos alguns pontos da lei para discussão:

Art. 2º [...] Parágrafo único. A presente Lei não se aplica aos serviços previstos na Lei Municipal nº 1.595/1986, ficando vedado aos taxistas exercerem transporte por aplicativo.

O artigo 2º define o serviço de transporte individual remunerado nos mesmos termos que a nova redação da Lei nº 12587/2012 e explicita que o serviço só pode ser oferecido mediante autorização. A lei municipal diz em seu artigo 5º que fica a cargo do Departamento Municipal de Trânsito - DEMUTRAN a autorização para o serviço e que cabe ao motorista requerer o credenciamento junto ao município.

Em Varginha foi possível identificar quatro empresas-plataformas atuando no setor de transporte individual de passageiros: Uber, 99, ET Mob e Meta Mov. Infelizmente não foi possível entrevistar trabalhadores que utilizam a plataforma ET mob.

A empresa 99 foi fundada em 2012 por três brasileiros: Ariel Lambrecht, Renato Freitas e Paulo Veras. Em 2018 a empresa foi adquirida pela DiDi Global, gigante chinesa que adquiriu outras concorrentes como a Uber e a Lyft. A 99 iniciou suas operações em Varginha em setembro de 2018 (99, 2023).

A Uber foi uma das empresas pioneiras a oferecer o serviço de transporte individual remunerado de passageiros, ou como eles gostavam de dizer, compartilhamento de caronas (SLEE, 2019). A empresa foi a primeira a oferecer o serviço de transporte remunerado de passageiros em Varginha/MG, em 2018.

A Meta Mov é uma empresa local, do próprio município de Varginha. Não foram encontrados dados relativos ao início das atividades da Meta Mov em Varginha/MG.

Para começar a trabalhar pelas plataformas o processo é simples: para se cadastrar como motorista, a empresa exige *smartphone* compatível, documentação do veículo em dia, CNH com observação de que o portador do documento exerce atividade remunerada. Após análise da documentação, o solicitante tem autorização

para o início do trabalho. A inspeção física dos veículos fica por conta do poder público, que é o responsável por fiscalizar os usuários das vias públicas.

3 - METODOLOGIA

Para construir o estudo foi utilizado a abordagem qualitativa. Segundo Creswell (2003), a pesquisa qualitativa permite interpretar informações ou tirar conclusões de seu significado. Através de uma lente pessoal, situada em dado momento sócio-político e histórico específico, o pesquisador pode filtrar os dados e interpretá-los. As técnicas qualitativas, segundo o autor, permitem ao pesquisador trabalhar nos limites de estruturas projetadas, como no presente estudo. Para analisar os dados, foi escolhida a técnica de análise de conteúdo. A técnica permite que se trabalhe no campo da subjetividade de discursos e de informações objetivas (BARDIN, 1977).

Para compreender como se dão as relações entre os motoristas do serviço de transportes de pessoas em carros particulares por aplicativos-plataformas na cidade de Varginha/MG, o presente trabalho utilizou a entrevista semiestruturada para produção de dados primários. Foram propostas algumas perguntas predeterminadas e algumas que surgiram a partir da própria conversa com objetivo de dar liberdade ao entrevistado para discorrer sobre o que entende como pertinente sobre a rotina de trabalho. O modelo de roteiro das entrevistas está no APÊNDICE A. O objetivo desse tipo de entrevista é não direcionar as respostas, explorar no discurso dos trabalhadores as contradições e detalhes da experiência pessoal de cada um, e de modo mais amplo explorar as questões pertinentes no campo da subjetividade (BONI; QUARESMA, 2005).

Foram realizadas dez entrevistas com motoristas de aplicativos da cidade de Varginha/MG, entre os meses de abril e junho de 2023. As entrevistas foram feitas presencialmente, marcadas com antecedência para combinar local e data, ou através de consentimento de motoristas que foram abordados em momentos de intervalos entre as corridas, todos previamente informados sobre objetivos das perguntas e que não seriam revelados nomes e informações pessoais para manter a privacidade dos entrevistados. As entrevistas foram gravadas em áudio pelo *smartphone* e transcritas posteriormente. As entrevistas seguiram um roteiro comum

de perguntas que buscavam traçar um breve perfil do entrevistado, entender um pouco da rotina, das circunstâncias de entrada nesse mercado de trabalho e de como se relacionam entre si os indivíduos envolvidos no trabalho por aplicativo.

As informações obtidas pelas respostas dos entrevistados foram confrontados com a teoria discutida no referencial teórico e com os questionamentos apresentados na introdução. Os nomes dos entrevistados foram trocados por nomes fictícios para preservar a identidade dos mesmos. No APÊNDICE B está uma tabela com um breve perfil dos entrevistados.

4 - ANÁLISE E DISCUSSÃO

Com relação ao perfil dos trabalhadores. Dos dez entrevistados, nove são do sexo masculino e uma do sexo feminino. As idades variam entre 28 e 66 anos. A média de idade é de 39 anos. Dos entrevistados, somente um trabalhava como motorista de aplicativo antes da pandemia de COVID-19 (início de 2020). Cinco entrevistados trabalham exclusivamente como motoristas de aplicativo, outros cinco entendem o trabalho por aplicativos como oportunidade de complementar a renda, adicionando outra jornada de trabalho à rotina ou trabalhando em momentos de privação financeira.

Sobre o motivo que levou ao trabalho com os aplicativos, oito entrevistados citaram o desemprego como razão do ingresso na área, sete deles apontam o desemprego relacionado à pandemia de COVID-19. Como nos diz Antonio:

quando voltei para a cidade [de Varginha/MG] demorou um tempo para conseguir um trabalho na minha área, então meu irmão me deu a ideia de começar a fazer corridas, então resolvi entrar no aplicativo.

Outros dois entrevistados citam o trabalho por aplicativo como oportunidade de fazer uma renda extra. Eles geralmente buscam conciliar o tempo de folga de outros trabalhos com o trabalho pelas plataformas, como nos diz Pedro:

na verdade foi [um parente] que incentivou, na verdade eu não queria, tinha vergonha. Mas ele falou assim: vai lá, dá pra tirar um dinheirinho. Eu não queria. Achei que ia ser muito puxado. Pretendo continuar, nesse domingo eu to livre, então eu pego umas corridas pra fazer.

Dos que iniciaram o trabalho por aplicativo durante a pandemia por estarem desempregados, três disseram que voltaram a trabalhar em suas áreas de formação e continuam conciliando o trabalho formal com as corridas como forma de conseguir uma renda extra. Em outros casos, aqueles que trabalhavam na informalidade ou como autônomos, citam a experiência de trabalhar como motorista de aplicativo como mais segura financeiramente, durante a pandemia de COVID-19, se comparada ao trabalho anterior. João explica:

veio a pandemia e eu nem trabalhava de carteira assinada não, sabe? Trabalhava de servente [de pedreiro]. Aí veio na minha cabeça essa ideia de trabalhar pelo aplicativo. Eu pensei que podia ser melhor, entendeu?

Em geral, o que motivou os entrevistados a aceitarem as condições de trabalho das plataformas foi o desemprego. Existe aqui uma contradição entre o discurso das plataformas, que apelam para aqueles que tem vontade de empreender, e a realidade dos que escolhem trabalhar pelas plataformas. A empresa mais tradicional do setor, a Uber, pareceu entender e vem mudando o discurso: “É uma ótima alternativa aos trabalhos de motorista em tempo integral ou meio período, ou a um bico temporário ou sazonal” (UBER, 2023). Já outros apelam para um discurso mais agressivo de empreendedorismo: “Seja dono do seu próprio negócio! Comece hoje mesmo a empreender e faturar mais com a Meta Mov!” (META MOV, 2023).

Existe também a normalização da jornada prolongada de trabalho, seja pela dupla ou tripla jornada de trabalho daqueles que vêem o aplicativo como um “extra”, ou mesmo daqueles que trabalham em mais de um aplicativo. Outra situação normalizada é a da remuneração paga somente pelo tempo efetivamente trabalhado. Com o limite máximo de doze horas trabalhadas por dia por aplicativo, eles buscam conseguir o máximo de corridas em horários nos quais o valor se apresenta mais vantajoso, estendendo a jornada de trabalho, ou procurando alternar as plataformas. José explica a situação:

comecei com a Uber, depois fui para a 99 e a Meta Mov, estou trabalhando com os três aplicativos. Qualquer um que trabalha por conta própria acaba trabalhando mais do que quem trabalha fichado. Trabalho direto, começo de manhã e vou até dez horas da noite. A gente consegue ver pelo aplicativo os momentos em que tem mais corridas, então quando compensa mais a 99 a gente roda pela 99. Quando começa a compensar mais a Meta a gente roda pela Meta.

Sobre permanecer trabalhando como motoristas de aplicativo, alguns encaram a situação como algo temporário, apesar de não dizerem exatamente por quanto tempo. Foi possível perceber por parte de alguns deles uma insatisfação com uma possível regulamentação do trabalho, críticas de uma possível adequação do serviço às regras da CLT, possibilidade de aumento das taxas para os motoristas e possível aumento dos combustíveis. Segundo Maria: as “empresas por serem *startups* não vão querer contratar ninguém, elas querem autônomos”. O discurso se alinha mais uma vez com o das empresas, Uber e 99 principalmente. Somente dois dos entrevistados fizeram críticas diretas às empresas, por não repassarem aos trabalhadores um valor justo pelas corridas e aplicarem uma taxa abusiva. Segundo Jorge:

Eles tiram muito da gente, acho que se eles tirassem 10%, 12% da gente tava de bom tamanho pra eles. Eles não tem gasto quase que nenhum, só com a manutenção do aplicativo. O gasto maior é nosso. A gente manda os nossos dados, documentação, e depois disso eles não tem trabalho nenhum. Quando o aplicativo tem atualização, os dados atualizam sozinhos. Quando eu comecei a trabalhar, eu comecei por um aplicativo que não deu muito certo aqui em Varginha. Depois me cadastrei e fui aprovado na 99 e já comecei com a 99 mesmo. Depois chegou a Meta, mas a 99 ainda dava muita corrida, mas quando a 99 caiu o movimento eu procurei outra opção. A gente não pode ficar parado né? Não dá pra ficar 25 minutos esperando uma corrida. A gente tem que ter uma alternativa.

Dentre os motoristas de aplicativo da cidade de Varginha/MG entrevistados, não foi possível obter informações sobre um representante da categoria ou um sindicato. Não quer dizer que não existam formas desses trabalhadores se organizarem para trocar informações relativas ao trabalho, tirar dúvidas e ajudar outros motoristas. A maioria deles relatou participar de grupos, por iniciativa própria, em redes sociais de trabalhadores de aplicativo da cidade com a finalidade de obterem informações e se ajudarem. Segundo os relatos, os grupos reúnem poucos participantes, somente entre amigos, como alguns disseram.

Não foi possível identificar aspectos de rivalidade entre os motoristas de aplicativo, mas sim que existem opiniões divergentes quanto aos rumos do trabalho de aplicativos para motoristas, principalmente entre os que encaram o trabalho como temporário e ou bico, e aqueles que trabalham exclusivamente com os aplicativos de transporte. Os que encaram o trabalho como um bico expressam preocupações acerca de mudanças nas regras como percebemos na opinião de Maria. Já os que

trabalham em tempo integral com as plataformas, questionam mais sua situação no mercado de trabalho e expressam insatisfações relativas às condições de trabalho, remuneração e jornada. Um deles revelou até estar organizando um coletivo desses trabalhadores para buscar uma alternativa aos principais aplicativos de transporte que atuam na cidade de Varginha, com financiamento coletivo desses trabalhadores. Segundo Jorge “está em teste ainda, mas se funcionar vai ser melhor para os motoristas”.

Não se pode negar, no entanto, que existe uma desmobilização da classe de trabalhadores por aplicativo na cidade de Varginha, ou que, se existe mobilização, não atinge parte considerável desses trabalhadores. Após as entrevistas, foi possível perceber que existem, somente nessa amostra, diversas expectativas diferentes a respeito do trabalho por aplicativo e um claro conflito de interesses entre aqueles que dependem mais exclusivamente do trabalho por aplicativos e aqueles que têm outra alternativa de trabalho.

A maioria dos entrevistados avaliam a experiência de trabalhar com os aplicativos de transporte de pessoas como positiva, mas quando perguntados sobre suas perspectivas com relação ao trabalho, não houve respostas otimistas. Muitas respostas indicam que o trabalho é temporário ou que pelo menos não esperam permanecer nele por muito tempo. As respostas que indicam alguma proposta de mudança de situação, passam muito por “aguentar um tempo” ou simplesmente “sair” do trabalho de aplicativos.

5 - CONCLUSÃO

O trabalho dos motoristas de aplicativos é a expressão de um modelo possível para analisar as novas formas de trabalho dentro da economia do compartilhamento e do avanço do neoliberalismo. A racionalidade neoliberal explica como novas formas de gerir o trabalho são impostas aos trabalhadores por meio das reformas no aparelho do Estado e da destruição dos mecanismos de proteção do trabalho na forma de emprego.

O discurso neoliberal, construído ao longo de décadas, têm se mostrado eficaz no que se refere ao avanço sobre o trabalho, mas como podemos perceber pelas entrevistas, é o desemprego que impulsiona os indivíduos a aceitarem as

condições oferecidas. O trabalho uberizado, controlado pelas grandes empresas de tecnologia, aproveita-se da grande oferta de mão-de-obra para se perpetuar e demonstrar resultados ao repassar riscos e responsabilidades aos motoristas. O trabalho de motoristas de aplicativo, no entanto, é uma realidade estabelecida. As plataformas que oferecem o serviço de transporte individual de passageiros integram as políticas de mobilidade urbana da cidade de Varginha/MG, foram autorizadas e possuem regras para o seu funcionamento.

Concluindo, o processo de subjetivação dos sujeitos pela racionalidade neoliberal tem transformado as relações de trabalho a ponto de destruir a mobilização dos trabalhadores? A resposta é não. Ainda que existam conflitos de interesses e opiniões divergentes, existem também iniciativas que apontam para a solidariedade entre os trabalhadores e tentativa de mobilização coletiva. Não podemos esquecer que a categoria dos motoristas de aplicativo é relativamente recente na cidade e que a maioria dos entrevistados trabalha há pouco tempo com as plataformas, portanto, um estudo mais amplo poderia demonstrar outras perspectivas com mais informações sobre a questão da organização dos motoristas de aplicativos. Concluímos também que o desemprego, principalmente relacionado a pandemia de COVID-19, foi o fator decisivo de entrada dos entrevistados no trabalho por aplicativos, juntamente com a insegurança do mercado de trabalho que oferece informalidade, bicos ou “empreender” como alternativas.

REFERÊNCIAS

99. 99 Blog. Disponível em: <www.99app.com/blog/> Acesso em: 25 Jun. 2023.

ABILIO, L. C. (2019). Uberização: Do empreendedorismo para o autogerenciamento subordinado. **Psicoperspectivas**, 18(3).

AGÊNCIA BRASIL. EBC. Temer diz que reforma trabalhista trará empregos e. Disponível em: <<https://agenciabrasil.ebc.com.br/politica/noticia/2017-07/temer-diz-que-reforma-trabalhista-trara-empregos-e-deixara-pais-mais>>. Acesso em 20 Mar. 2023.

ALVES, Marco Antônio Sousa; ALVES, Izabella Riza; PATENTE, Zilda Manuela Onofri. Neoliberalismo como propulsor da precariedade. **Libertas: Revista de Pesquisa em Direito**, v. 7, n. 1, 2021.

AMOS, Karin. Governança e governamentalidade: relação e relevância de dois conceitos científico-sociais proeminentes na educação comparada. **Revista Educ. Pesqui.** 36 (spe) • Abr 2010. Disponível em: <<https://doi.org/10.1590/S1517-97022010000400003>>

BARDIN, Laurence. **Análise de conteúdo** (la reto, & a. Pinheiro, trad.) Lisboa: edições 70. Publicação original, 1977.

BONI, V.; QUARESMA, S. J. Aprendendo a entrevistar: como fazer entrevistas em Ciências Sociais. **Revista Eletrônica dos Pós-Graduandos em Sociologia Política da UFSC**, v. 2, n. 1, p. 68-80, jan./jul. 2005. Disponível em: <<https://www.journal.ufsc.br/index.php/emtese/article/view/18027/16976>>. Acesso em: 05 de Jun. 2023.

BRASIL. Decreto-Lei nº 55.452, de 1º de Maio de 1943. Disponível em: <https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto-lei/del5452.htm> Acesso em: 14 de Mar de 2023.

BRASIL. Lei nº 6.019, de 3 de Janeiro de 1974. Disponível em: <https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l6019.htm> Acesso em: 14 de Mar de 2023.

BRASIL. Lei nº 12.468, de 26 de Agosto de 2011. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2011/lei/l12468.htm> Acesso em: 14 Mar. 2023.

BRASIL. Lei nº 12.587, de 03 de Janeiro de 2012. Disponível em: <https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2011-2014/2012/Lei/L12587.htm> Acesso em: 14 Mar. 2023.

BRASIL. Lei nº 13.429, de 31 de Março de 2017. Disponível em: <https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2015-2018/2017/lei/l13429.htm> Acesso em 20 Mar. 2023.

BRASIL. Lei nº 13.467, de 13 de Julho de 2017. Disponível em: <https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2015-2018/2017/lei/l13467.htm> Acesso em 20 Mar. 2023.

BRASIL. Lei nº 13.640, de 26 de Março de 2018. Disponível em: <https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2015-2018/2018/lei/l13640.htm> Acesso em: 14 de Mar de 2023.

BRASIL. Lei Nº 8.031, de 12 de Abril de 1990. Disponível em: <https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l8031.htm>. Acesso em 07 de novembro de 2022.

BRASIL. Senado Federal. Consulta Pública. Projeto de Lei da Câmara nº 38 de 2017. Disponível em: <<https://www12.senado.leg.br/ecidadania/visualizacaomateria?id=129049>> Acesso em 20 Mar. 2023.

BURGINSKI, Vanda Micheli. O “novo” desenvolvimentismo da CEPAL: contrarreforma do Estado, empregabilidade e redução de direitos no século XXI. 2016. 336 f. Tese (doutorado em Política Social) – Programa de Pós-Graduação em Política Social, Departamento de Serviço Social, Universidade de Brasília, Brasília, 2016.

CASARA, Rubens RR. **Estado pós-democrático: neo-obscurantismo e gestão dos indesejáveis**. Editora José Olympio, São Paulo. 2017.

CHRISTO, Dirce Cristina. **Evolução do desemprego no Brasil de 1995 a 2010: análise dos governos FHC e Lula**. 2013. Monografia (Graduação em Economia), Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Porto Alegre.

CRESWELL, J. W. **Projeto de Pesquisa: métodos qualitativos, quantitativos e mistos**. Porto Alegre: Artmed, 2003.

DARDOT, Pierre; LAVAL, Christian. **A nova razão do mundo**. Boitempo editorial, São Paulo. 2017.

DUTRA, Renata; COUTINHO, Raianne. Aceleração social, uberização e pandemia: quem precisa do direito do trabalho?. **Direito**. UnB-Revista de Direito da Universidade de Brasília, v. 4, n. 2, p. 198-223, 2020.

ERHARDT, Gregory D. et al. Do transportation network companies decrease or increase congestion? **Science advances**, v. 5, n. 5, p. eaau2670, 2019.

FRIEDMAN, Milton. **Capitalismo e liberdade**. Coleção os economistas. Editora Nova Cultura, São Paulo. 1982.

FRIEDMAN, Milton. **Livre para escolher: Uma reflexão sobre a relação entre liberdade e economia**. Editora Record, Rio de Janeiro. 2015.

G1. 2014. Disponível em: <<https://g1.globo.com/sao-paulo/noticia/2014/07/inimigo-numero-1-dos-taxistas-aplicativo-uber-vira-caso-de-policia.html>>. Acesso em: 14 Mar. 2023.

GÓES, G.; FIRMINO, A.; MARTINS, F.; RANGEL, L. A proteção social dos trabalhadores da Gig Economy do setor de transporte no Brasil – Nota de Conjuntura no 16. Brasília: Ipea, 2023. p. 1-8. (Carta de Conjuntura, n. 58).

HARVEY, David. **O neoliberalismo**. História e implicações. São Paulo: Loyola, 2005.

HUNT, Emery Kay; LAUTZENHEISER, Mark. **História do Pensamento Econômico**. Trad. André Arruda Villela. Rio de Janeiro: Elsevier, 2013.

JÚNIOR, Armando Boito. **Política neoliberal e sindicalismo no Brasil**. São Paulo: Xamã, 1999.

KREIN, José Dari. O desmonte dos direitos, as novas configurações do trabalho e o esvaziamento da ação coletiva: consequências da reforma trabalhista. **Tempo social**, v. 30, p. 77-104, 2018.

DUMÉNIL, Gérard; LÉVY, Dominique. **A crise do neoliberalismo**. São Paulo: Boitempo, 2014.

MENDES, F. S.; CEROY, F. M. Economia Compartilhada e a Política Nacional de Mobilidade Urbana: Uma proposta de marco legal. Brasília: Núcleo de Estudos e Pesquisas/ CONLEG/Senado, Novembro/2015 (Texto para Discussão nº 185). Disponível em: <www.senado.leg.br/estudos>. Acesso em 20 de março de 2023.

META MOV. 2023. Disponível em: <www.metamov.com.br/#sobrenos>. Acesso em: 23 Jun. 2023.

MORAES, Rodrigo Bombonati de Souza; OLIVEIRA, Marco 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, p. 647-681, 2019.

MORAIS, Reginaldo C. Neoliberalismo: de onde vem, para onde vai?. **Senac**, 2001.

PEREIRA, Luiz C. Bresser. O tripé, o trilema e a política macroeconômica. In: Associação Keynesiana Brasileira. Dossiê da crise IV: a economia brasileira na encruzilhada. [S.l.]: Associação Keynesiana Brasileira, 2013. p. 10-18.

POCHMANN, Marcio. **Brasil sem industrialização**: a herança renunciada. Ponta Grossa : Ed. UEPG, 2016.

SÁ, Daniel Gomes de; REIS, José Roberto Franco. **Neoliberalismo e privatização na era FHC (1995-2002)**. In: PEREIRA, Isabel Brasil; DANTAS, André Vianna (Org.). Iniciação científica na educação profissional em saúde: articulando trabalho, ciência e cultura, volume 4. Rio de Janeiro: EPSJV, 2008. p. 9-32.

SLEE, Tom. **Uberização**: a nova onda do trabalho precarizado. Editora Elefante, São Paulo. 2019.

UBER. Fatos sobre a Uber. Disponível em: <<https://www.uber.com/pt-BR/newsroom/fatos-e-dados-sobre-uber/>>. Acesso em: 23 Mar. 2023.

UBER. 2023. Dirija quando quiser e ganhe de acordo com suas necessidades. Disponível em: <www.uber.com/br/pt-br/drive/>. Acesso em: 23 Jun. 2023.

VARGINHA (MG). Lei nº 6.773, de 22 de dezembro de 2020. Dispõe sobre o uso do sistema viário urbano do município de Varginha para prestação de serviços de transporte individual remunerado de passageiros, por meio de plataformas de tecnologias por aplicativos, e dá outras providências. Diário Oficial do Município. Varginha, MG, 22 dez. 2020. Disponível em:

<https://www.varginha.mg.gov.br/portal/leis_decretos/31053/> Acesso em: 20 mar. 2023.

APÊNDICE A – Roteiro das entrevistas

1. Há quanto você trabalha como motorista de aplicativo?
2. Quando começou a trabalhar na área?
3. E com o que trabalhava antes? Era um trabalho formal?
4. Você trabalha exclusivamente como motorista?
5. Como você controla a sua jornada de trabalho?
6. O que o(a) levou a trabalhar com o app?
7. Como é o relacionamento entre motoristas de aplicativo?
8. Vocês costumam se organizar? trocam informações sobre o trabalho?
9. Como tem sido a experiência de trabalhar com as plataformas?
10. A categoria consegue dialogar com a empresa-aplicativo para reivindicar melhorias?
11. Houve ganhos para a categoria? Alguma mudança recente? Alguma reivindicação foi atendida?
12. Acredita que novas regras ajudariam a melhorar/ proteger a categoria? quais?

APÊNDICE B – Perfil dos entrevistados

Quadro 1 - Informações sobre os entrevistados

NOME	IDADE	INICIOU EM	PLATAFORMAS
Maria	30	2022	99
João	45	2020	99
Antonio	35	2022	Meta Mov
Roberto	32	2021	99
Aloísio	66	2022	99
Pedro	34	2022	Mata Mov e 99
Sebastião	52	2022	99
José	28	2020	Uber, Meta Mov e 99

Jorge	37	2021	Meta Mov e 99
Humberto	31	2018	99

Fonte: Dados da pesquisa (2023).