

18º Congresso Brasileiro de Sociologia

26 a 29 de Julho de 2017, Brasília (DF)

Grupo de Trabalho: GT08 – Trabalhadores, Sindicatos e Ações Coletivas

Título do Trabalho: A situação dos motoristas de Uber: Superexploração do trabalho por trás do discurso empreendedor

Daniel Bianchi – Universidade de São Paulo (USP)¹

Maíra Saruê Machado – Universidade de São Paulo (USP)²

¹ Daniel Bianchi é mestre em Ciência Política pela FFLCH-USP e especialista em Direito do Trabalho pela FD-USP, além de membro pesquisador do GPTC (Grupo de Pesquisa Trabalho e Capital) e do NTADT (Núcleo de Estudos o Trabalho Além do Direito do Trabalho: dimensões da clandestinidade jurídico-laboral). E-mail: daniel.bianchi78@yahoo.com.br

² Maíra Saruê Machado é mestra em Sociologia e bacharel em Ciências Sociais pela USP. E-mail: mairasarue@yahoo.com.br

Sumário

Resumo	3
1. A invisibilidade dos motoristas de Uber como obstáculo para perceber a diferença entre “aplicativo de prestação de serviços” e “aplicativo de anúncio”	4
2. O segredo do sucesso	6
3. A Uber do ponto de vista dos motoristas “parceiros”	10
4. Fraude trabalhista ou parceria com motoristas empreendedores?	17
5. Considerações finais	21
6. Referências Bibliográficas	26

Resumo

Em pouco tempo, o valor de mercado da Uber cresceu enormemente, a ponto de se tornar uma das empresas mais valiosas nas principais bolsas de valores. Entretanto, em todo o mundo, a Uber vem encontrando dificuldades para pôr em prática seu modelo de negócio, especialmente no que se refere à regulação do transporte público, às disputas com os taxistas e às condições de trabalho dos motoristas “parceiros”. Pela facilidade com que uma pessoa pode se tornar um desses motoristas, vê-se que essa atividade se adequa bem à crescente onda de precarização das relações de trabalho. A chegada da Uber no mercado brasileiro ocorre em um momento marcado pela alta nas taxas de desemprego, intensificação da flexibilização da legislação trabalhista e valorização do empreendedorismo. O entendimento desse contexto é crucial na análise que os motoristas fazem sobre a “parceria” com a empresa, pois, embora os motoristas destaquem a flexibilidade de horários e uma suposta autonomia como pontos positivos em seu trabalho, ao ouvi-los torna-se visível sua situação de vulnerabilidade e desproteção, como no tocante ao altíssimo nível de estresse causado pelas extensas jornadas de trabalho, executado no trânsito pesado de grandes cidades, marcadas pela violência e constante sensação de insegurança. Ademais, este artigo visa contribuir com as análises sobre as mudanças na “classe-que-vive-do-trabalho”, conceito que busca abranger as diferentes formas de trabalho contemporâneo.

Palavras-chave: Uber, precarização, flexibilização, trabalho autônomo, empreendedorismo

1. A invisibilidade dos motoristas de Uber como obstáculo para perceber a diferença entre “aplicativo de prestação de serviços” e “aplicativo de anúncio”

É possível admitir a tese de que a Uber é um aplicativo que conecta passageiros a motoristas ou trata-se de empresa multinacional que recruta pessoas que estão à procura de trabalho ou de renda extra? Aqueles que entendem que a Uber apenas facilita o encontro entre motoristas e passageiros, por meio de parceria com os motoristas, tendem a negar a possibilidade de vínculo empregatício entre motoristas e empresa. Além disso, acabam pressupondo que, antes mesmo do surgimento da facilitadora Uber, já existiam motoristas autônomos à procura de passageiros e vice-versa.

É possível imaginar que mesmo antes do surgimento do aplicativo Airbnb³, por exemplo, existia uma demanda relevante por locação de imóveis, ainda que em menor quantidade ou outros formatos. Por isso, a princípio, não parece totalmente descabida a tese de que esse aplicativo tem a função de facilitar os negócios entre locador e locatário de imóveis, conectando-os.

No entanto, não é razoável dizer que antes do surgimento da Uber já existia uma quantidade relevante de motoristas em busca de passageiros. Pelo contrário, ao que tudo indica a Uber criou essa demanda por motoristas e, como é facilmente verificável pela “internet”, investe pesado no recrutamento de novos motoristas, por meio de propagandas que prometem, por exemplo, dinheiro e autonomia: “Seja parceiro da Uber e ganhe o dinheiro que você precisa”, “Ganhe dinheiro sem ter chefe”, “Pronto para ganhar dinheiro? Inscreva-se na Uber e seja um motorista parceiro”.

Ao contrário do Airbnb e do Ohlala⁴, que são aplicativos de “anúncio”, a Uber oferece um aplicativo de prestação de serviços, por isso precisa criar oferta e demanda para o seu negócio. Improvável que o aplicativo Ohlala precise criar demanda e oferta de encontros pagos, por isso pode atuar como mera ponte entre o casal, sem interferir na livre negociação entre as partes interessadas.

A propósito, mesmo da perspectiva do consumidor, não há a possibilidade de o usuário do serviço contratar o motorista que mais lhe agrada, por meio do aplicativo,

³ Empresa que atua no setor hoteleiro e imobiliário, por meio de plataforma eletrônica que permite anunciar imóveis para locação.

⁴ Aplicativo de “paquera”, em que mulheres podem anunciar que estão interessadas em cobrar por encontros. Vide: GOMES, 2017.

bem como não há como ele escolher o carro de sua preferência e sequer pode negociar o valor da corrida com os motoristas. Isto é, o consumidor contrata a Uber⁵, que lhe oferece serviço que concorre com os demais da área de transportes.

A invisibilidade dos motoristas também fica evidente, portanto, quando o fenômeno da Uber é comparado com o AirBnb ou outros aplicativos da chamada economia compartilhada. Embora haja semelhanças, a mais simples das investigações revela que há muito mais diferenças na atuação das empresas, pois quem se cadastra no AirBnb não está oferecendo sua força de trabalho, mas tão somente o aluguel de um imóvel. Assim, o AirBnb é apenas um meio para que a pessoa encontre o melhor negócio, isto é, para que ela encontre o imóvel que mais lhe convém, pelo preço que está disposto a pagar. Enfim, trata-se de um aplicativo de anúncio, em que a pessoa anuncia seu imóvel pelo valor que bem entender, pagando porcentagem à empresa pelo serviço prestado.

A consequência da ênfase nas semelhanças entre Uber e AirBnb como duas espécies do mesmo fenômeno da propalada “economia compartilhada” é a invisibilidade dos motoristas – que, em regra, são oriundos das classes-que-vivem-do-trabalho (cf. ANTUNES, 2009). Como se sabe, no aplicativo da Uber, os usuários não podem escolher aqueles motoristas que mais lhe convêm. Pelo contrário, eles contratam a Uber e esta, por sua vez, é quem envia um motorista. Trata-se de prestação de serviços, em que o aplicativo não oferece um rol de motoristas para que os usuários escolham e negociem diretamente com eles, como ocorre com o AirBnb e os demais aplicativos de anúncio.

Portanto, o que distingue a Uber, bem como seus concorrentes na área de aplicativo de transporte, é o fato de que mantém nítida relação heteronômica com os motoristas que se inscrevem no seu aplicativo. A empresa que mantém o aplicativo Ohlala não cobra um percentual de cada encontro entre usuários do aplicativo e mulheres cadastradas (cf. UOL, 2017). Não há qualquer interferência na relação entre as partes interessadas. Já na Uber, o usuário, enquanto consumidor, é atraído pela marca Uber e pelas promessas produzidas e veiculadas pelos seus setores de

⁵ A empresa Uber já foi condenada a responsabilizar passageiro por vícios na prestação de serviços decorrentes de erros do motorista na condução do veículo. Por exemplo, no processo 0801635-32.2016.8.10.0013, que tramitou perante o 8º Juizado Especial Cível e das Relações de Consumo de São Luís/MA.

propaganda e marketing – que concentram 25% do total dos empregados da empresa⁶.

Não perceber tal diferença é não perceber a situação dos motoristas cadastrados na Uber. Afinal, na expectativa do consumidor da Uber, caso ocorra alguma falha no serviço, espera-se que o responsável não seja o motorista, mas a empresa multinacional que ele contratou e na qual ele confia. Um usuário do aplicativo da Uber contrataria seu serviço tanto em São Paulo, quanto em Tóquio ou em qualquer outra parte do mundo em que houver tal serviço. Afinal, a marca Uber é universal, inspirando confiança ao consumidor em qualquer lugar que seja. Por si só, esse fator seria o suficiente para demonstrar a fragilidade do argumento da empresa, que diz ser mera ponte entre motoristas autônomos e clientes.

Não bastasse o fato de que as pessoas não contratariam tais motoristas não fosse pela marca Uber, como veremos, as próprias falas dos motoristas acabam revelando que, na realidade, por trás do aplicativo do Uber há muito trabalho por parte dos motoristas, garantindo o sucesso do negócio.

2. O segredo do sucesso

Em pouco tempo, o valor de mercado da Uber cresceu enormemente, a ponto de se tornar umas das empresas mais valiosas das principais bolsas de valores nas bolsas de mercado do mundo. Em junho de 2016, a empresa Uber chegou a ter um valor de mercado estimado entre 62,5 e 64,6 bilhões de dólares, superando na Bovespa todas as demais empresas, exceto a Ambev (que valia US\$ 77 bilhões). Ou seja, seu valor de mercado era maior do que o de gigantes como Itaú, Bradesco, Petrobras, GM e Ford (cf. MELO, Luísa, 2016), empresas que possuem uma história muito mais longa do que a da Uber.

Qual o segredo para conquistar tamanho sucesso financeiro? Dentre os principais fatores, como se verá ao longo deste artigo, é disponibilizar milhares de

⁶ “A este propósito vale mencionar um dado extremamente significativo: segundo a relação dos seus atuais empregados, contida nos autos eletrônicos do Inquérito Civil 001417.2016.01.000/6, promovido pelo Ministério Público do Trabalho da 1ª Região, de um total de 105 (cento e cinco) empregados formalmente contratados pela Uber do Brasil Tecnologia, 24 (vinte e quatro) ocupam o posto de “gerentes de *marketing*”, vale dizer, quase 25% do total”. MINAS GERAIS, 2017a.

carros e motoristas, pelo mundo todo, sem precisar comprar nenhum desses carros e, sobretudo, sem precisar empregar nenhum desses milhares de motoristas.

Nas palavras do colunista de revista de alta circulação nacional, “com só 7 anos, o Uber já deve superar todas as cooperativas e empresas de táxi somadas, pois recebe comissão de mais 1 milhão de motoristas em todo o mundo” (NARLOCH, 2017).

O modelo de negócio da Uber é, nesse sentido, a materialização do sonho liberal. Ao invés de empregados, a empresa diz possuir “parceiros” que exploram seu aplicativo, que lhe pagam comissão, tudo para obter maior facilidade de colocar à disposição de passageiros seus serviços de motorista.

É, entretanto, a Uber, seguindo parâmetros do “mercado”, quem julga quanto vale esse serviço. Nesse contexto, como se sabe, cada um dos motoristas parceiros da Uber é responsável pela gestão das questões ligadas a seu trabalho – incluindo aposentadoria, despesas legais, dias não-trabalhados, alimentação, intervalos, acidentes etc. Na prática, a empresa não tem nenhuma responsabilidade sobre isso. Seu papel seria apenas o de facilitador dos parceiros, conectando motoristas a clientes.

Em diversas partes do mundo, os defensores do modelo de negócio da Uber entendem se tratar de boa forma de retomar o crescimento da economia e de gerar empregos, pois possibilitaria a diminuição dos custos da empresa, ainda que por meio do aumento do nível de exploração do trabalho. Mas, da perspectiva dos motoristas, esse modelo de negócio não é a materialização de um sonho, mas, em muitos casos, o de um pesadelo. Afinal, os custos são repassados pela empresa diretamente aos trabalhadores.

Vale ressaltar que a forma como a Uber explora o trabalho só pode ser efetivamente compreendida em todas as suas consequências como fruto de um contexto que Ricardo Antunes (2009) chama de “erosão do trabalho”, que é o fato de que “aqueles que têm emprego trabalham muito, muitos já não mais encontram trabalho e outros fazem qualquer trabalho para tentar sobreviver com o que sobra da arquitetura societal da destruição”.

Esse, portanto, é outro segredo do sucesso da Uber: a capitalização da erosão do trabalho, isto é, a exploração de gente que não encontra mais outro tipo de trabalho. Nas palavras de Antunes (2009), “em plena crise estrutural e sistêmica do

capital, da Ásia à América Latina, da Europa à África, os assalariados que só dispõem de seu labor aceitam, para poder sobreviver neste mundo sem trabalho e sem salário, as condições impostas” por essa empresa.

O modelo de negócios da Uber é resultado, portanto, de um processo de flexibilização dos direitos trabalhistas. É, por exemplo, uma espécie de atualização dos “contratos de zero hora”, surgidos há algumas décadas na Inglaterra, em que o trabalhador não tem que cumprir jornada de trabalho pré-determinada, mas, se recebe um chamado, é obrigado a atender. Nesse modelo, o trabalhador fica de prontidão à espera desse chamado, mas só recebe pelo dia efetivamente trabalhado, ainda que “tenha ficado em disponibilidade para o trabalho. É um emprego fundado numa relação completamente desprovida de regulamentação e que leva à escravidão moderna da Era digital” (ANTUNES, 2016a).

Na prática, essa “escravidão” a que se refere Antunes também se manifesta, por exemplo, na forma como a empresa Uber exerce uma espécie de dominação impessoal, bastante sofisticada, que envolve o controle dos motoristas por meio das ferramentas tecnológicas. É generalizada entre esses trabalhadores a sensação de que estão sendo constantemente monitorados. Uma rápida visita às comunidades virtuais de motoristas de Uber no Facebook é o suficiente para perceber o mal-estar causado pela impessoalidade da empresa. Embora a Uber não tenha uma pessoa que fiscalize ou supervisione os motoristas, há muitos relatos de motoristas que sofreram suspensão temporária do aplicativo em razão de erro no uso e de má avaliação. Há, ainda, muitas queixas referentes ao recebimento de mensagens automáticas cobrando melhora na nota de avaliação. Outras referem-se a respostas padrão e automáticas, que não se relacionam com a dúvida inicialmente enviada. Diante disso, torna-se um ponto relevante o fato de que todos os entrevistados, em termos de informática, são semialfabetizados, com pouca familiaridade com uma das principais ferramentas do trabalho, que é o aplicativo. Na prática, isso acaba intensificando a falta de autonomia, pois muitos dizem que o celular e o aplicativo têm oscilações e que acabam não conseguindo se comunicar com a empresa durante a execução do trabalho devido ao desconhecimento técnico – vale lembrar que as comunicações entre empresa e motorista devem ser realizadas exclusivamente por meio digital / e-mail.

Apesar de toda a visibilidade da marca e da empresa Uber, ainda se fala muito pouco nos grandes meios de comunicação sobre as reais condições dos trabalhadores da Uber, que acabam invisibilizados. Em geral, dizem se tratar do fenômeno da “economia compartilhada” ou da “uberização” – neologismo relacionado com o aplicativo criado pela empresa de Travis Kalanick, a Uber, que, em tese, apenas coloca cliente e motoristas “autônomos” em relação direta, sem que tais motoristas sejam empregados da empresa Uber.

Assim, pode-se dizer que o modelo de negócio da Uber é tão somente a mais recente ilusão dessa modalidade de trabalho “colaborativo”, aparentemente desprovido de vínculos empregatícios. De acordo com site “Santander Negócios e Empresas”, a economia compartilhada, marcada pela “uberização”, é uma saída para a crise (SANTANDER, 2016). No mesmo sentido, o colunista Helio Gurovitz (2016), do “Globo.com”, apoia a uberização, defendendo que “[...] qualquer intromissão do Estado na uberização do trabalho, que proíba um motorista independente de oferecer seu serviço a alguém que queira pagar por ele [...] só gera desemprego, ineficiência econômica e a negociação ilegal de licenças” – e aponta, ainda, isso como “uma enorme oportunidade para políticos corruptos cobrarem propinas” (GUROVITZ, 2016).

Nada mais equivocado, porém, do que chamar esse fenômeno de “economia compartilhada”, como querem os entusiastas. Afinal, o que chamam de partilha nada mais é do que o fato de a Uber, bem como os aplicativos de transporte concorrentes, arrecadar uma porcentagem do valor pago pelo cliente a cada viagem feita em um carro que não lhe pertence, conduzido por alguém que não é reconhecido como seu empregado e que assume sozinho o risco da atividade. Por isso, para Ricardo Antunes (2016b), a “uberização do trabalho” faz com que a pessoa trabalhe mais do que quem é regulamentado, “é o outro lado do trabalho dos sonhos, é o trabalho dos infernos”. Tanto que todos os entrevistados dizem querer abandonar a Uber tão logo apareça uma oportunidade de trabalho melhor. Márcio Pochmann (2016) destaca que a uberização está diretamente relacionada com a terceirização, nos seguintes termos:

A atualidade do projeto de lei da terceirização a ser ainda avaliado pelo Senado Federal e que conta com o apoio antecipado do governo Temer, encontra-se em sua ramificação com a perspectiva de generalização da UBERização do trabalho

neste início do século 21. Isso porque o modo UBER de organizar e remunerar a força de trabalho distancia-se crescentemente da regularidade do assalariamento formal, acompanhado geralmente pela garantia dos direitos sociais e trabalhistas.

No caso brasileiro, em particular, o que se vê é que a Uber e suas concorrentes aproveitam-se de um histórico sistema de carências das classes-que-dependem-do-trabalho, combinado com as sempre altas taxas de emprego “informal” e o aprofundamento do desemprego estrutural. Talvez, por isso, hoje, o Brasil é um dos mercados mais estratégicos para a Uber. Rodrigo Arévalo, gerente-geral regional da companhia, afirmou, há poucos meses, que o país deveria se tornar o maior mercado da empresa até o fim deste ano (in: COURA et SCOCUGLIA). Conseqüentemente, espera-se que a legislação trabalhista brasileira se adapte a essa “modernização”. Em outras palavras, ela deve ser flexibilizada.

Assim, muito mais do que uma disputa entre motoristas autônomos e taxistas, como vemos no noticiário, a forma de “parceria” mantida pela Uber com os motoristas é, na verdade, parte de um processo mais amplo de precarização do trabalho, com vistas a um mercado global absolutamente flexível e desregulamentado, capaz de criar um ambiente supostamente mais favorável ao crescimento econômico.

3. A Uber do ponto de vista dos motoristas “parceiros”

Provavelmente em função da decisão do tribunal inglês que reconheceu o vínculo empregatício entre motoristas e Uber, bem como da pressão que os motoristas brasileiros vêm fazendo contra a Uber, por meio da organização de associações e até de sindicatos, os meios de comunicação, recentemente, passaram a dar mais atenção à situação dos motoristas. Exemplo disso é a reportagem da Revista Veja, em que o repórter se tornou motorista de Uber por alguns dias (MESSIAS, 2017).

Antes disso, realizamos entrevistas em profundidade realizadas com motoristas de Uber em São Paulo e no Rio de Janeiro⁷, que confirmavam que se trata de modalidade de trabalho extenuante, típica da referida precarização das relações de trabalho. E a compreensão do contexto histórico do período em que a Uber chega ao Brasil é fundamental na análise da percepção dos motoristas sobre a empresa. Isto porque a chegada dessa empresa coincide com o aparente fim do período lulista, que culmina com o surgimento de mais uma crise política e econômica, após anos de um projeto de “reformismo fraco” em curso, com foco no combate à pobreza e sustentado por quatro pilares: “transferência de renda para os mais pobres, ampliação do crédito, valorização do salário mínimo, tudo isso resultando em aumento do emprego formal” (SINGER, 2012, p. 189). A combinação desses fatores fomentou o mercado interno e, aliada a políticas de isenção de impostos, promoveu o acesso a veículos, renovando o estoque de carros das cidades – às custas, bom frisar, de prestações a perder-se de vista.

Embora não se deva ignorar, por menor que seja, a melhora na qualidade de vida de parcela significativa da população durante período, a crítica à inclusão social através do consumo já teve início durante os anos do lulismo. Em publicação de 2013, embora Lucia Costa destaque o impacto positivo do aumento da renda quando se parte de um patamar baixo, pondera que o consumo de bens antes inatingíveis não gera “uma alteração de padrões culturais e na estrutura social” e, portanto, “isso não expande a cidadania como forma de participação na vida social, política e cultural”. (COSTA, 2013, p. 52). Na mesma linha, Sonia Fleury diz que tal “projeto de sociedade e sociabilidade” transformou a utopia democrática a partir da mobilização social “em um projeto de mercado: marketing político, consumo e crédito popular”, afastando-se, assim, a “noção de inclusão em uma comunidade de cidadãos, para pensá-la como ações individualizadas a partir da integração via consumo” (FLEURY, 2013, p.70). Amelia Cohn destaca que os valores e representações sociais gerados pelo modelo lulista teriam como primeiro efeito

o reforço da concepção, de raiz neoliberal, de que a responsabilidade pelos riscos sociais de cada um reside na

⁷ Realizamos entrevistas em profundidade com 12 motoristas de Uber, sendo 6 em São Paulo e 6 no Rio de Janeiro, ao longo do segundo semestre de 2016.

esfera privada da vida social, dado que ter capacidade, vontade de trabalhar e investir esforços próprios (tudo isso associado com a “sorte” ou a vontade divina) são tidos como elementos que por si só garantem o sucesso na vida, vale dizer, no mercado. (COHN, 2013, p.109)

Segundo Marilene de Paula, “apesar de as ideias de prosperidade material alimentarem essa nova classe trabalhadora precarizada, a insegurança econômica e social ainda é a marca desse grupo”. E complementa: “Uma recessão da economia brasileira ou alguma fatalidade pessoal pode rapidamente precarizá-la ainda mais” (PAULA, 2013, p. 125). Pois a chegada da Uber no Brasil ocorre justamente nesse momento de esgotamento do lulismo, quando finda a sequência de anos de crescimento econômico e fomento ao mercado interno.

Os motoristas de Uber entrevistados nesse estudo podem ser enquadrados justamente na parcela da população que teve um incremento de renda nos últimos anos, a que Jessé Souza chamou “batalhadores”. São pessoas para as quais o trabalho é central na construção da identidade, e a melhora de vida recente é associada essencialmente ao esforço próprio – uma “nova classe trabalhadora que ‘vive para trabalhar’ e ‘trabalha para viver’” (SOUZA, 2012, p. 307) – e que ignora ou torna secundário, inclusive, o fato de o ingresso no mercado de trabalho ser fortemente impactado por outros marcadores sociais, como classe, raça e gênero.

Uma pesquisa de opinião realizada em 2012 deixa clara a valorização social do trabalho no Brasil: no auge da discussão acerca do surgimento de uma “nova classe média” no país, 69% da população autotaxinou-se como “trabalhador” frente a 28% como “classe média” (NÚCLEO de Estudos e Opinião Pública, 2012). Essa valorização do trabalhador e do trabalho individual pautado no esforço próprio, independente de qual seja a função e das condições nas quais é realizado, é corrente em todos os motoristas de Uber entrevistados nesse estudo e é marca dessa atuação profissional.

Os motoristas de Uber entrevistados, assim como a população que teve acréscimo na renda nos últimos anos analisada por Cohn (2013) e Souza (2012), veem o sucesso ou o fracasso na luta por uma vida melhor essencialmente como reflexo da disposição ao trabalho e, portanto, como de responsabilidade individual.

Assim, o aprofundamento da precarização das condições de trabalho advindo do contexto de crise econômica e flexibilização de direitos é vivenciado como mera fatalidade. E, nesse cenário em que a taxa de desemprego começa a apresentar alta após um período de crescimento do trabalho formal – em um país marcado por altas taxas de informalidade –, os valores do empreendedorismo são, mais do que nunca, ressaltados como caminho certo para o sucesso econômico, ainda que no formato de “trabalhador por conta” ou “empreendedor de si”.

Nesse contexto de esgotamento do modelo lulista e de valorização do trabalho “autônomo”, a chegada da Uber apareceu como uma alternativa aparentemente promissora para que os entrevistados pudessem manter seus carros na garagem (a maioria deles com prestações em aberto) e, ainda, obter renda e trabalho em meio a um cenário adverso. O chamariz da Uber para novos motoristas ressalta justamente esse aderente discurso empreendedor, seu site traz os lemas “ganhe quando quiser” e “defina seu próprio horário” (UBER, 2016). Essas características de um trabalho “autônomo” são as mesmas destacadas como pontos positivos pelos motoristas em seu trabalho – que valorizam sobretudo a flexibilidade de horários e “não ter um chefe”, além de, em alguns casos, o pagamento semanal.

Via de regra, o ingresso na Uber veio após um período de desemprego e, em muitos casos, endividamento. Por isso, a primeira avaliação da empresa costuma ser positiva – os motoristas são gratos ao fato de terem obtido renda “graças à Uber”, o que dificulta a elaboração de críticas à empresa em um primeiro momento. De modo geral, o trabalho na Uber começou como uma opção de renda temporária ou como um “bico”, mas acabou se tornando a principal ocupação do motorista e, na maior parte dos casos, a principal fonte de renda da família.

A avaliação inicialmente positiva sobre a empresa também é baseada, no caso dos motoristas entrevistados, em trajetórias profissionais pregressas marcadas por ocupações de baixa qualificação e condições de trabalho precárias. Mas, apesar dessa primeira avaliação geral positiva sobre o trabalho com a Uber, quando estimulados, os motoristas admitiram queixas relativas ao nível de estresse, controle do trabalho, dificuldades em lidar com o necessário uso da tecnologia sem a devida qualificação e enormes jornadas de trabalho, além de inseguranças no tocante aos direitos previdenciários, acidentes de trabalho e violência urbana.

A principal dificuldade enfrentada pelos motoristas ouvidos no estudo diz respeito à suposta flexibilidade de horário associada ao trabalho e destacada como um diferencial positivo pela Uber e – ao menos em um primeiro momento – pelos próprios motoristas. Isso porque a aclamada autonomia na definição do horário de trabalho cai por terra quando os trabalhadores relatam, todos, trabalhar por longas e exaustivas jornadas. A valorização da flexibilidade de horário é, de fato, a valorização do discurso do “empreendedor-de-si” (o discurso do liberalismo), e não do cotidiano de trabalho dos motoristas que, via de regra, trabalham por muito mais horas do que na ocupação anterior. Isso porque, embora em seus relatos os motoristas destaquem positivamente a possibilidade de trabalharem poucas horas por dia ou apenas nos dias que quiserem, na prática, o retorno financeiro obtido não permite que isso ocorra. Para saldar os gastos com a manutenção do carro, do celular (aparelho e pacote de internet), das refeições fora de casa e compensar o tempo que ficam parados à espera de passageiros ou se deslocando para a próxima corrida, precisam trabalhar por jornadas extensas. Além disso, ao desligar o aplicativo da Uber, no final de cada jornada, o motorista recebe uma mensagem incentivando-o a trabalhar um pouco mais para aumentar os ganhos, e muitos acabam cedendo. As jornadas relatadas pelos entrevistados passam, invariavelmente, de 10 horas diárias. Como a arrecadação diária (informada pela Uber via aplicativo) varia de acordo com a demanda por corridas, muitos motoristas estabelecem uma meta pessoal de “ganhos” (cerca de R\$200 a R\$250 por dia, sem o desconto de gastos como combustível) e só param após atingi-la, independente das horas de trabalho necessárias para tal.

Em geral, os rendimentos obtidos pelo trabalho com a Uber são considerados adequados ou mesmo elevados. Mas o cálculo costuma ser feito através do ganho bruto diário, sem descontar os gastos que possuem com o carro (como manutenção, desgaste, combustível – relatam que um tanque dura cerca de 2 dias –, eventual seguro etc.), com o pagamento do celular utilizado para o trabalho, que via de regra compram a prazo, com o pacote de dados necessário para conectar o celular à internet e acessar os aplicativos, com a viagem até o bairro de classe mais alta onde ligam o aplicativo para começar trabalhar, com o tempo de deslocamento e o combustível gastos para buscar o cliente que solicitou o serviço, com o tempo de espera entre uma corrida e outra, com as refeições ao longo do dia, ou, ainda, com a mais distante de

suas preocupações, que são gastos previdenciários ou qualquer espécie de caixa para o caso de acidente que impossibilite ao motorista ou ao carro seguir trabalhando.

A segurança do trabalhador é outro assunto destacado pelos motoristas e que vem ganhando relevância. Falamos com motoristas de grandes cidades, que moram em áreas mais periféricas e que, inevitavelmente, convivem com a violência. Essa preocupação sempre esteve presente, mesmo antes da recente notícia do assassinato de um motorista de Uber em São Paulo em trabalho (AMÂNCIO, 2016). Embora muitos digam que gostam do trabalho pelo “alto nível das pessoas com quem lidam”, ou seja, por seus passageiros serem de classes econômicas mais abastadas, eles temem pegar algum passageiro que possa lhes assaltar. Em uma das entrevistas, o motorista disse que, caso necessário, prefere usar táxi a Uber, pois não confia no critério de seleção dos motoristas da empresa. Por outro lado, o fato de os usuários darem uma nota aos motoristas é apontado como um fator de segurança, além de, como foi muito citado nas entrevistas, terem que exibir atestado de antecedentes criminais para poderem se juntar à empresa. É importante frisar que, após a realização das entrevistas, a Uber passou a oferecer a opção de pagamento em dinheiro e os motoristas têm se manifestado contrários a essa opção nas redes sociais, alegando que isso aumenta o risco de assalto, colocando sua segurança em risco.

A falta de segurança dos motoristas, entretanto, não se restringe ao risco de assalto. Está, sobretudo, no fato de conduzirem por longas jornadas, no estafante trânsito de grandes cidades, para ser possível atingir a renda desejada, sendo ainda incentivados pela Uber a faturar mais quando decidem que é hora de parar. Assim, para esses motoristas que acreditam que são responsáveis pelo seu próprio sucesso profissional e financeiro, a sua saúde e segurança ficam em segundo plano.

Os possíveis danos decorrentes dessas longuíssimas jornadas não se restringem à saúde física e mental dos motoristas. Um acidente automobilístico pode acarretar, ainda, na isenção de renda decorrente da impossibilidade de o motorista trabalhar ou de rodar com seu carro. Fica, ainda, a dúvida sobre de quem será a responsabilidade em caso de um acidente que envolva dano ao usuário do serviço. Ele baixa o aplicativo da Uber e “pega um Uber” – mas, no caso de um acidente, quem arcaria com os prejuízos a esse consumidor? Os motoristas entrevistados não têm uma resposta exata para isso.

A jornada excessiva é responsável, ainda, por fazer com que a ocupação, inicialmente pensada como temporária, acabe se tornando definitiva. Isso porque, uma vez iniciado o trabalho com a Uber, não resta tempo ou disposição para a busca de outros empregos.

Os motoristas relatam, ainda, preocupação com a nota que lhes é atribuída pelos passageiros, o que impacta negativamente em seu ambiente de trabalho. Para ter uma boa pontuação (e todos se preocupam com isso), pagam do próprio bolso pelas balas e água que servem para os clientes, são constrangidos a demonstrar simpatia e a conduzir conversas sempre e somente quando que demandados. Essa autopressão advinda da nota dada pelos usuários não existe em vão. Os trabalhadores relatam que a Uber controla suas notas e, caso sejam mal avaliados, podem ser advertidos, penalizados e até mesmo “desligados” da empresa. Embora as regras não sejam claras para os motoristas entrevistados, nas redes sociais há inúmeros relatos de motoristas que foram surpreendidos por uma punição (ficaram sem poder usar realizar corridas por alguns minutos) ou que foram desligados da Uber de forma repentina e sem saber o porquê. Todos esses relatos têm como marca um sentimento de injustiça.

O uso da tecnologia e o desconhecimento da cidade são fatores bastante críticos, pois costumam impactar negativamente na nota obtida pelos motoristas. Aqueles que já trabalhavam com transporte de alguma forma⁸ enfrentam menos dificuldades para lidar com o *software* de trânsito (Waze) utilizado para seguir as rotas e têm um conhecimento maior sobre os percursos na cidade. Para eles, o trânsito não é novidade, assim como as longas jornadas dentro de um veículo. Para os demais, entretanto, o fato de agora trabalharem “na rua” traz uma série de questões com as quais não sabiam que iriam se deparar ao começar o trabalho como motoristas de Uber, como a indisponibilidade de banheiro, depararem-se com o intenso tráfego das cidades, o desgaste das rotinas cotidianas e o cansaço proveniente de muitas horas seguidas de trabalho em estado de atenção com o trânsito, além do desconhecimento da cidade pela qual devem circular e do *software* de trânsito.

⁸ Dentre os entrevistados para esse estudo havia motoristas de ônibus urbano, motorista de escolta armada, motorista de caminhão e um microempresário que possuía uma pequena frota de caminhões, cuja empresa “quebrou”.

Ainda no que diz respeito ao teor de seu trabalho, embora a Uber diga não haver exclusividade dos motoristas com a empresa, todos os entrevistados trabalham exclusivamente para a Uber e alegam não poder trabalhar como motoristas autônomos para um cliente que conheceram trabalhando via Uber. Além disso, os motoristas se indagam sobre como poderiam conseguir clientes se não por meio da empresa Uber. Sobre os concorrentes, um dos entrevistados disse não ser possível trabalhar para mais de uma empresa como a Uber ao mesmo tempo (na época das entrevistas, foi citado apenas o 99) por ser bloqueado o acesso simultâneo aos dois aplicativos. Houve relatos de que a empresa pune quem entrega cartões com telefone pessoal para clientes ou realiza qualquer outra tentativa de transportar um cliente que o acessou pelo aplicativo sem ser por intermédio da empresa. Os relatos mostram que, ainda que a empresa Uber declare, quando indagada, não haver exclusividade no trabalho dos motoristas, fica claro que existe a sensação de exclusividade. Tanto é que eles nomeiam sua profissão dizendo “eu sou Uber”.

Assim, vimos que, realizando essas extensas jornadas com ou sem exclusividade para a Uber e nomeando sua ocupação pela alcunha da empresa, o fato de esses trabalhadores considerarem-se autônomos ou empreendedores parece dizer mais respeito à valorização social do empreendedorismo do que à realidade dos fatos. No dia a dia do trabalho dos motoristas, ao contrário, fica evidente a subordinação que possuem à empresa Uber, que controla as tarifas cobradas, os estimula a trabalhar mais e pode punir ou excluir motoristas através de regras próprias e desconhecidas pelos motoristas.

4. Fraude trabalhista ou parceria com motoristas empreendedores?

Para os mais entusiasmados com o fenômeno da Uber, como Nelson Mannrich (in: COURA et SCOCUGLIA, 2016), professor titular de Direito do Trabalho da Universidade de São Paulo (USP), “estamos falando de uma outra realidade”, por isso:

Não tem como aplicar a legislação trabalhista e a ideologia de Getúlio Vargas de 1943 para este modelo de negócios, que de tão novo é chamado de economia disruptiva [...] O trabalhador

neste caso é autônomo. Ele mesmo define sua carga horária e em muitos casos desempenha outras atividades profissionais.

Assim como no debate acerca da terceirização, aqui o direito do trabalho é considerado ultrapassado e, por isso, precisa ser adaptado a essas formas inovadoras de negócio. Quem for contra a desregulamentação ou a flexibilização da legislação trabalhista é rotulado de conservador. Nas palavras de Robortella e Peres (2016), a flexibilização é modernização, de modo que:

[...] o conflito é ideológico. Ser contra (a flexibilização) virou bandeira de correntes sindicais neoconservadoras que, com pobres argumentos, o acusam de “destruir” direitos dos trabalhadores previstos na CLT. Esse absurdo discurso, infelizmente, se repete nos poderes da República. Sabe-se que, historicamente, em todos os países há correntes que se opõem a medidas reformistas ou inovadoras.

Ou seja, com o pós-fordismo esse direito seria um entrave ao crescimento econômico e à modernização. Reduzir direitos trabalhistas, na lógica neoliberal, é modernizar a legislação. Afinal, como defendem Robortella e Peres (2016), “a terceirização estimula o empreendedorismo e gera empregos”. Para Maurício Benvenuti, sócio da Startse, uma plataforma brasileira de fomento ao empreendedorismo, “hoje, cada pessoa que dirige um Uber no mundo gera uma pequena receita para si mesmo, tornando-se um microempreendedor” (FONSECA, 2016).

É sintomático que o discurso do empreendedorismo se fortaleça e apareça como solução para aquilo que Souto Maior entende ser o grande paradoxo do mundo moderno, qual seja, “enquanto uma grande parcela da população não tem acesso ao (mercado de) trabalho, e isto põe em risco a sua sobrevivência, uma outra parcela, não menos considerável, está “se matando” de tanto trabalhar ou alienando-se no trabalho” (SOUTO MAIOR, 2011, p. 42). Diante de tal paradoxo, agravado pelo aprofundamento da crise econômica, em vez de se promover uma ampliação de direitos sociais, o que se vê é o fenômeno do empreendedorismo se tornando uma

demanda no mercado de trabalho, extravasando o espaço empresarial para se tornar um valor incorporado pelos próprios trabalhadores contemporâneos.

No caso dos motoristas da Uber, tal discurso é bastante conveniente, já que, como vimos, essa empresa repassa a eles grande parte dos custos com o negócio, especialmente aqueles relacionados à manutenção do carro, do celular e do próprio trabalhador (custos trabalhistas e previdenciários).

Ricardo Antunes revela que tal fenômeno está inserido em processo de corrosão do trabalho contratado e regulamentado (precarização), em que são exemplos os trabalhos terceirizados, o "falso cooperativismo" e o "trabalho voluntário", que é de fato compulsório, pois quem não o faz não mais encontra emprego. Nesse sentido:

[...] similar é o caso do 'empreendedorismo', que cada vez mais se configura como forma oculta de trabalho assalariado e que permite o proliferar, neste cenário aberto pelo neoliberalismo e pela reestruturação produtiva, das distintas formas de flexibilização salarial, de horário, funcional ou organizativa... É este quadro caracterizado por um processo de precarização estrutural do trabalho, da legislação social protetora do trabalho. (ANTUNES, 2007, p. 17)

Essa valorização da figura do empreendedor-de-si-mesmo, como o indivíduo capaz de vencer as incertezas e inseguranças da vida social dentro do contexto do capitalismo flexível, não passa de uma espécie de fábula, segundo Antunes, pois o que de fato ocorre é o aumento do número de vítimas dos efeitos deletérios da flexibilização produtiva.

Diante da erosão do trabalho, em vez de uma ampliação de direitos sociais, o que se vê são os valores do empreendedorismo extravasarem o espaço empresarial para se tornarem valores que devem ser incorporados, inclusive, pelos próprios trabalhadores contemporâneos. Assim, o mercado de trabalho passa a exigir que os trabalhadores exerçam suas funções como se fossem os donos do negócio.

Em outras palavras, estamos diante de um indivíduo abandonado pelo Estado em um mundo marcado pela naturalização da forma de sociabilidade baseada na

condição de precariedade. Para tal, os discursos de inspiração neoliberal tentam realçar tão somente a dimensão positiva da figura do empreendedor-de-si-mesmo, que não empregado, e gradativamente esvaziar o caráter nocivo que as noções de incerteza e insegurança possuem no imaginário das jovens pessoas que nunca vivenciaram – e que, pelo menos no curto e médio prazo, parecem que não mais terão a possibilidade de vivenciar – alguns dos importantes direitos sociais ligados ao mundo do trabalho. Até porque, como vimos em Cohn (2013) e Souza (2012), o sucesso pessoal é entendido como benefício que decorre diretamente do esforço individual.

Nesse sentido, Christian Dunker explica que o neoliberalismo é uma “forma de vida”. Sendo assim, não pode ser confundido com o próprio capitalismo, nem pode ser restringido a mera política econômica:

Nesta zona intermediária, entre uma etapa difusa do capitalismo e uma teoria econômica bem definida, propomos que o neoliberalismo é uma forma de vida. Enquanto tal, ele compreende uma gramática de reconhecimento e uma política para o sofrimento. Enquanto liberais clássicos, descendentes de Jeremy Bentham e Stuart Mill, encaravam o sofrimento, seja do trabalhador, seja do cidadão, como um problema que atrapalha a produção e cria obstáculos para o desenvolvimento e para o cálculo da felicidade, como máximo de prazer com mínimo de desprazer, a forma de vida neoliberal descobriu que se pode extrair mais produção e mais gozo do próprio sofrimento. Encontrar o melhor aproveitamento do sofrimento no trabalho, extraindo o máximo de cansaço com o mínimo de risco jurídico, o máximo de engajamento no projeto com o mínimo de fidelização recíproca da empresa, torna-se regra espontânea de uma vida na qual cada relação deve apresentar um balanço. Desta forma não existem zonas protegidas “fora do mercado”, e quem é contra isso é contra o neoliberalismo, e quem é contra o neoliberalismo é a favor do Estado. Tudo é mercado. Educação é investimento. Saúde é segurança. Relações interpessoais são *networking*. Imagem é *marketing* pessoal. Cultura é

entretenimento. Pessoa é o empreendedor de si mesmo (DUNKER, 2016).

No entanto, pelo menos no caso dos motoristas de Uber, a insatisfação parece que vem ganhando forma e, com ela, percebe-se um nítido aumento na organização desses trabalhadores, em especial, para reivindicar melhores condições de trabalho e, muitas vezes, o reconhecimento do vínculo de emprego com essa empresa.

Na Inglaterra, por exemplo, Ana Frazão (2016) aponta que, dentre os inúmeros aspectos explorados pelo Tribunal local para justificar a grande ingerência da Uber sobre os seus motoristas e a conseqüente existência de vínculo de emprego entre motoristas e Uber, encontram-se os seguintes fatos: a Uber entrevista e recruta motoristas; a Uber controla as informações essenciais (especialmente o sobrenome do passageiro, informações de contato e destinação pretendida), excluindo o motorista destas informações; a Uber exige que motoristas aceitem viagens e/ou não cancelem viagens, assegurando a eficácia desta exigência por meio da desconexão dos motoristas que violarem tais obrigações; a empresa determina a rota padrão; a Uber fixa a tarifa e o motorista não pode negociar um valor maior com o passageiro; a Uber impõe inúmeras condições aos motoristas (como escolha limitada de veículos aceitáveis), assim como instrui motoristas sobre como fazer o seu trabalho e, de diversas maneiras, controla-os na execução dos seus deveres; a empresa sujeita motoristas, por meio do sistema de *rating*, a determinados parâmetros que ensejarão procedimentos gerenciais ou disciplinares; a Uber determina questões sobre descontos, muitas vezes sem sequer envolver o motorista cuja remuneração será afetada; a empresa aceita o risco da perda; a Uber detém as queixas dos motoristas e dos passageiros; e se reserva ao poder de alterar unilateralmente os termos contratuais em relação aos motoristas.

Como se sabe, todos esses aspectos estão presentes também na relação da Uber com os motoristas brasileiros. A propósito, muitos deles também já vêm reivindicando o reconhecimento do vínculo de emprego na Justiça do Trabalho e, muito em breve, as primeiras decisões serão proferidas.

5. Considerações finais

Partindo de uma breve análise do contexto em que se insere o fenômeno da Uber no Brasil e no mundo, este artigo tem como objetivo dar voz aos motoristas e apresentar algumas das principais impressões que eles possuem sobre a “parceria” e sobre as condições de trabalho a que estão submetidos. Para tanto, procuramos ressaltar que a comparação entre Uber e outros aplicativos de transporte, de um lado, e o AirBnb e outros aplicativos de anúncio, de outro, não pode se restringir a apresentar apenas as semelhanças, uma vez que o aplicativo da Uber, típico de prestação de serviços, distingue-se pela necessidade de mobilizar uma massa de trabalhadores motoristas, que para uns devem ser considerados parceiros que pagam “comissão” para Uber, enquanto para outros devem ser vistos como empregados.

Ao longo do texto, procuramos demonstrar que aqueles que veem os motoristas como parceiros da Uber acabam reforçando a invisibilidade de uma espécie de trabalho exaustivo. Daí a necessidade de dar voz à essa categoria, para questionar até que ponto, da perspectiva do direito do trabalho, trata-se realmente de uma nova forma de organização do trabalho ou trata-se apenas de uma forma de tentar escapar da incidência das normas juslaboralistas.

O fato é que, pelo menos no Brasil, só recentemente a situação dos motoristas de Uber e do demais aplicativos de transporte passou a ganhar maior atenção nos grandes meios de comunicação e mesmo entre os operadores do direito. Entre 2015 e 2016, a empresa Uber, recém-chegada ao Brasil, esteve bastante presente no noticiário nacional, sobretudo em matérias que destacavam a querela entre os taxistas e seus motoristas ou que questionavam a legalidade de sua operação. Alguns dos mais prestigiados juristas, como José Joaquim Gomes Canotilho (Cf. UBER Newsroom, 2016), Daniel Sarmiento (2016) e Francisco Rezek (2016), foram contratados para elaborar pareceres favoráveis à atuação da empresa. Basicamente, argumentaram que, em nome da livre iniciativa e da livre concorrência, não se pode impedir a Uber de oferecer seus serviços no país.

Entretanto, tais pareceres não dispensaram sequer uma linha a respeito das condições de trabalho dos motoristas e da (i)legalidade, em termos trabalhistas, desse novo modelo de negócio. Mesmo aqueles que entendem ser ilegal a atividade da empresa, como Eros Roberto Grau (cf. RIBEIRO, 2016), restringem-se à ilegalidade associada à atuação de uma empresa privada na exploração de uma modalidade de serviço público – no caso, o transporte.

Já em 2017, a questão em torno da natureza do serviço Uber permanece. Tanto que a primeira reclamação trabalhista julgada no Brasil, envolvendo motorista de Uber pleiteando vínculo empregatício, foi julgada improcedente, negando o pedido de vínculo empregatício, porque, dentre outros argumentos, a Uber não seria uma empresa de transportes (Cf. MINAS GERAIS, 2017b).

Apesar da maior repercussão em torno dessa questão da natureza do serviço prestado pela empresa Uber, resta cada vez mais evidente a necessidade de se debater legalidade trabalhista de sua atuação. Obviamente, ao se analisar a trajetória e a atuação de cada um dos motoristas, podem surgir situações que não se enquadram propriamente no conceito de relação de emprego, isto é, em que não haja todos os requisitos necessários para a configuração dessa forma de trabalho, quais sejam, subordinação, pessoalidade, não eventualidade no cumprimento do trabalho e onerosidade. Essa possibilidade, porém, é própria de todos os tipos de negócio, pois mesmo diante dos negócios mais tradicionais, como aqueles típicos do modelo fordista, é possível encontrar casos em que não haja relação de emprego. O mesmo vale para os novos modelos de negócio, como os decorrentes da chamada uberização. De modo geral, entretanto, o que predomina na relação entre motoristas de Uber no Brasil é a presença de todos os referidos requisitos necessários para configuração do vínculo empregatício. No caso dos entrevistados, todos preenchem tais requisitos.

Por isso, ainda que o neoliberalismo tenha se tornado uma “forma de vida” (DUNKER, 2016) que atribui ao próprio indivíduo as dificuldades de se inserir e de se manter no mercado de trabalho (COHN, 2013), repassando ao trabalhador os custos do trabalho que deveriam ser da empresa e tornando o trabalhador um empreendedor de si mesmo, a tendência é de que a empresa Uber não consiga fazer valer por muito tempo seu modelo de negócio baseado na tese de que os motoristas são autônomos, meros “parceiros”. Prova disso são as dificuldades que a empresa está passando nos Estados Unidos (REUTERS) e, principalmente, no Reino Unido, onde, como vimos acima, o tribunal não apenas reconheceu que os motoristas são empregados – e não autônomos – como também afirmou que “a ideia de que a Uber em Londres é um

mosaico de 30.000 pequenas empresas conectadas por uma plataforma comum é, para nós, um pouco ridícula.” (in FRAZÃO⁹).

Antes mesmo de concluir as entrevistas com motoristas de Uber, já restava bastante evidente que, na prática, não se vê a autonomia, a parceria e o papel da empresa como mero facilitador do negócio do motorista. Não bastasse o fato de que as pessoas não contratariam tais motoristas não fosse pela marca Uber, as próprias falas dos motoristas acabam revelando que, na realidade, eles deveriam ser reconhecidos como empregados da empresa e não parceiros autônomos.

Da perspectiva da empresa Uber, o motorista não pode ser seu empregado porque seria ele, motorista, quem contrata a empresa para utilizar o aplicativo. Esse argumento parece absurdo quando se acompanha a prática do trabalho e o dia a dia dos motoristas, mas é nesse sentido que a empresa deve se defender nas primeiras reclamações trabalhistas que vêm sendo apresentadas na Justiça do trabalho:

É importante frisar que não é a Uber que contrata motoristas, mas sim os motoristas que contratam a Uber para utilizar o aplicativo e prestar serviço de transporte individual privado de passageiros. Esses motoristas têm total flexibilidade e independência para utilizar o aplicativo, fazer seus horários e prestar seus serviços quanto, quando e como quiserem. A relação com a plataforma é não-exclusiva, por isso os motoristas parceiros podem prestar o serviço de transporte usando ou não a plataforma [...] Ou seja, os motoristas parceiros usam a plataforma para benefícios individualizados, de forma independente e autônoma, de acordo com seu interesse e disponibilidade [...] Vale lembrar que quem avalia os motoristas parceiros são os próprios usuários do serviço [...] Pelas regras de uso do aplicativo, os motoristas precisam ter média de 4,6 (em uma escala de 1 a 5 estrelas) para continuar na plataforma. (COURA et SCOCUGLIA, 2016)

⁹ Tradução livre de “The notion that Uber in London is a mosaic of 30,000 small businesses linked by a common platform is to our minds faintly ridiculous”.

Da perspectiva dos motoristas, não obstante o discurso carregado de valores do empreendedorismo, é completamente sem sentido dizer que são eles quem contratam a empresa Uber. Mesmo aqueles motoristas que se dizem satisfeitos com sua ocupação demonstram sensação de que trabalham para Uber, de que precisam respeitar o contrato imposto pela empresa e, ainda que muitos ressaltem que trabalham “autonomamente” para a Uber, de forma flexível, não entendem que a empresa é que trabalha por eles. Ainda, vale ressaltar, nenhum dos entrevistados contribuía com a previdência (como trabalhadores autônomos) na época da entrevista, estando todos, de fato, atuando na informalidade.

No geral, as falas dos motoristas, direta ou indiretamente, confirmam a tese do procurador Rodrigo Carelli (2016), no sentido de que

[...] a exploração do trabalho no Uber é ainda pior, pois o controle se dá por programação. A empresa controla o tipo de carro, a forma de conduzir, o modo de se portar, o uniforme e a tarifa a ser cobrada. Tem total controle dos trabalhadores por meio do sistema de “cenouras e porrete”. Ou seja, de prêmios e castigos. Controla o quantitativo de mão de obra disponível, por meio de premiações em momentos de pouca oferta. Por outro lado, os trabalhadores não podem negar corridas e são desligados do sistema se não obtiverem certa nota dos clientes. Em poucas palavras, os trabalhadores do Uber são seus empregados, mas não reconhecidos como tal, desobrigando a empresa de seus deveres como empregadora.

Salvas as devidas ressalvas, como por exemplo ser um trabalho majoritariamente masculino e, como tal, representar a principal ocupação de seus motoristas, podemos dizer que a situação desses trabalhadores em muito se assemelha à descrita por Ludmila Abílio (2014) acerca das “consultoras” da Natura. A empresa de cosméticos e produtos de higiene pessoal tem grande visibilidade social, porém as mulheres que distribuem seus produtos são invisibilizadas (ABÍLIO, 2014, p.13) – assim como os motoristas “parceiros” por trás da empresa Uber. Nos dois casos, temos o discurso da valorização do trabalho e do empreendedorismo

internalizado nos trabalhadores a quem “cabe uma luta cotidiana para garantir a renda familiar” (ABÍLIO, 2014, p. 221). Os dois casos, ainda, têm a informalidade como marca – o que não é novidade no Brasil, em que metade do mercado de trabalho é informal. Porém, a informalidade se atualiza em novas formas: “o acesso ao mundo do trabalho e ao consumo hoje demanda a plena atividade que inclui a ausência de regulações e direitos do trabalho e, mais que isso, adesão à intensificação e extensão do tempo do trabalho” (ABÍLIO, 2014, p. 221). Como destaca Dal Rosso, a exploração do trabalho, na modernidade, passa a ser cada vez mais intensa: “O tempo livre, o tempo de não trabalho, passa a ser engolido pelo trabalho. A tecnologia que poupa trabalho está falhando em liberar aqueles que trabalham” (DAL ROSSO, 2008, p.71).

Retomando a lista das empresas mais valorizadas da Bovespa, vemos que a maioria delas possui empregados formais. O que distingue a Uber das demais, nesse sentido, é o fato dessa empresa ser a única que não tem empregados, mas “parceiros” supostamente “autônomos”. Pouco importa que esses motoristas possam de fato se considerar autônomos. Para o Direito do Trabalho, toda essa conjuntura deixa claro que, embora a Uber exima-se de tratar seus funcionários enquanto tal, a não contratação parece mais uma forma de tentar driblar questões trabalhistas e, conseqüentemente, alcançar tamanho sucesso financeiro do que uma nova e “moderna” forma de “trabalho colaborativo”.

6. Referências Bibliográficas

ABÍLIO, Ludmila Costhek. *Sem maquiagem: O trabalho de um milhão de revendedoras de cosméticos*. São Paulo: Boitempo: Fapesp, 2014.

ABÍLIO, Ludmila Costhek. Uberização do trabalho: subsunção real da viração. *Passa Palavra*. Disponível em: <http://passapalavra.info/2017/02/110685>. Acesso em 20/02/2017.

AMÂNCIO, Thiago. Motorista do Uber é morto dentro do carro em SP; passageiro é suspeito. *Folha de São Paulo*. Disponível em: <http://www1.folha.uol.com.br/cotidiano/2016/09/1816334-motorista-do-uber-e-morto-dentro-do-carro-em-sp-passageiro-e-suspeito.shtml>. Acesso em 23/09/2016.

ANTUNES, Ricardo (2009). A erosão do trabalho. In. *Folha de São Paulo*. Tendências/debates, 1º de Maio de 2009.

ANTUNES, Ricardo (2007). Dimensões da precarização estrutural do trabalho. In: DRUCK, Graça; FRANCO, Tânia (orgs). *A perda da razão social do trabalho: Terceirização e Precarização*. São Paulo: Boitempo, 2007.

ANTUNES, Ricardo (2009). *Os Sentidos do trabalho: Ensaio sobre a afirmação e a negação do trabalho*. São Paulo: Boitempo, 2009.

ANTUNES, Ricardo (2016a). Temer é capaz de regredir lei trabalhista à época da escravidão, diz Ricardo Antunes. *Brasil de Fato*. Disponível em: <https://www.brasildefato.com.br/2016/09/19/temer-e-capaz-de-regredir-lei-trabalhista-a-epoca-da-escravidao-diz-ricardo-antunes/>. Acesso em 20/09/2016.

ANTUNES, Ricardo (2016b). “Uma sociedade infernal precisa ter exemplos paradisíacos”, diz o sociólogo Ricardo Antunes. *Zero Hora*. Disponível em: <http://zh.clicrbs.com.br/rs/vida-e-estilo/noticia/2016/04/uma-sociedade-infernal-precisa-ter-exemplos-paradisiacos-diz-o-sociologo-ricardo-antunes-5789506.html>. Acesso em 14/08/2016.

CARELLI, Rodrigo. O Uber, os táxis e a exploração dos motoristas. *O Dia*. Disponível em: <http://odia.ig.com.br/opiniaio/2016-05-24/rodrigo-carelli-o-uber-os-taxis-e-a-exploracao-dos-motoristas.html>. Acesso em 07/08/2016.

COHN, Amélia. “Entre sair da pobreza e ingressar na cidadania: Nova classe média: utopia de um futuro fugaz?”. In: Barlet. *A “nova classe média” no Brasil como conceito e projeto político*. Rio de Janeiro: Fundação Heinrich Böll, 2013.

COSTA, Lucia. “Classes médias e as desigualdades sociais no Brasil”, In: Barlet. *A “nova classe média” no Brasil como conceito e projeto político*. Rio de Janeiro: Fundação Heinrich Böll, 2013.

COURA, Kalleo et SCOCUGLIA, Livia. Uber enfrenta primeiros processos trabalhistas no Brasil. *Jota*. Disponível em: <http://jota.uol.com.br/o-uber-e-lei-motoristas-va-justica-para-pleitear-vinculo-empregaticio>. Acesso em 10/09/2016.

DAL ROSSO, Sadi. *Mais trabalho! A intensificação do labor na sociedade contemporânea*. São Paulo: Boitempo Editorial, 2008.

DOMINGOS, Roney. Uber obtém credenciamento e passa a operar regularmente em SP. 19/07/2016. *G1*. Disponível em: <http://g1.globo.com/sao-paulo/noticia/2016/07/uber-obtem-credenciamento-e-passa-operar-regularmente-em-sp.html>. Acesso em 18/09/2016.

DUNKER, Christian Ingo Lenz. “O neoliberalismo e seus normalopatas” in. *Blog da Boitempo*. Disponível em: <https://blogdaboitempo.com.br/2016/11/03/o-neoliberalismo-e-seus-normalopatas/> Acesso em 03/11/2016.

FLEURY, Sonia. “A Fabricação da classe média: projeto político para nova sociabilidade”. In: Barlet. *A “nova classe média” no Brasil como conceito e projeto político*. Rio de Janeiro: Fundação Heinrich Böll, 2013.

FONSECA, Mariana. Afinal, por que tantos negócios copiam o modelo do Uber? *Exame*. Disponível em: <http://exame.abril.com.br/pme/noticias/afinal-por-que-tantos-negocios-copiam-o-modelo-do-uber>. Acesso em 22/08/2016.

FRAZÃO, Ana. A decisão do Reino Unido sobre os motoristas da Uber: o que ela ensina?. *Jota*. Disponível em: <http://jota.info/decisao-reino-unido-sobre-os-motoristas-da-uber-o-que-temos-aprender-com-ela>. Acesso em 02/11/2016

GOMES, Larissa. Liberdade sexual ou prostituição? App de paquera permite que mulheres cobrem por encontro. *Marie Claire*. Disponível em: <http://revistamarieclaire.globo.com/Amor-e-Sexo/noticia/2016/11/liberdade-sexual-ou-prostituicao-app-de-paquera-permite-que-mulheres-cobrem-por-encontro.html>. Acesso em: 31/03/2017.

GUROVITZ, Helio. A uberização veio para ficar. *O Globo*. Disponível em: <http://g1.globo.com/mundo/blog/helio-gurovitz/autor/helio-gurovitz/>. Acesso em 17/08/2016.

MARANHÃO. 8º Juizado Especial Cível e das Relações de Consumo de São Luís/MA. Sentença de processo número 0801635-32.2016.8.10.0013.

MELO, Luísa. Após aporte de US\$ 2,1 bi, Uber já vale mais que Ford ou GM. *Exame*. Disponível em: <http://exame.abril.com.br/negocios/noticias/com-aporte-de-us-2-1-bi-uber-ja-vale-mais-que-ford-ou-gm>. Acesso em 08/09/2016.

MELO, Tarso. A precarização dos ideais. In. *Revista do Departamento de Direito do Trabalho e da Segurança Social*. São Paulo, volume 3, nº 5, 2008, pp. 155-184.

MESSIAS, Carlos. Jornalista virou Uber por um mês e lucrou só 30 reais por dia. *Veja*. Disponível em: <http://vejasp.abril.com.br/cidades/uber-teste-motorista-um-mes/> Acesso em: 28/03/2017.

MINAS GERAIS, 2017a. Tribunal Regional do Trabalho da 3ª Região. Processo nº 0011359-34.2016.5.03.0112. Autor: Rodrigo Leonardo Silva Ferreira. Réu: Uber do Brasil Tecnologia LTDA. 13/02/2017.

MINAS GERAIS, 2017b. Tribunal Regional do Trabalho da 3ª Região. Processo nº 0011863-62.2016.5.03.0137. Autor: Artur Soares Neto. Réu: Uber do Brasil Tecnologia LTDA. 31/01/2017.

NARLOCH, Leandro. Uber, Airbnb e Netflix aumentam ou diminuem a desigualdade?. *Veja*. Disponível em: <http://veja.abril.com.br/blog/cacador-de-mitos/uber-airbnb-e-netflix-aumentam-ou-diminuem-a-desigualdade/> Acesso em: 09/02/2017.

NÚCLEO de Estudos E Opinião Pública – Fundação Perseu Abramo. *Estratos sociais emergentes e cultura política*, 2012.

PAULA, Marilene de. "A nova classe trabalhadora e o neopentecostalismo". In: Barlet. *A "nova classe média" no Brasil como conceito e projeto político*. Rio de Janeiro: Fundação Heinrich Böll, 2013.

POCHMANN, Marcio. A terceirização e a UBERização do trabalho no Brasil. *Blog da Boitempo*. Disponível em: <https://blogdaboitempo.com.br/2016/08/24/a-terceirizacao-e-a-uberizacao-do-trabalho-no-brasil/>. Acesso em 01/09/ 2016.

REUTERS. Juiz dos EUA rejeita tentativa de acordo do Uber com motoristas. *G1*. 19/08/2016. Disponível em: <http://g1.globo.com/economia/noticia/2016/08/juiz-dos-eua-rejeita-tentativa-de-acordo-do-uber-com-motoristas.html>. Acesso em 10/09/2016.

REZEK, Francisco. *Uber: os argumentos pela legalidade (Parte 2)*. Disponível em: <http://www.franciscorezek.adv.br/2016/03/23/uber-argumentos-pela-legalidade-parte-2/>. Acesso em 10/09/2016.

RIBEIRO, Bruno. Ex-ministro do STF faz parecer sobre ilegalidade do Uber. *Estado de São Paulo*. Disponível em: <http://sao-paulo.estadao.com.br/blogs/por-dentro-da-metropole/ex-ministro-do-stf-faz-parecer-sobre-ilegalidade-do-uber/>. Acesso em 19/08/2016.

ROBORTELLA, Luiz Carlos Amorim & PERES, Antônio Galvão. Terceirização em tempos de crise: boa-fé e racionalidade. *Jota*. Disponível em: <http://jota.uol.com.br/terceirizacao-em-tempos-de-crise-boa-fe-e-racionalidade>. Acesso em 19/09/2016.

SANTANDER Negócios e Empresas. *'Uberização' – uma saída para superar as dificuldades?*. Disponível em: <https://www.santandernegocioseempresas.com.br/detalhe-noticia/uberizacao-uma-saida-para-a-crise.html>. Acesso em 01/09/2016.

SARMENTO, Daniel. *Parecer: Ordem Constitucional Econômica, liberdade e transporte individual de passageiros: o 'caso Uber'*. Disponível em: <http://parceirosbr.com/uber-legal/>. Documento número 5. Acesso em: 19/09/2016.

SINGER, André. *Os sentidos do lulismo: reforma gradual e pacto conservador*. São Paulo: Companhia das Letras, 2012.

SOUTO MAIOR, Jorge Luiz. *Curso de direito do trabalho – Volume I*. São Paulo, LTr, 2011.

SOUZA, Jessé. *Os batalhadores brasileiros: nova classe média ou nova classe trabalhadora?* Belo Horizonte: Editora UFMG, 2012.

THEBEAUTY247, 2016. *The Beauty 247*. thebeauty247.com.br. Acesso em 28/10/2016.

THOMÉ, Clarissa. 05 Abril 2016. *Decisão da Justiça torna Uber legal no Rio*. Disponível em: <http://brasil.estadao.com.br/noticias/rio-de-janeiro,decisao-da-justica-torna-uber-legal-no-rio,10000025041>. Acesso em 18/09/2016

UBER, 2016. *Uber*. www.uber.com.br. Acesso em 28/10/2016

UBER Newsroom. Renomado jurista aponta que leis que pretendem banir as atividades da Uber e de seus motoristas parceiros são inconstitucionais. *UBER Newsroom*. Disponível em: <https://newsroom.uber.com/brazil/renomado-jurista-aponta-que-leis-que-pretendem-banir-as-atividades-da-uber-e-de-seus-motoristas-parceiros-sao-inconstitucionais/>. Acesso em 20/08/2016.

UOL. *Aplicativo de paquera permite que mulheres cobrem por encontro amoroso*. Disponível em: <https://estilo.uol.com.br/comportamento/noticias/redacao/2016/11/17/aplicativo-de-paquera-permite-que-mulheres-cobrem-por-encontro-amoroso.htm>. Acesso em: 03/02/2017.