



**UNIVERSIDADE ESTADUAL DA PARAÍBA
CAMPUS CAMPINA GRANDE
CENTRO DE EDUCAÇÃO
DEPARTAMENTO HISTÓRIA
CURSO DE GRADUAÇÃO EM HISTÓRIA LICENCIATURA PLENA**

EDNALDO BARBOSA DOS SANTOS

**“UBERIZAÇÃO”: DA ILUSÃO DO SELF-MADE À PRECARIZAÇÃO. A SAGA DOS
MOTORISTAS POR APLICATIVOS EM CAMPINA GRANDE – PB**

**CAMPINA GRANDE-PB
2022**

EDNALDO BARBOSA DOS SANTOS

**“UBERIZAÇÃO”: DA ILUSÃO DO SELF-MADE À PRECARIZAÇÃO. A SAGA DOS
MOTORISTAS POR APLICATIVOS EM CAMPINA GRANDE – PB**

Trabalho de Conclusão de Curso (Monografia)
apresentado a/ao Coordenação / Departamento
do Curso História da Universidade Estadual da
Paraíba, como requisito parcial à obtenção do
título de Graduado em História.

Orientador: Prof. Dr. José Adilson Filho

**CAMPINA GRANDE-PB
2022**

É expressamente proibido a comercialização deste documento, tanto na forma impressa como eletrônica. Sua reprodução total ou parcial é permitida exclusivamente para fins acadêmicos e científicos, desde que na reprodução figure a identificação do autor, título, instituição e ano do trabalho.

S237u Santos, Ednaldo Barbosa dos.
"Uberização" da ilusão do self-made à precarização
[manuscrito] : a saga dos motoristas por aplicativo em
Campina Grande - PB / Ednaldo Barbosa dos Santos. - 2022.
49 p. : il. colorido.

Digitado.

Trabalho de Conclusão de Curso (Graduação em
História) - Universidade Estadual da Paraíba, Centro de
Educação, 2022.

"Orientação : Prof. Dr. José Adilson Filho, Coordenação
do Curso de História - CEDUC."

1. Capitalismo. 2. Neoliberalismo. 3. Uberização. 4.
Globalização. I. Título

21. ed. CDD 330.122

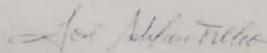
EDNALDO BARBOSA DOS SANTOS

**"UBERIZAÇÃO": DA ILUSÃO DO SELF-MADE À PRECARIZAÇÃO. A SAGA DOS
MOTORISTAS POR APLICATIVOS EM CAMPINA GRANDE – PB.**

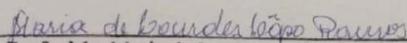
Trabalho de Conclusão de Curso (Monografia)
apresentado a/ ao Coordenação /
Departamento do Curso História da
Universidade Estadual da Paraíba, como
requisito parcial à obtenção do título de
Graduado em História.

Aprovada em: 06/09/2022.

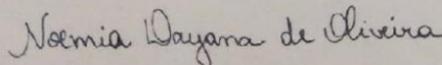
BANCA EXAMINADORA



Prof. Dr. José Adilson Filho (Orientador)
Universidade Estadual da Paraíba (UEPB)



Profa. Ma. Maria de Lourdes Lôpo Ramos
Universidade Estadual da Paraíba (UEPB)



Profa. Ma. Noemia Dayana Oliveira
Universidade Estadual da Paraíba (UEPB)

AGRADECIMENTOS

Chegar até aqui não foi fácil, mas pude contar durante toda essa caminhada com pessoas que contribuíram de forma especial para que essa conquista fosse possível em minha vida! É mais que concluí um curso, é um sonho que resgatei com ajuda daqueles que sempre estiveram ao meu lado.

Agradeço ao meu Deus por tudo quanto Ele tem feito por mim e chegar até aqui. Sem sua bondade e misericórdia não chegaria onde estou.

Agradeço a minha família em especial minha esposa Gidilene que me apoiou desde o primeiro momento para essa realização, nos motivando durante todo curso, sendo sempre minha fortaleza. E meus filhos amados Pedro, e Lucas razão de sempre seguirmos em frente.

Aos meu pai Adílio Barbosa (in memoriam), e minha mãe Maria Eliane (in memoriam), ambos mesmo diante todas as dificuldades, deixaram um legado de amor, respeito e superação. A eles dedico essa vitória em minha vida!

Aos demais familiares e amigos que se alegraram comigo diante nossa conquista em ingressar na UEPB e puder chegar até aqui. Pessoas que partilharam momentos de alegria e tristezas, mas nunca perderam a esperança de dias melhores.

A todos meus professores que passaram por mim nessa caminhada na UEPB, aprendizado que levarei por toda minha vida. Em especial ao professor Adilson Filho que bondosamente aceitou nosso convite em nos orientar nesse trabalho como também a professora Maria de Lurdes Lôpo ramos na contribuição direta para escolha da temática do meu trabalho, e a professora Noemia Oliveira, por bondosamente participar da seleta banca examinadora do meu trabalho.

Meus amigos de curso que sempre me apoiaram a seguir em frente, levarei comigo aprendizados e momentos especiais que partilhamos durante todo curso.

A Maria Clara por todo suporte teórico que me ofereceu me ajudando diretamente na construção desse trabalho.

RESUMO

O processo da globalização ao longo do tempo resultou na integração entre diferentes partes do mundo, promovendo desenvolvimento tecnológico, científico e informacional. Interferindo diretamente nas esferas: econômica, social e cultural da humanidade. Com as mudanças provocadas pelo capitalismo moderno nas linhas de produção o trabalhador começa a perder espaço para as máquinas que produzem mais em menos tempo e com qualidade desproporcional aumentando o consumo e diminuindo mão de obra viva, típico do sistema vigente. O interesse pela pesquisa surgiu a partir de um seminário em aula remota no curso de História na Universidade Estadual Da Paraíba (UEPB). Nesta perspectiva, a pesquisa tem por objetivo geral trazer a discussão sobre a realidade da precarização vivida pelos motoristas por aplicativo na cidade de Campina Grande- PB, que se dedicam a uma desgastante rotina com o ideal de self-made man, resultando em uma realidade de luta por sobrevivência. No que concerne à pesquisa, optou-se pela pesquisa de cunho bibliográfico, que consiste na busca de materiais atuais nesta temática que permitam o aprofundamento dos estudos. No presente trabalho será discutido sobre a globalização e suas fases, o capitalismo contemporâneo, o neoliberalismo com a reestruturação da produção, que resultou em diversas formas do trabalho, sendo em sua maioria precarizados, incluindo o trabalho dos motoristas por aplicativo. O desenvolvimento do presente estudo apontou uma análise quanto às relações de trabalho de forma precarizada por parte dos motoristas por aplicativo.

Palavras-Chave: Globalização. Capitalismo. Neoliberalismo. Uberização. Precarização. Motorista por aplicativo.

ABSTRACT

The process of globalization over time resulted in the integration between different parts of the world, promoting technological, scientific and informational development. Interfering directly in the economic, social and cultural spheres of humanity. With the changes caused by modern capitalism in production lines, the worker begins to lose space for machines that produce more in less time and with disproportionate quality, increasing consumption and decreasing live labor, typical of the current system. The interest in research arose from a classroom seminar in the History course at the State University of Paraíba, (UEPB). In this perspective, the research has the general objective to bring the discussion about the reality of precariousness experienced by drivers by application in the city of Campina Grande-PB, who are dedicated to an exhausting routine with the ideal of self-made man, resulting in a reality of struggle for survival. As far as research is concerned, bibliographic research was chosen, which consists of the search for current materials on this theme that allow for in-depth studies. In the present work, globalization and its phases will be discussed, contemporary capitalism, neoliberalism with the restructuring of production, which resulted in several of the work, being mostly precarious, including the work of drivers by application. The development of the present study pointed to an analysis of work relationships in a precarious way on the part of drivers by application.

Keywords: Globalization. Capitalism. Neoliberalism. Uberization. Precarization. Driver per application.

LISTA DE FIGURAS

| | |
|--|----|
| Figura 1: Posse do Presidente Fernando Collor de Melo, ocorrida em 15 de Março de 1990.. | 12 |
| Figura 2: Primeiro civil eleito no pós ditadura, Fernando Collor recebe a faixa presidencial de José Sarney, observado pelo vice-presidente eleito Itamar Franco. | 12 |
| Figura 3: Marcio Pochmann no seminário "Desafios de uma gestão de esquerda em meio a crise democrática", em Porto Alegre. | 17 |
| Figura 4: À esquerda: Mão de obra viva, característica do modelo de produção Fordista. À direita: As máquinas na linha de produção Toyotista. | 19 |
| Figura 1: Escultura da artista americana Bobbie Carlyle que representa o self made man..... | 22 |
| Figura 6: À esquerda Travis Kalanic e à direita Garret Camps, criadores do aplicativo Uber. | 28 |
| Figura 7: Taxistas em protesto contra Uber. À esquerda na cidade de São Paulo, em frente a Câmara Municipal. Á direita no Rio de Janeiro. | 33 |
| Figura 8: Aplicativo Uber chega à Campina Grande. Na imagem, mapa de Campina Grande-PB..... | 35 |
| Figura 9: Taxistas nas ruas de Campina Grande para aprovar PL 28/2017..... | 35 |
| Figura 10: Entrega de cestas básicas a motoristas de aplicativo durante a pandemia em Campina Grande..... | 40 |
| Figura 11: Manifestação devido a altos preços do combustível e seus constantes reajustes. E à direita cartaz de convocação à paralisação nacional dos motoristas e motoqueiros de aplicativo..... | 44 |
| Figura 12: Motoristas fazem paralisação e protestos nas ruas de Campina Grande..... | 45 |

SUMÁRIO

| | |
|---|----|
| 1 INTRODUÇÃO | 8 |
| 2 GLOBALIZAÇÃO E AS TRANSFORMAÇÕES NO MUNDO DO TRABALHO | 10 |
| 2.1 Fases da globalização | 10 |
| 2.2 Neoliberalismo e reestruturação produtiva..... | 11 |
| 2.3 Modelos de produção | 15 |
| 3. TECNOLOGIA E EMPREENDEDORISMO: O NOVO PROLETARIADO DIGITAL | 19 |
| 3.1 Novas formas de trabalho..... | 19 |
| 3.2 Self-made man | 22 |
| 3.3 Precarização do trabalho..... | 24 |
| 4. UBERIZAÇÃO | 28 |
| 4.1 Uber..... | 28 |
| 4.2 Desproteção da categoria..... | 30 |
| 4.3 Uber em Campina Grande | 33 |
| 5 CONSIDERAÇÕES FINAIS | 45 |
| REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS | 47 |

1 INTRODUÇÃO

O presente trabalho tem a proposta de analisar a saga dos motoristas por aplicativo em Campina Grande-PB no contexto de precarização das relações trabalhistas a qual os mesmos se submetem sob o discurso neoliberalista dos ideais do self-made man. Pretende-se analisar como o processo da globalização e suas consequências proporcionaram as desigualdades sociais e contribuíram para o capitalismo financeiro vigente que através dos avanços tecnológicos promovem uma nova forma de empregabilidade a exemplo o motorista por aplicativo.

O interesse pela temática surgiu a partir de um seminário em aula remota no curso de História na Universidade Estadual Da Paraíba, (UEPB). Na ocasião fui questionado pela professora Maria de Lurdes Lôpo Ramos, qual era a minha definição a respeito do meu atual trabalho (motorista por aplicativo). No momento resisti em não querer entender, com a mente voltada ao empreendedorismo e sonhando em se tornar um self-made man e conquistar meus objetivos, mas aquela provocação mexeu comigo de tal maneira que fez com que eu percebesse está inserido em uma relação de trabalho precarizada, resultante de um modelo capitalista moderno.

A pesquisa tem por objetivo geral trazer a discussão sobre a realidade de precarização vivida pelos motoristas por aplicativo que em grande maioria ainda vive ideais de self-made man, de empreendedor, resultante do processo neoliberalista que o país foi inserido no início da década de 1990. A pesquisa pretende analisar as transformações ocorridas no mundo do trabalho, e como o capitalismo moderno através de seu monopólio conseguiu interferir diretamente nas novas relações trabalhistas promovendo um cenário de competitividade onde a precarização, desemprego, informalidade se tornaram características comuns em todo país.

Nesse caso, o presente estudo contribui para entendermos em que condições estão inseridas a classe de trabalhadores uberizados em nosso país. E como se deu o longo processo neoliberalista que resultou nas condições de precarização na quais milhares de motoristas por aplicativo atravessam em suas sagas diárias nas ruas de Campina Grande. Para a academia o trabalho tem uma extrema importância, pois através dessa pesquisa podemos contribuir de forma direta para soluções das diversas demandas especificadas, possibilitando ideias que possam concretizar medidas efetivas as condições precárias dos motoristas por aplicativos em Campina Grande como em todo país, uma vez que a classe mesmo sem uma representação unificada atua no país desde o ano de 2014 e mesmo assim ainda tem seus direitos trabalhistas negados sem qualquer vínculo empregatício. Esse trabalho será dividido em três capítulos que

buscam discorrer sobre o tema central desse estudo. Assim os capítulos estão organizados desse modo:

No primeiro capítulo vamos analisar o processo da globalização e as transformações no mundo do trabalho sob o conceito do modelo econômico inserido no Brasil na década de 1990, o novo liberalismo, e como esse ideal interferiu diretamente nos modelos de produção e em novas relações de trabalho no país, com o trabalho vivo perdendo espaço para máquinas contribuindo para o aumento do desemprego, informalidade, e toda flexibilização voltada às leis trabalhistas com mudanças significativas e prejudiciais aos trabalhadores.

No segundo capítulo temos a análise das novas formas de trabalho que vão surgir com o avanço tecnológico promovido pelo modelo capitalista moderno abrindo espaço para novas formas de empregabilidade. O capítulo segue dando ênfase a reestruturação do trabalho com o surgimento de ideais neoliberalistas apoiando-se no conceito do empreendedorismo na figura analógica do self-made man fazendo surgir uma nova classe trabalhadora a qual o sociólogo Ricardo Antunes nomeia de proletariado digital, inseridos em um processo capitalista onde são submetidos a relações de trabalho abusivas sem direitos trabalhistas o que deixa notório a precarização.

No terceiro capítulo teremos a análise da maior plataforma digital do mundo a “UBER”. Contendo informações sobre sua fundação e suas atividades pelo mundo e início de funcionamento no Brasil e em Campina Grande que é o centro geográfico de nossa pesquisa. O capítulo tem um fechamento de problematização a respeito da precarização sofrida pelos motoristas por aplicativo em Campina Grande, com uma análise profunda sobre a saga diária e de como a realidade desses profissionais se diferem com os ideais de self-made man. Demandas como desproteção da categoria, direitos trabalhistas, falta de representação unificada e eficaz para categoria.

Por fim, teremos as considerações finais, no intuito de buscar uma aproximação dos objetivos dos resultados da pesquisa de forma ilustrativa promovendo uma contribuição do presente estudo para a academia como um todo, a sociedade em conhecimento e reconhecimento dos motoristas por aplicativo, como também para classe dos motoristas por aplicativo em Campina Grande como em todo Brasil, e crescimento pessoal e intelectual dos pesquisadores.

2 GLOBALIZAÇÃO E AS TRANSFORMAÇÕES NO MUNDO DO TRABALHO

Neste capítulo serão abordadas as quatro fases da globalização, desde a expansão marítima até as grandes transformações sociais e econômicas que compõe o avanço da globalização no capitalismo contemporâneo. Será discutido ainda sobre o conceito do neoliberalismo que é o novo liberalismo e, as consequências das políticas neoliberais somadas à reestruturação da produção para a composição da classe trabalhadora. Por fim, será falado sobre os modelos de produção, desde o fordismo, dos chãos de fábrica, do trabalho manual e coletivo, até o modelo toyotista de produção. Essa discussão será consolidada através de citações dos seguintes autores: Harvey (1999), Luiz Filgueiras (2006), Ricardo Antunes (2018), e outros.

2.1 Fases da globalização

A globalização pode ser dividida em quatro principais estágios, nos quais o sistema capitalista foi conhecendo a sua gradativa mundialização, conforme afirma Rodolfo F. Alves Pena¹. Para a maioria dos autores que estudam a temática da globalização acredita-se que esse processo tem a sua primeira fase marcada pela expansão marítima europeia entre os séculos XV ao XVI, as mudanças significativas com os avanços no meio de transporte e comunicação transformaram as antigas estruturas sociais restritas ao isolamento local para uma integração de mercados internacional o que fez os navegadores europeus cada vez mais buscarem novas rotas, novas terras, a exemplo o caminho das Índias no intuito de diferentes opções de mercado e matéria prima como especiarias e metais preciosos.

Essa primeira fase da globalização também tem em sua principal característica o continente europeu predominando fornecendo mercadorias e formando colônias em diferentes territórios como na América, África, Ásia que garantiam ao “velho continente” matéria prima e mão de obra escrava, processo conhecido por divisão internacional do trabalho (DIT²), que ampliou-se chegando ao que é denominado a segunda fase da globalização, quando a Europa expande seu domínio sobre os continentes asiático e africano e detém toda força da industrialização a exemplo dos séculos XIX e meados do século XX.

¹ Rodolfo. Alves Pena – mestre em geografia pela universidade federal do Paraná (2014) na linha de pesquisa e território, cultura e representação. Autor do artigo “as quatro fases da globalização” disponível em: <https://mundoeducação.uol.com.br>

² Divisão Internacional do Trabalho (DIT) = É a especialização produtiva dos países e das regiões na intensificação das trocas. Esta especialização das funções econômicas é um reflexo da solidificação da globalização.

O capitalismo industrial que serviria como base para o financeiro promoveu mudanças em diversas áreas fazendo surgir ferrovias, telégrafos, sistema de telefonia, automóveis e aviões, promovendo uma maior interligação entre as nações que se dividiam entre os denominados países desenvolvidos com seus monopólios produzindo e fornecendo diversos produtos industrializados e os países subdesenvolvidos que participavam dessa integração apenas como fornecedores de matéria prima o que denota as bases do capitalismo financeiro que estava às postas.

A globalização consegue atravessar o final da segunda guerra mundial ao final da guerra fria, esse período é conhecido como a terceira fase da globalização, marcada pela bipolaridade do poder dos blocos econômicos representados pelos Estados Unidos com o sistema capitalista, e por outro lado temos o bloco socialista na representação da União Soviética. Marcado pelo medo de uma possível guerra nuclear, mas também de muitos avanços tecnológicos e científicos. Mesmo com a desigualdade social e econômica espalhada pelo mundo. É também nesse momento que a informática, a robótica e a internet passam por aperfeiçoamentos que seriam utilizados em breve em uma maior forma de integração.

Considerada a quarta fase da globalização, do período de 1989 até os nossos dias, temos um cenário marcado por grandes transformações sociais, econômicas, e culturais, a exemplo do fim da guerra fria, e uma nova ordem mundial com uma globalização avançando para um sistema cada vez mais integrado através do capitalismo. Esse período de transição pode ser refletido em consonância ao posicionamento de HARVEY (1990) Quando o autor se refere ao capitalismo como um processo que permitiria mudanças nas relações econômicas, assim aconteceria no Brasil com sua inserção no mercado internacional.

2.2 Neoliberalismo e reestruturação produtiva

O mercado de trabalho sofreria grandes mudanças, e o trabalhador passaria a assumir uma nova postura para continuar ativo em uma economia em processo de transição. O país só passa a sentir um maior impacto durante a década de 90, quando passa a ter uma forte influência do neoliberalismo, o novo liberalismo³, um novo modelo econômico adotado que visa uma menor intervenção do Estado em sua economia, onde o Estado atua de forma mínima para o social, sendo presente a política das privatizações e o mercado toma as decisões de maneira

³ No liberalismo econômico, o Estado não deve intervir nas relações econômicas que existem entre indivíduos, classes ou nações. O liberalismo defende o livre uso, da parte de cada indivíduo ou membro de uma sociedade, de sua propriedade, sendo partidário da livre-empresa, em oposição ao socialismo e ao dirigismo. Disponível em: <http://www.infoescola.com/economia/liberalismo-economico/> Acesso em: 24 Jun. 2022.

livre. O país passa agora a ser reconhecido como subdesenvolvido, mesmo deixando de ser usado termo de país de terceiro mundo, o Brasil ainda amargava as condições de subdesenvolvimento e dependência econômica.

O movimento do neoliberalismo no Brasil tem início no governo Collor⁴, que assume o país após o fim da ditadura⁵ ainda sobre alta inflação e uma indústria longe dos ideais tecnológicos alcançados pelos países ocidentais.

Figura 2: Posse do Presidente Fernando Collor de Melo, ocorrida em 15 de março de 1990.



Fonte: Arquivo Senado, publicado no Jornal Grande Bahia

Figura 3: Primeiro civil eleito no pós-ditadura, Fernando Collor recebe a faixa presidencial de José Sarney, observado pelo vice-presidente eleito Itamar Franco.



Fonte: Foto de Orlando Brito

⁴Governo Collor - MARTINS, Estevão de Resende. Realismo, ambição e frustração: O BRASIL REPUBLICANO.VS. O TEMPO DA NOVA REPÚBLICA, DA TRANSIÇÃO DEMOCRÁTICA A CRISE DE 2016 QUINTA REPÚBLICA (1985_2016.1ªEd. – rio de janeiro: civilização brasileira, 2018, p.389-414.

⁵ O fim da ditadura. Documentário- o dia que durou 21 anos. De Camilo Tavares. Cine TVT, 2010

Com uma postura voltada ao novo modelo econômico adotado (neoliberalismo), o então presidente da república do Brasil inicia o que ficaria conhecido como plano Collor, com destaque a criação de uma nova moeda, outras medidas como participação de blocos econômicos, abertura do mercado nacional, novas leis trabalhistas e muitas privatizações, marcam o curto governo de Fernando Collor de Mello, que sofreria impeachment em 1992 sob acusação de corrupção. O seu vice, José Sarney, assume o país e indica o então senador da república Fernando Henrique Cardoso para ocupar o cargo de ministro da fazenda, o mesmo teve muito êxito na implantação do Plano Real que acabou com o fantasma da inflação e retomou a economia do país. O sucesso de Cardoso foi além e fez com que ele chegasse à presidência da república ao derrotar Luís Inácio da Silva, o Lula, na eleição presidencial de 1994.

Esse processo, de implantação e evolução do projeto neoliberal, passou por, pelo menos, três momentos distintos, desde o início da década de 1990, quais sejam: uma fase inicial, bastante turbulenta, de ruptura com o MSI e implantação das primeiras ações concretas de natureza neoliberal (Governo Collor); uma fase de ampliação e consolidação da nova ordem econômico-social neoliberal (primeiro Governo Fernando Henrique Cardoso - FHC); e, por último, uma fase de aperfeiçoamento e ajuste do novo modelo, na qual amplia-se e consolida-se a hegemonia do capital financeiro no interior do bloco dominante (segundo Governo FHC e Governo Lula). FILGUEIRAS, 2006, p.186).

Já no poder, FHC começa a implantar ideias neoliberais que Collor não teve oportunidade com o impeachment, destaque pra diversas privatizações como a Telebrás e a Embratel, vendas de banco estaduais como o Banesp, e empresas como Vale do Rio Doce, e muitas mudanças trabalhistas que resultarão em redução de funcionários públicos, seja federal ou estadual, por aposentadorias ou até mesmo demissão, terceirização em massa de trabalhadores e serviços do estado, além de promover abertura do mercado nacional para empresas estrangeiras, o que atraiu diversas multinacionais que se instalaram com a possibilidade de uma mão de obra com menor custo, como também a aquisição de matérias-primas.

As consequências do neoliberalismo implantado no Brasil após a sua inserção econômica pela globalização, pode ser sentida até hoje com a permanência do mesmo cenário de contradição. Se por um lado temos um aumento de empregos e uma produção acelerada e venda de aparelhos tecnológicos como sinal de uma mudança positiva, por outro lado, temos mudanças nas leis trabalhistas, promovendo uma maior precarização do trabalho, além da então já conhecida concentração de renda que seria notória, sobretudo nos períodos das gestões de

Collor e FHC durante os anos de 1990 aos anos 2000.

Junto com o desemprego e como produto de uma ampla desregulação do mercado de trabalho – efetivada na prática pelas empresas e por diversos instrumentos jurídicos emanados dos sucessivos governos–, veio um processo generalizado de precarização das condições de trabalho – formas de contratação instáveis que contornam ou burlam a legislação trabalhista, prolongamento da jornada de trabalho, redução de rendimentos e demais benefícios, flexibilização de direitos trabalhistas e ampliação da informalidade– tudo isso, enfraquecendo e deslocando mais ainda a ação sindical para um comportamento... (FILGUEIRAS, 2006, p.188).

Segundo Antunes (2018) as profundas mudanças sofridas no mundo do trabalho se tornaram permanentes com as reestruturações produtivas⁶ onde o neoliberalismo contribuiu para novas formas de se pensar em capitalismo. O modelo econômico precisou se reestruturar com o advento da tecnologia e novas formas de serviços.

Neste cenário, podemos observar uma contradição marcante: enquanto parte significativa da classe trabalhadora é penalizada com a falta de trabalho, outros sofrem com o seu excesso. Além da precarização das condições de trabalho, da informalização do emprego, ou do recuo da ação sindical crescem, em variadas atividades, os problemas de saúde, tanto físicos quanto psíquicos relacionados ao trabalho. (NAVARRO, PADILHA, 2017, p.14).

Era exatamente a situação que o país atravessava por consequências dos ideais neoliberalistas e todas suas transformações associadas a mudanças a nível mundial como a transição do capitalismo que ganhava novas formas com mudanças significativas.

Enfim, não pode haver a menor dúvida de que a desregulamentação do mercado de trabalho, a flexibilização do trabalho – em suas diversas dimensões– e o enfraquecimento do poder político e de negociação das representações das classes trabalhadoras se constituem, desde o início, em um dos pilares fundamentais do projeto político neoliberal, redefinindo radicalmente, a favor do capital, a correlação de forças políticas. Enfim, não pode haver a menor dúvida de que a desregulamentação do mercado de

⁶ Reestruturação produtiva- É o processo de renovação das práticas de gestão e de organização do trabalho que implica na substituição das estratégias de gestão próprias do taylorismo-fordismo por outras mais flexíveis identificadas com o “modelo toyotista”. Essa renovação não modifica a essência da produção capitalista (a contradição capital e trabalho), mas lhe traz novos contornos. Implica acentuada e generalizada potenciação da capacidade produtiva da força de trabalho, dinamizando-a quantitativa e qualitativamente, possibilitando o aumento das taxas de lucro. No lugar da racionalidade característica do padrão taylorista/fordista, adota-se a racionalidade mais intensa, geral e de pluralização da organização toyotista ou flexível do trabalho e produção. Caracteriza-se ainda por uma alta intensidade de inovação comercial e tecnológica, física e organizacional.

trabalho, a flexibilização do trabalho – em suas diversas dimensões– e o enfraquecimento do poder político e de negociação das representações das classes trabalhadoras se constituem, desde o início, em um dos pilares fundamentais do projeto político neoliberal, redefinindo radicalmente, a favor do capital, a correlação de forças políticas. (FILGUEIRAS, 2006, p.189).

Por fim, o processo de reestruturação produtiva, em especial a prática generalizada da terceirização⁷, produziu novas formas de articulação entre os grandes, médios e pequenos capitais e mesmo de segmentos de trabalhadores autônomos, através da constituição de redes de subcontratação, principalmente de mão-de-obra (Druck, 1999)

A reestruturação produtiva e as políticas neoliberais mudaram o perfil e a composição das classes trabalhadoras no Brasil. Houve uma redução do peso relativo dos assalariados e dos trabalhadores industriais, tendo como contrapartida o crescimento da informalidade, com uma maior fragmentação da classe trabalhadora (Oliveira, 2003). Em resumo, uma maior fragilidade e heterogeneidade da classe trabalhadora e, portanto, uma menor identidade entre os seus diversos segmentos, com redução de sua capacidade de negociação. Isto tudo se deu em razão da desestruturação do mercado de trabalho, acompanhada por um processo de desregulamentação das relações trabalhistas (Krein, 2003), que levou ao crescimento do desemprego e ao aprofundamento da precarização do trabalho e das formas de contratação (cooperativas, terceirização, etc.).

2.3 Modelos de produção

O capitalismo fordista iniciado nas fábricas de automóveis da Ford nos EUA, na década de 20 era um modelo de grande produção visando o consumo aquecendo o sistema capitalista mundial, foi seguido expandindo-se pelo mundo por mais de cinco décadas, com características peculiares como o grande número de operários em suas linhas de montagem (chãos de fábrica), além do advento da esteira com o intuito de acelerar a produção que dependia do trabalho coletivo e manual. Nesse cenário, claro que o sistema de produção dependia do trabalhador, E as grandes fábricas era a garantia de emprego e renda para manter-se ativo na economia.

O modelo capitalista fordista passou por adaptações de propostas a serem seguidas com o passar dos anos, destaque para o engenheiro norte-americano Frederick Winslow Taylor, que implantou na produção fordista um princípio de controle e supervisão de funcionários no intuito de garantir uma melhor qualidade na produção, organizando, distribuindo, e padronizando os

⁷ Terceirização – para entender a terceirização – Marcio Túlio Viana. Texto revisto e atualizado com base na lei nº 13.429/17. LTr; 3ª edição (5 de junho de 2017)

serviços entre os operários. Seu sucesso na forma de administrar a produção lhe rendeu o reconhecimento associando o seu nome no modelo de produção fordista. Agora a produção passaria a ser chamada de Taylorismo.

Outro nome entraria para o reconhecimento por suas ideias, foi o caso do economista inglês John Maynard Keynes, que contribuiu para produção fordista com suas teorias de Estado interventor como garantia do bem-estar social. Seus ideais de um Estado regulador foram seguidos e provisórios nas crises do capitalismo como a de 1929. Suas teorias foram intituladas de Keynesianismo. Essas tendências e dependências seguiram até por volta dos anos 70, onde os aumentos no preço do petróleo agravaram em uma crise capitalista mundial iniciada nos EUA, a crise ganha o mundo nas décadas de 80 e 90, e as alternativas para manter o capital seriam nas ofertas dos países subdesenvolvidos através da mão-de-obra com menores custos e sem uma representação sindical organizada, como também matérias-primas para suas produções. Não podemos também deixar de citar a revolução tecnológica dos anos 80. Com o sistema capitalista em crises alternativas surgiam no intuito de manter os lucros do mercado. A solução seria aumentar a produtividade e aumentar os lucros. Estamos falando de um novo período conhecido como sociedade pós-industrial. Agora as máquinas estariam ocupando o lugar de trabalhadores promovendo mudanças na economia com a diminuição de vagas principalmente nas fábricas e indústrias.

O novo cenário contribuiu para transição do modelo produtivo, econômico e político fordista/taylorista e keynesiano, para o toyotismo, um sistema de produção industrial criados pelos japoneses Eiji Toyoda, Shiego Shingo, e Taiichi Ojno, que ganhou espaço nas décadas de 60 e 70 com a forte influência da globalização e do neoliberalismo. No ideal do novo sistema baseada em produções de fabricações por demandas, promovendo mudanças significativas principalmente no perfil do trabalhador que assumiria uma nova postura ao se tornar multifuncional, polivalente e flexível. Ao contrário de sua antiga condição de trabalho em uma só função. Esse modelo de trabalho por sinal é seguido até os dias de hoje por fábricas e indústrias. Essas mudanças são percebidas conforme Sennett (2009) segundo o autor, as mudanças forçavam uma nova postura do trabalhador, com mais agilidade e flexibilidade podendo atuar em outras funções que não era comum como outrora, as mudanças se deram principalmente visando melhores resultados na qualidade e das produções e em tempos cada vez mais curto. O novo modelo capitalista flexível contribuía para um aumento considerável de contratos temporários, e de um trabalho cada vez mais informal e autônomo, favorecendo a precarização. Um dos maiores impactos da reestruturação produtiva foi o aumento do desemprego, como explica Antunes (2015, p.52) “Desemprego este que é o resultado dessas

transformações no processo produtivo, e que encontra no modelo japonês, no toyotismo, aquele que tem causado maior impacto, na ordem mundializada e globalizada do capital”.

Assim podemos entender o posicionamento de D Krein; RV OLIVEIRA, (2019), ao falar sobre a deterioração do mercado do trabalho, com suas mudanças flexibilizando as leis de fiscalização, promovendo assim uma maior precarização iniciadas nos anos 90 ganhando ainda mais força com a crise que o país enfrentou em 2015 deixando um cenário de grande instabilidade financeira até os dias de hoje. O papel de um provedor, um ativo na economia com todos seus deveres como um cidadão trabalhador sofre o forte impacto do cenário do desemprego, facilmente julgado por não produzir a baixa estima de quem perde seu lugar no mercado de trabalho é facilmente percebido, o que nos faz entender a definição de caráter para Sennett (2004, p10), quando o autor cita que “caráter são os traços pessoais a que damos valor em nós mesmos, e pelos quais buscamos que os outros nos valorizem”.

Difícil é imaginar como estaria a saúde mental, autoestima de trabalhadores agora com perfis atrasados para as mudanças de sistema, com especializações únicas de trabalho, conseguirem espaço no mercado em constantes mudanças e assim conseguirem manter-se ativos nesse novo cenário econômico em uma nova realidade, o trabalhador se ver desamparado pela redução do Estado na economia, o desemprego e a exclusão social aparecem em uma ampla escala obrigando a grande massa de desempregados a procurarem alternativas para sobrevivência de uma forma geral. Com uma economia cada vez mais informal e precária, o uso da tecnologia se torna a saída mais procurada. Segundo (J MATTOSO, 2000).

Segundo Marcio Pochmann (2019) em um seminário que aconteceu em Porto Alegre, o país passa por uma transição onde não há muito que fazer além de nos adaptar, e que todo processo voltado à globalização financeira, inovação tecnológica até os nossos dias se refletem em desemprego, e uma nova realidade no mercado de trabalho com uma sociedade industrial migrando para uma sociedade de serviços como resultado do capitalismo moderno através dos avanços tecnológicos. Uma classe trabalhadora diferenciada da que vimos no final da década de 70 pra início dos anos 80, onde a luta sindical da origem ao PT, com as novas formas de trabalho o perfil da classe trabalhadora ganha novas tendências saindo das grandes fabricas para os diversos setores cada vez mais ligado a um trabalho imaterial e com dificuldades de representações sindicais.

Figura 4: Marcio Pochmann no seminário "Desafios de uma gestão de esquerda em meio a crise democrática", em Porto Alegre.



Fonte: Luiza Castro/Sul21

Em virtude do novo cenário de pós-reestruturação produtiva, da consolidação dos modelos de produção e da expansão dos avanços tecnológicos, os contratos de trabalho serão mais flexíveis, aonde muitos trabalhadores irão se submeter a parcas condições de trabalho em busca de sua sobrevivência e de prover o básico para os seus. Diante disto, surgem as novas formas de trabalho, diz nova, pois surgem com uma perspectiva diferenciada.

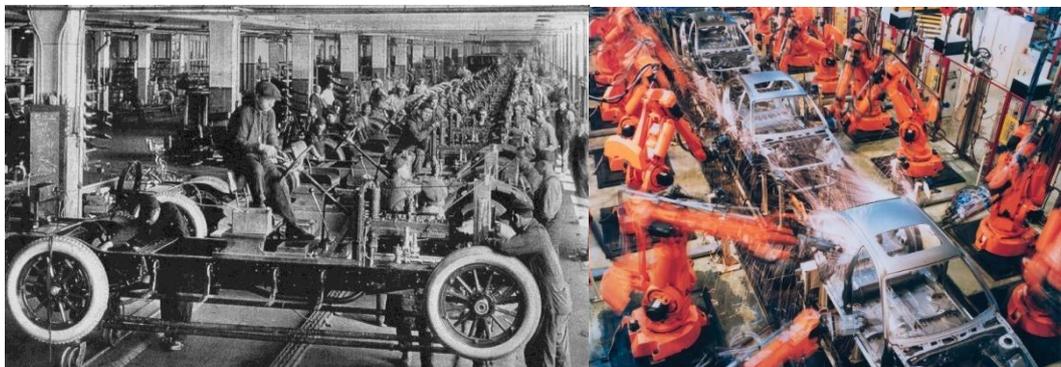
3 TECNOLOGIA E EMPREENDEDORISMO: O NOVO PROLETARIADO DIGITAL

Neste capítulo será abordado sobre as novas formas de trabalho que emergem como resultado dos impactos do processo de reestruturação da produção, as contratações precarizadas, a ausência de vínculos formais com a empresa contratante, bem como, da garantia de direitos trabalhistas, e a mão de obra propensa à mobilidade. Dentre essas novas formas de trabalho, vale destacar a busca pelo self-made man, pela autonomia e pelo empreendedorismo. Finalizando a seção, será discutido sobre a precarização das relações de trabalho e até que ponto essa precarização fragiliza a saúde física e mental do trabalhador. Para um melhor entendimento, serão citados autores como: Bauman (2001), Orbem (2015).

3.1 Novas formas de trabalho

As inovações tecnológicas vão de fato trazer mudanças significativas, surgindo novas formas de empregabilidade onde a adaptação do trabalhador se torna fundamental para oportunidades em um novo modelo econômico que requer uma maneira diferente de se pensar em trabalho, onde é notória uma redução do trabalho vivo em linhas de produção resultado do modelo toyotista onde as máquinas ocupam o lugar do trabalhador aumentando as produções em números e qualidade, e os vínculos diminuem uma vez que as flexibilizações aumentam a rotatividade profissional contrariando modelos antigos de trabalho.

Figura 5: À esquerda: Mão de obra viva, característica do modelo de produção Fordista. À direita: As máquinas na linha de produção Toyotista.



Fonte: <https://www.sun0.com.br/artigos/taylorismo/> <https://www.gabarite.com.br/dica-concurso/756-modelos-e-caracteristicas-de-producao-taylorismo-fordismo-e-toyotismo>

Bauman⁸ (2001) nos dá um exemplo interessante nesse sentido, segundo o autor um funcionário da Microsoft ao iniciar sua carreira profissional na empresa, dificilmente saberia em que posto função o mesmo terminaria, diferentemente de um antigo funcionário da Ford ou Renault, pois o mesmo certamente terminaria na mesma função por conta do modelo usado na época.

É dessas mudanças de uma nova revolução industrial, de uma transição da indústria para outros setores principalmente por meio da tecnologia, que a classe trabalhadora vem se reinventando através de suas atividades favorecendo as novas empresas que por sua vez apostam em novas metodologias visando em potencialização humana para aumentar sua lucratividade de forma ainda mais flexível nessa nova configuração do trabalho. A exemplo do trabalho híbrido que nos últimos anos vem sido bastante utilizado pelas empresas que incentivam seus funcionários a essa nova cultura do trabalho onde os serviços remotos acabam dando resultados satisfatórios para empresas que percebem uma maior lucratividade evitando custos como transporte, alimentação, entre outros, a exemplo do home Office e o trabalho remoto. As duas formas de trabalho são bastante parecidas sendo que na segunda opção o empregado trabalha em uma espécie de liberdade geográfica, não necessariamente em casa contando com os serviços remotos e sempre com o discurso de proporcionar uma maior liberdade ao seu colaborador favorecendo a um equilíbrio de vida tanto no âmbito profissional quanto ao pessoal.

Sem dúvidas o trabalho remoto de forma geral é uma realidade que por mais que seja contestável pelos mais tradicionais, e a principal tendência a ser seguida pelas empresas que através da informática e a difusão do acesso à internet promovem novas formas de trabalho, o que para muitos se tornou um progresso em relação a modelos antigos, que vem perdendo espaço para esse novo normal a cada dia crescendo no mundo do trabalho a exemplo do Freelancer que ganhou mais visibilidade com a reforma trabalhista de 2017.

Nessa categoria o trabalhador passa a oferecer seus serviços profissionais a uma determinada empresa de forma autônoma, sem qualquer vínculo com as empresas o trabalhador sofre com a instabilidade dependendo das solicitações de seus serviços, o que afeta diretamente sua renda e garantia de sustentabilidade. Essa realidade faz entender o crescimento assíduo de novas alternativas para alcançar independências financeiras como micro empresários que investem em lojas, escritórios, empresas, tudo de forma virtual, modalidades que hoje através da tecnologia estão em alta promovendo aos profissionais da área uma saída satisfatória, mas

⁸ BAUMAN 2001 – Em seu livro “modernidade líquida”, Zygmunt Bauman mais especificamente no capítulo 4, por título “trabalho”, discorre sobre o trabalho e suas primeiras significações.

que requer muita atenção e disciplina para evitar transtornos e precarização no âmbito profissional.

Hoje no Brasil muitas empresas aderiram às novas formas de trabalho em destaque home Office, híbrido e trabalho remoto. A adaptação continua sendo a melhor alternativa uma vez que essa tendência ganha mais espaço principalmente após os impactos sofridos pela pandemia da Covid-19. Fiscalizar e promover leis que atuem em defesa do trabalhador se tornou mais um desafio para (CLT⁹) que tenta de certa forma alertar as empresas para leis trabalhistas nesse novo universo com destaque para algumas medidas como a obrigação de dá informação em forma de aditivo em contrato de trabalho quando o funcionário sai de um processo presencial para o remoto, empregado e empregador são responsáveis em adquirir e fazer manutenções em equipamentos utilizados em serviços prestados pelo colaborador com espaço para acordos entre ambas as partes, e que empresas incentivem seus colaboradores aos cuidados necessários quanto aos riscos de acidentes de trabalho como também a evitar doenças com hábitos prejudiciais à saúde. O incentivo se torna válido e bem vindo uma vez que nessa nova cultura se torna necessário que o colaborador se eduque e organize seu tempo e jornada de trabalho, separando trabalhos profissionais com as atividades de casa. O que parece fácil na teoria, mas em prática muitos acabam não sabendo dividir as atribuições o que contribui para insatisfações e em muitos casos doenças relacionadas ao trabalho como insônia, depressão, surtos psíquicos entre outros.

Outra forma de trabalho que ganha espaço nessa nova configuração do trabalho são as plataformas digitais que através da tecnologia oferecem aos seus colaboradores reconhecidos como parceiros uma garantia de lucros. Para ANTUNES (2020) não existe algo que se compare ao flagelo do desemprego. Isso explica o fato de muitos indivíduos optarem por exercer uma carga horária excessiva e arcar com todos os custos da operação de seus serviços. Na falsa impressão de um empreendedor que aparentemente vive a liberdade longe das fábricas, do trabalho formal, das exigências de horas e hierarquia o trabalhador se depara com a realidade da falta de direitos trabalhistas, onde não existem férias, décimo terceiro, descanso semanal, e mesmo sem qualquer vínculo empregatício as plataformas cobram fidelidades aos seus serviços como exemplo às ameaças de bloqueios em contas, não muito diferente do que se passa nas fábricas e trabalhos formais em geral, onde o assédio moral vem sendo cada vez mais aplicado

⁹ (CLT) É a consolidação de leis do trabalho pelo decreto de Lei nº 5.452, de 1 de maio de 1943, sancionada pelo então presidente Getúlio Vargas, unificando toda legislação trabalhista existente no Brasil. Seu principal objetivo é a regulamentação das relações individuais e coletivas do trabalho, nelas prevista. Disponível em: <https://www.giutrabalhista.com.br/temáticas/clt.htm> .

em forma de controle dos colaboradores que sem muita opção acabam submetidos a situações de real constrangimento um contexto danoso mas real o que demonstra um intenso avanço da precarização nas novas formas de trabalho.

3.2 Self-made man

A informalidade como saída pela sobrevivência é alimentada pela esperança do trabalhador em se tornar um self-made man, sendo um discurso neoliberal da produtividade utilizado como artimanha capitalista para novas formas de acumulação. Assim surgem trabalhadores com ideais de autônomo, empreendedores, optando em usar a sua “liberdade” para investir em si mesmo, mesmo ideal do discurso de Frederick Douglas¹⁰ (1872) em uma palestra em que o mesmo em suas próprias palavras afirmava que o self-made man “são o que são sem a ajuda de nenhuma condição favorável pelas quais outros homens geralmente se levantam no mundo e alcançam grandes resultados”.

O próprio ideal de self-made man traz essa ideia de alguém que se fez por si próprio, e por suas qualidades. Sua imagem física é representada por uma escultura da artista americana de Loveland, cidade do Colorado, Bobbie Carlyle¹¹, onde um homem surge de uma pedra se esculpindo, fazendo uma analogia de que podemos esculpir nosso próprio caráter e futuro através das nossas determinações e esforços.

Figura 6: Escultura da artista americana Bobbie Carlyle que representa o self made man.



Fonte: <https://www.eyeofthedaydc.com/2015/04/musings-un-design-bobbie-carlyle-sculpture/>

¹⁰ Foi autor de uma série de palestras onde foi desenvolvido o conceito de self made man com que durou décadas.

¹¹ Bobbie Carlyle. – É famosa por esculturas de bronze. Carlyle recebeu um diploma de arte pela Brigham Young University em Utah e ministra workshops no Colorado college of Art. Seu trabalho foi reconhecido e influenciado por Rodin e Michelangelo, e ela se inspirou na vida cotidiana. Disponível em: <https://www.bronzesgallery.com>.

O termo self-made man hoje é substituído pelo termo “empreendedor”, sendo um potente discurso de incentivo para o trabalhador, legitimando o self-made ainda em dias atuais, porém com uma nova roupagem. Essa legitimação se dá por meio da busca desenfreada pela autonomia financeira, através do acelerado ritmo de trabalho, da disponibilidade absoluta a sua jornada, se privando do sono, do descanso, muitas vezes para alcançar um objetivo ou acumular bens, depositando em si mesmo toda expectativa e responsabilidade. De acordo com Garcia (2021): “O sistema capitalista busca, através do discurso do self-made man, condições cada vez mais precárias e mão-de-obra cada vez mais baratas, vendendo a ilusão de que o indivíduo pode, apenas por ele mesmo, produzir e prosperar.” (GARCIA, 2021, p.210).

Desta forma, o sistema capitalista de produção se aproveita do discurso do self-made para disseminar a cultura empreendedora, onde o trabalhador não se submete diretamente a uma disciplina no interior de uma empresa, mas de forma espontânea se “polícia” e se “cobra” diariamente objetivando alcançar por meio de seus esforços e de um duro trabalho, uma felicidade que se encontra em um futuro.

Essa ilusão nada mais é que utilizar da mão de obra barata, manter o exercício de poder e o lucro acima de tudo, sem precisar monitorar o trabalhador, pois este por si próprio se encarregará de disciplinar-se, de trabalhar longas horas para ganhar mais, de não ter pausas para refeições e descanso, para produzir o máximo. Esta é uma forma de disciplinar o indivíduo e extrair tudo o que ele tem para oferecer.

O sonho do self-made man carrega uma série de sacrifícios a serem vivenciados pelo indivíduo. É um novo estilo de vida em que, em todo tempo, é necessário estar trabalhando em prol dos propósitos que se busca, e isso envolve corpo, alma e mente. A busca pela produtividade e pela alta performance faz parte da racionalidade capitalista, portanto, inerente àqueles que buscam viver dentro desse sistema. (GARCIA, 2021, p.206).

Essa é a realidade atual de muitos trabalhadores, o sonho do empreendedorismo, de ter seu próprio negócio, de ser patrão, tudo dentro da lógica da produtividade. O objetivo é apenas um, o lucro, e a partir disso, a subjetividade do indivíduo é de uma maneira sutil tomada pelos ideais capitalistas e neoliberais. A publicidade “trabalhe enquanto eles dormem”, cria no trabalhador a ideia de seguir uma rotina intensa de trabalho, sem pausas, em prol de uma conquista. Desta forma, todo lucro depende inteiramente do esforço feito pelo trabalhador, pois o valor recebido é proporcional às horas que se dedica a determinada função.

A partir do momento que o trabalhador compreende que o seu crescimento pessoal e profissional e que o trabalho dos sonhos (ganhando muito, trabalhando pra si, fazendo suas

horas de trabalho...) depende do quanto ele se esforça, ele se dedica a esta rotina sem limites, sem pensar nas consequências físicas e mentais que todo esse esforço pode vim a desencadear.

Muitos trabalhadores se encontram em um processo de adoecimento em virtude das extensas e cansativas jornadas de trabalho, sem o descanso necessário, além das consequências físicas, doenças mentais ocasionadas por estafa, estresse, ansiedade, que resultam em depressão, síndrome do pânico, crises de ansiedade, fazendo com que muitas vezes o trabalhador fique dependente de medicamentos ou de bebidas que estimulem a energia do corpo e da mente.

Esta é a realidade de muitos trabalhadores no Brasil, na luta pela sobrevivência em nosso país mergulhado nas duras condições de desigualdades sociais, milhões de pessoas viram assim como Orbem (2015) a reforma trabalhista contribuir para uma insatisfação profissional, dando espaço para contratos de prestações de serviços, eliminando assim as possibilidades de uma relação de trabalho como antes.

O trabalhador sem proteções por meio da própria legislação trabalhista tem agora no empreendedorismo e sua cultura, a solução para fugir das novas formas de trabalho. É no discurso do self-made man que podemos ver o sistema capitalista proporcionar um ideal de produtividade sem medidas, fazendo do imaginário do empreendedor seus propósitos em nome do lucro com condições de trabalho cada vez mais precárias e distantes do ideal do self-made man, o que é para a historiadora Virginia Maria Gomes de Matos Fontes, uma falsa evidência do empreendedorismo nas relações de trabalho contemporâneas.

3.3 Precarização do trabalho

A falsa evidência do empreendedorismo foi um dos temas tratado durante a 72ª reunião anual da sociedade brasileira para o progresso da ciência (SBPC¹²) em 02 de dezembro de 2020. Na ocasião a historiadora abordou temas como as relações de trabalho contemporâneo e precarização, o que para Fontes, é resultado das transformações sofridas pelo então capitalismo moderno, onde suas principais características afetam diretamente os direitos trabalhistas conquistados ao longo do tempo pela luta de classe onde o trabalhador é submetido a novas formas de trabalho que cada vez mais vem sido de certa forma normalizada seja pelo Estado, empresários, ou até mesmo pelo trabalhador em busca de se manter ativo na economia vigente

¹² Sociedade Brasileira para o Progresso da Ciência (SBPC) É uma entidade civil, sem fins lucrativos nem cor político-partidária, voltada para a defesa do avanço científico e tecnológico, e do desenvolvimento educacional e cultura do Brasil. Disponível em: sbpcnet.org.br/site/perguntas-frequentes/

embora esteja ativo seja sinônimo de insegurança e instabilidade uma vez que nas novas relações de trabalho o vínculo empregatício vem sendo cada dia mais abreviado e flexível o que nos faz entender Bourdieu (1998) ao exemplificar a precarização do trabalho como um mundo de domínio forçando situações de permanente insegurança ao trabalhador, que sem muitas opções sofrem as consequências de submissão e de exploração resultando em jornadas excessivas, diminuição de horários de descanso e refeições, onde muitas das vezes não há o pagamento de horas extras.

Para Pochmann o país atualmente está presente na divisão internacional de trabalho enquanto consumidor de bens e serviços digitais, o que faz as possibilidades de trabalho descente serem mínimas. O que contribui para relações trabalhistas abusivas típicas do modelo econômico vigente submetendo a classe trabalhadora a condições cada vez mais precárias a ponto do economista comparar a escravidão nos aspectos de degradação, desvalorização, inferiorização, tudo em nome dos interesses de uma minoria privilegiada.

Nesse cenário de perda de valores outrora conquistados temos ainda os assédios, moral e, sexual, sempre usados para forçar o trabalhador a aceitar essas condições sempre no discurso do risco de perder o emprego levando a muitos casos de doenças psíquicas. As novas organizações de trabalho percebem como um grande desafio os altos números de doenças e transtornos mentais relacionados ao trabalho. Em estatística do INSS de 2013, o transtorno mental está relacionado como a terceira causa de afastamento por mais de 15 dias de trabalho.

O que denota o ambiente de trabalho como um local de insatisfação, perseguição, assédios, onde não há condições de trabalho, risco de acidentes, falta de planejamentos e supervisão como relata os colaboradores na maioria dos casos. Esses impactos se tornam cada vez mais comuns nessa nova configuração do trabalho, acarretando em alto número de desemprego que Antunes (2000) é resultante de novas formas produtivas flexibilizadas e desregulamentadas onde o trabalhador mesmo cumprindo com uma carga horária abusiva em todos esses sentidos citados, no final é pago bem abaixo do que se necessita para sua própria sobrevivência caracterizando um cenário de precarização que não é apenas privilégio do Brasil, mas do mundo inteiro e com uma perspectiva duradoura uma vez que a classe trabalhadora se vê a cada dia menos representada seja por movimentos sociais partidos de esquerda ou sindicatos.

Contestada por muitos a reforma trabalhista de (Lei 13.467, de 2017) assinada pelo então presidente Michel Temer, veio como proposta de flexibilizar ainda mais as relações de trabalho prometendo uma retomada na economia do país aumentando os números de empregos, o que infelizmente até os dias de hoje não surtiu o efeito esperado restando ao trabalhador

cumprir com novas imposições resultando insatisfações e contribuindo ainda mais para o aumento de autônomos e da informalidade que como resposta da sociedade para nova lei que aprovou os principais pontos a seguir de acordo com a tv senado em redação em sua página online em 02, 05, 2019 às 13 h 16.

- Os acordos coletivos passaram a prevalecer sobre a legislação. Com isso o que for acertado entre empregado e empregador não é mais vetado pela lei, respeitados os direitos essenciais como férias e décimo terceiro.
- O pagamento da contribuição sindical, equivalente a um dia de trabalho, deixou de ser obrigatório.
- A jornada de trabalho, antes limitada há 8 horas diárias e 44 horas semanais, pode ser agora pactuada em 12 horas de trabalho e 36 horas de descanso, respeitadas às 220 horas semanais.
- As férias de 30 dias corridos por ano, agora podem ser parceladas em até três vezes.
- Possibilidade de trabalho intermitente, com direito a férias, fundo de garantia do tempo de serviço (FGTS), contribuição previdenciária e 13 salários proporcionais. O salário não pode ser inferior ao mínimo, nem aos vencimentos de profissionais na mesma função na empresa.
- Grávidas e lactantes só poderão trabalhar em locais com insalubridade de grau médio ou mínimo. Mesmo assim, se for por vontade própria de desde que apresentem um laudo médico com a autorização.

Ainda hoje a reforma trabalhista é vista como prejudicial à classe trabalhadora contribuindo ainda mais com a precarização no setor de trabalho como afirmou o sociólogo brasileiro Ricardo Antunes em reportagem ao jornal Brasil de Fato do estado de São Paulo em 29, de abril de 2019 às 05:05. Na ocasião o entrevistador Marcos Hermanson pergunta como a reforma refletiu no judiciário? A resposta de Antunes foi precisa ao dizer que foi refletida de forma brutal, e que proporcionou uma queda das reivindicações judiciais.

Podemos avaliar o quanto o trabalhador saiu perdendo, pois era uma das alternativas do empregado ao sentir que foi prejudicado em um final de contrato, por exemplo, dessa forma contribuiu para os “acordos” entre patrão e funcionário onde o cenário não é nada satisfatório ao trabalhador que sempre sai perdendo, ainda sobre a reforma, Antunes afirma que a ideia é acabar com a justiça do trabalho. O que seria de forma direta o fim dos direitos trabalhistas.

A precarização do trabalho contribui para uma insatisfação conjunta promovendo a busca pela informalidade na esperança de sobrevivência de forma geral. É o que podemos ver nas ruas, esquinas e praças das cidades, onde milhares de pessoas na tentativa de se manterem ativos na economia sofrem a deterioração dos modos de vida amargando a exclusão social e econômica. Nesse cenário de desemprego em massa muitos apelam para vendas e trocas em geral, ou até mesmo oferecem sua força braçal por qualquer valor para seu sustento aumentando ainda mais o setor informal. Com as políticas sociais cada vez mais restritas o trabalhador é incentivado a buscar alternativas, soluções, algo típico do sistema neoliberalista na ausência do Estado em promover seu papel assistencial restando à migração para o empreendedorismo a exemplo do micro empreendedor individual (MEI) no discurso de auto sustentabilidade através do esforço próprio atraindo o trabalhador a uma ideia de patrão, de ser livre e conseguir seus objetivos financeiros de forma mais rápida e autônoma. Porém, a realidade é que em grande maioria esses microempreendedores seguem de forma precarizada trabalhando cada vez mais e contrariando os seus principais ideais de liberdade com cada vez menos tempo livre, e sem direitos trabalhistas. Para Antunes, as superações de todas essas dificuldades enfrentadas pelo trabalhador estão nos sindicatos, partidos e movimentos sociais que precisam se articular de forma estratégica unindo suas forças para uma tentativa de suprir as demandas de representatividade dessa nova classe de trabalhadores que encaram como um flagelo a dura condição de desempregado.

Com a precarização nas relações, as novas formas de trabalho e a produtividade desenfreada do self-made man, o trabalhador encontra como saída à submissão a trabalhos temporários, com ausência de vínculos formais e sem a garantia de direitos. Com o surgimento de novas formas de organização do trabalho e com os avanços da tecnologia surge a plataforma digital chamada Uber, onde o trabalhador não se vincula diretamente a uma empresa, não se submete a relações cansativas e exigentes com patrões, não tem uma carga horária fixa e não recebe um valor unificado mensalmente. Ele apenas preenche um cadastro, avalia as condições de participação, ou seja, se se encaixa no perfil solicitado, trabalha as horas que desejar e ganha proporcional há essas horas, sendo visto como uma forma menos “agressiva” de trabalho.

4 UBERIZAÇÃO

Neste capítulo será abordado sobre o surgimento da empresa Uber, a logística de trabalho dos parceiros da empresa, as rotinas e relações de trabalho, a busca pela garantia de direitos e a ausência de leis trabalhistas que protejam essa categoria. Será discutido ainda o cerne do referido trabalho, sendo este, o Uber em Campina Grande, a rotina de desgaste dos parceiros que pela ilusão do self made tentam ser empresários de si mesmo, fazendo suas horas de trabalho, seu próprio capital e sua fonte de renda.

4.1 Uber

Com a tecnologia cada vez mais ao alcance de todos, temos o capitalismo moderno promovendo diversas mudanças e criando novas relações de trabalho. O uso das plataformas digitais é uma realidade que faz parte do nosso cotidiano. Hoje no Brasil diversas empresas funcionam através dos aplicativos, o adjetivo “uberização” usado hoje popularmente, vem de uma das plataformas digitais mais valiosas do mundo, atualmente avaliada em mais de 80 bilhões de dólares, se trata da plataforma digital Uber¹³, um aplicativo de mobilidade urbana fundado no ano de 2009 pelos engenheiros Travis Kalanic e Garrett Camps nos Estados Unidos.

Figura 7: À esquerda Travis Kalanic e à direita Garret Camps, criadores do aplicativo Uber.



Fonte: <https://www.the-sun.com/news/2368050/who-founded-uber-app-history/>

Foi em Paris, justamente em um evento de tecnologia que os engenheiros se depararam com dificuldades de locomoção na cidade pela dificuldade de transportes como o taxi, assim tiveram a ideia de criar um aplicativo que contribuísse nesse sentido. Retornando para São

¹³ Linha do tempo, últimas notícias / Uber Newsroom. para saber mais sobre a história da Uber visite seu site oficial https://www.uber.com/pt_BR/newsroom/histort .

Francisco nos Estados Unidos, desenvolveram o projeto que teve sua versão inicial em março de 2009 com uma proposta voltada para uso de carros de luxo o que não contribuía para o reconhecimento do serviço para o uso geral por conta dos altos preços das suas tarifas. Isso mudaria em seguida, A empresa percebeu que para lucrar mais deveria trabalhar em mudanças nas tarifas atraindo cada vez mais usuários popularizando os serviços do aplicativo, se consolidou como a maior plataforma digital de mobilidade urbana do mundo.

O aplicativo ainda hoje tem sua versão inicial ativa na versão Uber Black oferecendo uma tarifa acessível, a empresa cresceu e se tornou alvo de constantes conflitos, principalmente com taxistas e serviços de mobilidade pública com destaque para empresas de ônibus. O interessante é que mesmo com pautas de regulamentação e atritos com outras empresas, a empresa UBER sempre ganhou notoriedade com as polemicas assim cada vez mais foi ganhando visibilidade.

No Brasil com o advento da copa do mundo em 2014, o aplicativo inicia seus serviços na cidade do Rio de Janeiro, sede dos jogos. Com o desenvolvimento tecnológico em alta e as demandas em soluções no transporte urbano sempre sendo um grande problema nas grandes cidades, o serviço não demorou pra ser aceito por parte dos usuários pelo o que mostra em um quadro nacional divulgado pelo Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (IPEA) que mostra que em 2018, apenas 4 anos depois da chegada do aplicativo pioneiro em mobilidade urbana no Brasil, o número de usuários de transporte público nas grandes cidades do Brasil não passavam mais do que 60% do que foi na década de 1990. Além do salto na frota motorizada de carros que cresceu 77% entre os anos de 2008 a 2018. Esse crescimento se deu principalmente pelo uso de plataformas digitais de mobilidade urbana. Os números alcançados pelo UBER no Brasil revelam a aceitação por parte dos usuários e o grande poder de lucratividade no país, segundo mostra a página (Fatos e Dados¹⁴) do UBER, Em poucos anos o Brasil se tornou o segundo maior mercado do mundo, com incríveis marcas de mais de 600 mil motoristas cadastrados e 22 milhões de usuários aptos a solicitar corridas, isso em setembro de 2018, apenas 4 anos após seu início de operação no país que ganhava não apenas um serviço de mobilidade urbana, mas assim como na visão de Thompson (1987) uma nova classe trabalhadora a partir da experiência e ação coletiva de indivíduos que optaram pela nova forma de renda oferecida.

Destaque para cidade de São Paulo, que em 2016 havia ultrapassado a cidade do México se tornando a cidade com o maior número de corridas do mundo, todo esse sucesso justifica os

¹⁴ É a página online que a empresa Uber usa para dá informações, exibir materiais, e apresentar números de forma oficial.

aproximadamente 3,7 bilhões de reais arrecadados com a sua operação no país em 2018, registrando assim um aumento de 306% em relação a 2016, e de 15% em relação a 2017. Segundo a nota exibida pela empresa: “Os números da UBER demonstram seu poder de movimentação na economia do país, contribuindo com diversos setores como comercio, alimentação, e serviços, além dos que são diretamente ligados a mobilidade urbana como, postos de gasolina, oficinas mecânicas e lojas automotivas em geral”.

Desde maio de 2019 a empresa UBER comercializa suas ações na bolsa de valores de Nova Iorque. Com arrecadações em torno de 8,1 de bilhões de dólares ao final do dia, isso garantiu a empresa uma avaliação de mais de 82 bilhões de dólares. Porém, seus números positivos andam lado a lado com a realidade opositora ao seu funcionamento através de leis, protestos, e notória precarização por parte de seus motoristas que recebem pela empresa o nome de parceiro na tentativa de amenizar a imagem negativa de seus serviços podendo assim contribuir para uma baixa nas suas ações na bolsa. No caso do Brasil em nota a empresa já demonstrou preocupações principalmente na área de segurança, uma vez que já se tornou comum, notícias de corridas pelo aplicativo acabarem em assaltos, ou até mesmo assassinatos de motoristas, o que não lhe rende uma boa imagem.

4.2 Desproteção da categoria

A desproteção dos colaboradores segue sendo o principal ponto em discussão quando o assunto é precarização. A cada dia vem crescendo os casos de violência contra motoristas por aplicativo em todo país, o que vem causando transtorno à categoria que se ver prejudicada principalmente por não contar com alguma iniciativa de fato eficaz, uma vez que todas medidas adotadas por parte dos aplicativos são totalmente remotas, as empresas contam com a tecnologia cada vez mais avançada, fabricando ferramentas de segurança em discursos de proteção aos motoristas parceiros. Na teoria, alternativas não faltam, porém, na prática tudo se resume a um auxílio a distância onde acabam não suprimindo as demandas dos motoristas, como mostra alguns exemplos de medidas de segurança a seguir disponíveis no aplicativo Uber:

- **Suporte aos motoristas:** Segundo informações disponíveis no próprio aplicativo, a empresa Uber oferece suporte 24 horas durante toda semana, através do app ou por telefone. O que não se torna tão fácil após um assalto ou até mesmo um crime de latrocínio;

- **Comunidade inclusiva:** Onde a Uber desenvolve regras para motoristas e usuários em conjunto com as autoridades. Nessa medida a exemplo, ao desviar de uma rota já definida pelo GPS, ou pausas longas durante a corrida, o motorista é advertido com mensagens de voz com possibilidades de intervenção policial ou a suspensão da conta do aplicativo;
- **U-Check:** verificação de usuários: Nessa medida o usuário só pode solicitar uma corrida com forma de pagamento a dinheiro, quando são fornecidas informações como número do CPF, e a data de aniversário, que passarão por checagens junto a base do governo federal, essa verificação também é usada em corridas com cartão de crédito. Outra ferramenta em testes pelo aplicativo vai verificar identidades e CNH, em processo de cadastramento. Infelizmente esse bom conjunto de medidas se tornam ineficazes pelo próprio aplicativo uma vez que o mesmo aceita corridas pra terceiros restando ao motorista a opção de cancelar ou não a corrida;
- **U-Help:** ligação para a polícia. Nessa função o motorista tem a opção de realizar uma ligação direta com a polícia apertando um botão, contando ainda com a localização exata através do seu celular, o uso dessa opção perde o sentido quando por exemplo a vítima recebe voz de assalto, o celular é objeto mais cobiçado pelos criminosos uma vez que sem ele a vítima não poderá pedir socorro no momento do assalto;
- **U-Elas:** nessa opção uma motorista parceira pode escolher receber viagens apenas de mulheres. Por mais que a iniciativa seja válida, infelizmente hoje o crime não difere gêneros e assaltos a essa categoria vem se tornando comuns em todo país.

Esses exemplos mostram como existe uma grande lacuna entre “suporte” por parte dos aplicativos e motoristas. Nesse caso o motorista se ver desprotegido, pois na pratica o aplicativo se torna abstrato. É o motorista de fato que se expõem nas ruas contam com a sorte em busca de seu sustento onde a cada viagem as chances de surpresas indesejáveis só aumentam.

A violência sofrida pelos motoristas por aplicativo vem ganhando espaço nos principais meios de comunicação do país. O destaque dia 06/06/2021 quando o Fantástico exibiu uma matéria sobre o número de assaltos e mortes de motoristas por aplicativo em trabalho. Segundo a revista eletrônica o ano de 2021 já registrava mais de 43 assassinatos no país e os números de assaltos crescia em todas as regiões do Brasil, o que mostra a ineficácia das medidas de segurança por parte das plataformas digitais. A matéria ainda contou com entrevistas de motoristas que passaram por diferentes formas de violência, o que repercutiu e rendeu

discussões no sentido de soluções para categoria. A matéria se tornou polêmica por usar por diversas vezes durante a apresentação o áudio da chamada de corridas usada pelo aplicativo Uber, isso por que a matéria não se restringia apenas ao Uber a uma categoria, uma classe, que conta com mais aplicativos em uso no país como 99 pop, In Drive, Maxim, entre outros. Atualmente mais de 500 municípios já contam com esses serviços de mobilidade urbana no país, dados apresentados em nota quando a empresa completou 7 anos de operação no Brasil.

A impunidade dos casos de violência contra motoristas também vem crescendo e causando a desistência de muitos de seguir nas ruas prestando seus serviços. Sem uma iniciativa conjunta da categoria dificilmente resultados melhores chegarão, a classe se ver desprotegida não só em questão de violência. As diversas demandas surgem, a exemplo de viúvas de motoristas por aplicativo, que em trabalho acabam sendo assassinados e sem uma relação trabalhista oficial, suas companheiras ficam desassistida de qualquer necessidade. Exemplos como esses dão conta que estamos tratando de uma relação de um capitalismo moderno, onde a vida que interessa é apenas do capital, assim sem representação para uma voz ativa milhares de motoristas em todo país sem organização sucumbem números negativos quanto a desproteção, a exemplo

Por se tratar de relações artificiais em primeiro plano, motoristas e aplicativos vivem em constantes conflitos. Se por um lado as plataformas digitais apresentam investimentos e alternativas para o combate a violência, por outro temos os motoristas que denunciam a dura realidade de seu trabalho nas ruas. Na ausência de medidas voltadas ao presencial, a grande maioria dos motoristas apoiam abordagens diretas de seus veículos como também de passageiros, na intenção de inibir e evitar possíveis novos crimes. Ou até mesmo adesivagens em forma de padronização para uma melhor identificação. Nesse processo podemos ver motoristas tentando de diversas formas encontrarem soluções para suas demandas enquanto temos as plataformas cada vez mais crescendo e se ausentando das suas responsabilidades como os vínculos empregatícios não reconhecidos a categoria. Essa forma de desproteção é questionada sem êxito pelos motoristas que aguardam por representatividades que possam garantir a dignidade de poder trabalhar com mais segurança.

No Brasil a empresa Uber virou alvo de protestos por seus respectivos concorrentes, com destaque para os taxistas que se apresentam como os maiores prejudicados com o início de suas operações no Brasil. É o que mostra uma reportagem do G1, em São Paulo, no dia 19/08/2015. A empresa passaria a ser alvo de projetos de leis até mesmo em cidades que ainda não tinha previsões ou planos de atuar. Cidades como Rio de Janeiro e São Paulo e Brasília registraram ações contra os serviços oferecidos pela UBER, movidas por associações de taxistas

que saíram as ruas em protestos. Destaque para Brasília, para o TJ-DF, o serviço da empresa é “de transporte motorizado privado, autorizado pela lei 12.587/12, o que não coincide com o serviço de transporte público individual prestado pelos taxistas”.

Figura 8: Taxistas em protesto contra Uber. À esquerda na cidade de São Paulo, em frente à Câmara Municipal. À direita no Rio de Janeiro.



Fonte: Foto à esquerda: Carolina Dantas/G1. Foto à direita: Roney Domingos/G1.

4.3 Uber em Campina Grande

Situada no Agreste da Paraíba, a aproximadamente 120 km da capital João Pessoa, Campina-grande, a rainha da Borborema como é popularmente chamada, se tornou internacionalmente conhecida por realizar “O maior São João do mundo”, festa que movimenta sua economia no mês de junho, atraindo milhares de turistas de diversas partes do Brasil e do mundo. Seu calendário de programações anual ainda conta com eventos religiosos no período do carnaval, com destaque a consciência cristã realizada no parque do povo, outros eventos como o “natal iluminado” e festival de inverno movimentam a cidade que conta com um forte e tradicional comércio em seu centro, além de shoppings, bares e lanchonetes, e áreas de lazer como o parque da criança, cultura com seus pontos turísticos como o açude velho, e as estátuas dos tropeiros da Borborema, e as de Luiz Gonzaga e Jackson do pandeiro, e museus espalhados por toda parte, além de contar com uma boa infraestrutura de viadutos, avenidas, e ruas asfaltadas e calçadas. Com todo esse potencial, Campina Grande não demorou muito pra ser avaliada como mais um investimento das plataformas digitais de mobilidade urbana. Porém, suas atividades na Rainha da Borborema não prometiam ser nada fácil, pois antes mesmo de qualquer um funcionamento, O G1 Paraíba já anunciava em sua página online que um projeto de lei municipal teria sido aprovado na Câmara Municipal de Campina Grande no dia 28 de outubro de 2015.

Um projeto de lei de autoria do vereador Alexandre do sindicato (PHS), a situação para os aplicativos seria ainda mais agravada por conta do projeto ser aceito entre os parlamentares

por uma maioria esmagadora, que contou com apenas uma abstenção na representação do vereador Murilo Galdino (PSD). Segundo Alexandre do sindicato, autor do projeto, a avaliação foi positiva: “vejo com muita alegria essa aprovação, porque Campina Grande sai, como sempre, na frente. Ganhando positivamente toda categoria dos taxistas”. Na ocasião o projeto precisaria ser sancionado pelo então prefeito Romero Rodrigues.

No dia 08/03/2017 o Portal Correio através de sua página online, divulgou o interesse da Uber em operar em Campina grande, e que uma reunião seria feita nesse mesmo dia na cidade já no intuito de cadastrar motoristas parceiros, com exigências mínimas para cadastro. O motorista precisava ter sua carteira de habilitação contendo autorização de exercer atividade remunerada, possuir um veículo de ano 2008 ou mais novo, e que o mesmo tenha o ar condicionado apto para o uso, e que o carro tenha 4 portas. De acordo com o Correio Online, o próprio presidente da associação paraibana dos motoristas de transporte privado individual, Paulo Queiroz, afirmou que os serviços do aplicativo já poderiam estar em funcionamento nos próximos 45 dias em Campina Grande. Essa informação trouxe muita inquietação, principalmente por conta dos taxistas, que já sabiam do impacto econômico causado pelo aplicativo nas cidades em que foram implantados.

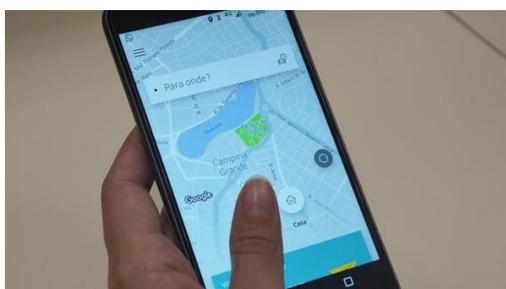
O funcionamento dos aplicativos necessitava de regulamentações, e a lei de número 12.587/2012 permitia o uso de transporte para mobilidade urbana, porém, não incluía os aplicativos. Assim a lei 13.640/2018 popularmente conhecida como (Lei do Uber) contribuiu para o início das atividades incluindo os aplicativos na lei nacional de mobilidade urbana. Assim não seria mais necessário contratar a exemplo um motorista ou taxista cadastrado em alguma prefeitura, os tempos de modernidade e tecnologia traziam a facilidade do uso dos aplicativos, favorecendo as grandes empresas de mobilidade urbana.

Como a lei federal hierarquicamente se faz maior que as municipais, os aplicativos estariam liberados para operar com a garantia de não serem impedidos de oferecer seus serviços, com destaque para o artigo 11-A que transfere para as prefeituras a responsabilidade de regulação dos serviços, sem muitas restrições facilitando o crescimento do mais novo segmento, que não precisava das instalações de placas vermelhas, nem alvará para seu funcionamento, limitação de placas ou motoristas, exigências usadas no controle da categoria dos taxistas em muitas cidades do país. Assim os aplicativos poderiam iniciar suas atividades, porém contando ainda com muito protesto das classes rivais.

Para Campina Grande a espera pelo uso do aplicativo chegaria ao fim no dia 11 de Maio de 2017. Era o anúncio da reportagem exibida pelo G1Paraíba com a informação confirmada pela assessoria do Uber, Campina Grande passaria a ser a cidade 54 no Brasil a usar o aplicativo

Uber na modalidade uberX. Com valores acessíveis, o aplicativo iniciou suas atividades com descontos de 20 reais para os usuários em suas primeiras corridas através de um código promocional exclusivo. A novidade foi aceita rapidamente pela população campinense que sofria com as precariedades dos serviços de transporte público. A espera pelo ônibus em pontos espalhados pela cidade era motivo de insegurança por parte dos usuários, as altas tarifas dos táxis também eram motivo de insatisfações.

Figura 8: Aplicativo Uber chega à Campina Grande. Na imagem, mapa de Campina Grande-PB.



Fonte: Krystine Carneiro/G1.

Os taxistas por sua vez não demoraram em protestar contra os aplicativos alegando a necessidade de regulamentação como anunciou o G1 Paraíba no dia 31/10/2017, quando a classe saiu as ruas da cidade e se concentraram no pátio do parque do povo com cartazes e faixas pedindo a aprovação do projeto de lei 28/2017, que contém exigências para as plataformas. O evento contou com a participação de mais de 200 taxistas, porém mesmo diante de todas as polêmicas envolvendo os aplicativos, foram neles que os usuários puderam optar em uma mobilidade urbana de forma mais rápida, segura, e acessível como mostra os valores a seguir. Preços Uber em Campina Grande:

- R\$ 2,00 (preço base), mais R\$ 1,05 (P/KM) mais R\$ 0,12 (p/min);
- Preço mínimo e taxa de cancelamento: R\$ /custo fixo: R\$ 0,75.

Figura 9: Taxistas nas ruas de Campina Grande para aprovar PL 28/2017



Fonte: Alex Sandro Gomes/Arquivo Pessoal

Com os valores desproporcionais e a prefeitura por lei com a liberdade de regular os aplicativos, não demorou muito para surgir o primeiro projeto de lei em proteção as empresas de ônibus. O projeto de lei aprovado pelos vereadores no dia 18/06/2019, tem o propósito de impedir que aplicativos de mobilidade urbana que atuam na cidade não ofereçam corridas com valores que concorresse diretamente com os ônibus. As corridas deveriam ter valores no mínimo em dobro em relação às passagens de ônibus, além de uma taxa de 1,5 em cada corrida destinada para o FMMU (Fundo Municipal de Mobilidade Urbana) sendo revertido em obras no sistema viário da cidade, entre outras como representações físicas na cidade e um seguro APP (Acidentes Pessoais a Passageiros).

Na época o Uber cobrava o valor mínimo de R\$ 6 reais em Campina Grande, já as empresas de ônibus R\$ 3,70. Outros aplicativos usados na cidade como o 99 pop cobrava R\$ 5.50. A polêmica seguiu com o então prefeito da cidade afirmando que a questão da tarifa seria um ponto vetado. Destaque para a posição do vereador João Dantas, líder da bancada governista da Câmara Municipal, que se posicionava contra a PL e a interferência do governo sobre o poder privado. Segundo João Dantas “Uma lei municipal não pode se sobrepor a uma legislação Federal, portanto, sendo um atropelo do poder municipal a todo um contexto federal que está em vigor e que tem as suas normas gerais”.

O fenômeno da uberização tomou conta das ruas, milhares de motoristas aderiram a novidade investindo em carros próprios ou até mesmo alugados. Uma nova classe de trabalhadores surgia na cidade com os mesmos conceitos que lembram a definição de classe para o britânico Edward Thompson (1987 a v.1, p.10) “alguns homens, como resultado de experiências comuns (herdadas ou partilhadas), sentem e articulam a identidade de seu interesse entre si, e contra outros homens cujos interesses diferem (e geralmente se opõem) dos seus”. A nova classe rapidamente se articulou e ganhou forças atraindo outros aplicativos que se instalaram na cidade promovendo ainda mais opções de uso para os usuários. A cidade vivia tempos que segundo ANTUNES (2018) é caracterizado pelo proletariado digital, como resposta as profundas mudanças sofridas pelo modelo capitalista nos últimos 40 anos. Com sua agitação

diária, a cidade passou a contar com as plataformas para suprir suas necessidades. As frotas de ônibus urbano atualmente são reduzidas aos sábados, domingos e feriados. Ao longo da semana os horários de circulação iniciam das 05:00 horas e vai até as 20:00 com algumas linhas prologando a circulação em bairros de maior movimentação como o bairro do Catolé onde se localiza o principal shopping da cidade. Aos sábados o horário é reduzido até as 19:00 horas e aos domingos até as 18:00 horas, porém essa circulação aos domingos são apenas em linhas de maior movimentação de passageiros, nesse caso muitos usuários de transportes coletivos ficam sem a opção dos ônibus restando as demais opções como táxis, moto taxi e os aplicativos que se tornou a principal opção da população por toda facilidade oferecida pelas plataformas digitais através dos serviços prestados pelos motoristas por aplicativos como segurança por se tratar de profissionais rigorosamente cadastrados, deslocamentos definidos pelo próprio usuário o que garante uma maior mobilidade e menos perda de tempo, economia por se tratar de um serviço de baixo custo, entre outros. A prefeitura por diversas vezes incentivou os transportes coletivo da cidade, até mesmo com o uso da integração, aplicativo para controle de horário dos ônibus, e baixa no valor das tarifas como em 31 de janeiro de 2022, quando a prefeitura anunciou que a passagem de R\$ 3,90, passaria a custar R\$ 3,75.

Porém, mesmo diante dos esforços, a categoria parece não ter forças diante as vantagens do uso dos carros agregados aos aplicativos de mobilidade urbana, os serviços prestados pelo Uber e semelhantes tem a vantagem de ser usado por até 4 pessoas que vão a um mesmo destino, ou com paradas no percurso isso cobrando independentemente de quantos estejam usando nessa mesma corrida. O deslocamento até o passageiro é por conta do motorista, que faz percursos escolhido pelo usuário através do aplicativo, com acompanhamento via satélite da chegada do veículo, e com a segurança de não estar em um coletivo aberto ao público como os ônibus, a aceitação foi cada vez mais crescendo. Dos projetos de lei aprovados contra a categoria hoje pouco são lembrados, e as tarifas iniciais do Uber baixaram pra um valor mínimo de R\$ 4,50. A 99 pop maior concorrente, ainda continua com o valor mínimo de R\$ 5,50, outros aplicativos como o InDrive tem sua principal característica voltada ao consenso do valor da corrida entre o passageiro e o motorista, que por sua vez se torna nesse panorama de valores o mais prejudicado por arcar com a manutenção do seu carro e combustível que está em alta em todo o país. Esses são apenas alguns dos muitos problemas na saga diária dos motoristas por aplicativos em Campina Grande.

Vale salientar que, para muitos motoristas na cidade, os aplicativos foram motivo de muitas alegrias com saldos impressionantes, porém o acúmulo de motoristas e a chegada de outros aplicativos semelhantes fizeram as rendas se dividirem e esses foram uns dos grandes

motivos para a crise atual enfrentada pelos motoristas que sempre protestaram por reconhecimentos da categoria. Um dos grandes mitos dos aplicativos é o valor que os motoristas recebem pelas viagens, uma vez que o valor apresentado pelos aplicativos não é diretamente para bolso dos motoristas, as manutenções do carro, internet móvel e principalmente os preços dos combustíveis se tornaram os grandes vilões da categoria que por diversas vezes saíram às ruas em protesto contra os preços dos combustíveis. Os motoristas protestam por reajuste nas tarifas cobradas para continuar prestando seus serviços, porém, sem uma representação oficial, principalmente por parte dos aplicativos, seguem sem retorno para suas solicitações.

Atualmente em Campina Grande a jornada de trabalho de um motorista por aplicativo depende da disponibilidade e necessidade do então motorista parceiro, mesmo sem uma cobrança oficial de horas trabalhadas, os principais aplicativos atuantes da cidade cobram de seus motoristas uma postura de mais fidelidade às chamadas dos usuários. Mensagens de ameaças de bloqueios de contas são frequentes para os motoristas com menores índices de aceitação.

O medo de perder a oportunidade de renda em dias de instabilidade econômica é permanente, o sonho do self-made man agora se depara com a saga de precarização através das inúmeras situações que não são muito diferentes das formas trabalhistas do mercado de trabalho. A situação se agrava com a chegada do Corona Vírus (COVID-19). Com a pandemia os motoristas passam a se arriscar ainda mais pelas ruas da cidade. Os coletivos urbanos que já estavam em crises foram ainda mais evitados por parte da maioria da população com o medo da aglomeração e a precária higienização. Os motoristas parceiros recebiam diversas exigências para poderem circular, na luta contra o vírus mortal, muitas corridas com destino aos hospitais de referência ao combate contra a pandemia na cidade. O momento nos faz refletir sobre o que fala SANTOS, BOAVENTURA DE SOUSA (2020) segundo o autor: “A pandemia é uma alegoria, pois sua realidade não está nos nomes, mas no real medo de enfrentar um inimigo invisível, que mata desenfreadamente”.

Porém, temos uma realidade voltada à necessidade da sobrevivência encarada por motoristas que sem ter outra opção de renda continuavam a correr favorecendo principalmente as plataformas digitais que não pararam suas atividades em plena pandemia, pelo contrário, renovavam suas plataformas com as novas modalidades dentro da categoria, como o 99 entrega, a opção em dia de caos em rígida quarentena servia para usuários enviarem itens sem a necessidade de sair de casa, o “fique em casa”, lema do Ministério da Saúde não poderia ser seguido fielmente por motoristas que tinham o dever de suas obrigações voltado na esperança de lucros cada vez mais difíceis de serem conquistados por conta do advento da pandemia.

Nesse cenário de mudanças os motoristas que trabalhavam em carros alugados se viram sem condições de continuar com suas atividades, na tentativa de amenizar a situação, a prefeitura de Campina Grande por meio da Superintendência de Trânsito e Transportes Públicos (STTP), promoveu entrega de cestas básicas no dia 14/08/2021, na ocasião foi entregue 1.100 cestas a motoristas em modalidade drive thru no pátio da STTP, A quantidade de motoristas inscritos para receberem a cesta básica demonstrou a difícil situação atravessada pela categoria durante a pandemia.

Figura 10: Entrega de cestas básicas a motoristas de aplicativo durante a pandemia em Campina Grande



Fonte: <https://www.instagram.com/p/CMbz9qUhidd/?igshid=MDJmNzVkMjY=>

Segundo Santos, Boaventura de Sousa (2020) A pandemia trouxe evidências das fragilidades da nossa sociedade que hoje é dependente do consumismo promovido pelo modelo capitalista vigente. Percebemos nossas relações sociais sendo altamente prejudicadas e ao mesmo tempo ficou notória a divisão social e econômica, a partir do momento em que nas ruas em plena quarentena, trabalhadores principalmente informais, autônomos, seguiam dando ritmo a economia do país. Mesmo sem direitos trabalhistas, e nenhuma garantia quanto aos riscos que tomavam prestando seus serviços, milhares de trabalhadores saíam às ruas em busca de sua sustentabilidade, enquanto muitos podiam apenas seguir as recomendações da área da saúde ficando em segurança em suas casas. Não ter o direito de parar vai além de uma opção, e se torna um perigo constante para o motorista por aplicativo. Isso porque os impactos para a saúde são cada vez mais notórios se tornando um grande vilão para classe.

As longas jornadas trabalhadas pelos motoristas por aplicativo se tornam preocupante quando o assunto se volta à questão da saúde dos motoristas que através dessa oferta de rendimentos enfrentam problemas como o calor e a exposição a altas temperaturas durante o dia, dores no corpo pelo tempo excessivo sentado no veículo, muitos optam pelos horários

noturnos e acabam enfrentando distúrbios relacionados ao sono, a saúde mental é outro problema que cresce cada vez mais entre os motoristas que em sua grande maioria se queixam do trânsito agitados da cidade como engarrafamentos em horários de pico, buzinas, fechadas de trânsito, GPS, clientes, e até mesmo casos que acabam em acidentes que poderiam possivelmente ser evitados.

Essa é a realidade enfrentada por motoristas por aplicativos não só de Campina Grande, mas de todas as cidades que os aplicativos operam. O grande risco de doenças como trombozes, infartos, problemas renais, surdez, e psíquicos, são constantes nesse lado sombrio dos aplicativos. A obesidade é outro problema na categoria que troca horários de atividades físicas pelo volante diante da necessidade de estar trabalhando. Essa opção se torna perigosa quando observamos os números de motoristas acima do peso e com doenças relacionadas a falta de exercícios físicos ou de uma má alimentação ou pouco hábito de beber água. Fatores como esses colaboram para acidentes que poderiam ser evitados a exemplo do caso de Kaique Reis, motorista por aplicativo que confessou que cochilou causando um grave acidente envolvendo o ex-bbb Rodrigo Mussi em São Paulo no dia 31 de março de 2022. O motorista por aplicativo cumpria excesso de jornada, o delegado que esteve a frente das investigações apontou que o excesso de trabalho não foi fiscalizado de forma coerente pelo aplicativo da Uber, e que vários dias seguidos o motorista cumpriu longas jornadas de trabalho. O caso mobilizou a categoria que se viu representada na difícil situação do motorista, onde a associação dos motoristas por aplicativo de Campina Grande mobilizou a categoria alertando os riscos que todos correm no excesso ao volante, vídeos e palestras são mensalmente passados como forma de prevenção a doenças, acidentes, como outras demandas da classe, que tem na violência o seu maior problema enfrentado nas ruas de Campina Grande.

Na saga dos motoristas por aplicativos em Campina Grande várias demandas comprovam a precarização da classe trabalhadora que viram nos serviços oferecidos pelas plataformas digitais a esperança de se manter ativos em uma economia cada vez mais restrita, porém, está na violência o grande fator negativo que desestimula e promove insatisfação pelos motoristas que ver suas vidas em perigo nas diversas situações que acontecem em uma corrida, aumentando os números de boletins de ocorrência nas delegacias da cidade que relatam violências sofridas pelos motoristas.

Dezembro de 2021 ficou marcado pelo grande número de assaltos a motoristas na cidade de Campina Grande. Em um mês que geralmente é diferenciado pelas datas de festa natalina e de passagem de ano, é lembrado com muito pesar pela classe trabalhadora que sofreu com os

assaltos e com a perda de dois jovens motoristas assassinados brutalmente em crimes de latrocínio.

Em uma redação publicada pelo jornal digital (Paraíba online) mais um registro de protesto por motorista de aplicativo foi registrado na cidade. O protesto contra casos de violência tomou as ruas da cidade, a manifestação contou com a presença de familiares das vítimas e do presidente associação de motoristas por aplicativo de Campina Grande, Germógleo Bezerra, que pregava mais prudência em relação a horários, e localidade para atendimento por parte dos motoristas, o mesmo reconhece que a população estaria sendo prejudicada por incentivar os motoristas a ter esse tipo de cautela, porém, essas medidas seriam para própria segurança da categoria.

Em geral destacamos as principais demandas desses motoristas que optaram pelos aplicativos na esperança de se manterem ativos na economia da cidade. Favorecendo as empresas digitais com arrecadações de até 30 % dos valores das corridas, além de assumir todos os custos para manter seu trabalho, como manutenção, limpeza, combustível, seguro do carro, emplacamento, IPVA, entre outros, para as empresas restam apenas à conexão dos motoristas com o público consumidor, essas vantagens que as plataformas conseguem através dos motoristas são típicas de uma relação trabalhista abusiva o que deixa evidente que suas lutas ainda estão longe de chegar ao fim, com o passar dos anos a sensação que fica é de uma precarização ainda maior por parte das plataformas, que visando a sustentabilidade no mercado financeiro se restringem em reconhecer os motoristas parceiros como seus empregados, com jornadas de trabalho cada vez maiores no intuito de arcar com todos os custos de ser um motorista parceiro e tentar alcançar algum lucro, motoristas arriscam suas vidas pelas ruas de Campina Grande independentemente de horários, bairros, ou serviços prestados. Situações indesejadas como assédios, usuários alcoolizados, agressivos, calotes, cancelamentos e denúncias falsas aos aplicativos tornam-se cada vez mais comuns no cotidiano dos motoristas. Aos aplicativos ficam as respostas de milhares de motoristas de Campina Grande, que em seus protestos promovem uma avaliação crítica e racional de suas demandas apelando por melhorias como reajustes de tarifas, saber o destino final das corridas, segurança, e uma maior participação nos custos em geral para manter-se ativo nas plataformas.

O trabalho reconfigurado se torna uma saída para o sustento do trabalhador de uma forma geral diante suas necessidades básicas que para fugir do flagelo do desemprego optam a estarem nas ruas da cidade trabalhando de forma autônoma e informal como mostra Luna, J.P. (2010) em sua tese de (Doutorado em Ciências Sociais) a respeito dos mototaxistas em campina grande que no início de 2010 expande suas atividades na cidade de forma autônoma como

resposta à crise do trabalho formal. Centenas de pessoas desempregadas percebem nas motos a possibilidade de renda e passam a contribuir a uma relação de informalidade trabalhista que perdura até os dias de hoje. Os mototáxis por sinal foram também altamente prejudicados com a chegada dos aplicativos em Campina Grande. Uma vez que em grande maioria as corridas pelos aplicativos na cidade oferecem mais conforto, segurança, economia. Assim essa modalidade mesmo diante algumas regulamentações por parte da prefeitura municipal foi bastante reduzida pela concorrência desproporcional dos serviços oferecidos pelos motoristas por aplicativo.

As grandes empresas digitais trabalham na lógica do capitalismo moderno. Os aplicativos oferecem suas facilidades segundo seus interesses, assim não a uma prioridade em modalidades, e sim uma busca desenfreada para se manter ativa no mercado. Hoje os motoristas de aplicativos percebem o retorno dos serviços das motos não só nas entregas de alimentos, ou de algum outro tipo de encomendas, os principais aplicativos de mobilidade urbana da cidade como Uber e 99, já utilizam a modalidade com motos. O Uber moto, e a 99 moto. Fica notória a realidade de ciclos de relações trabalhistas abusivas, onde a informalidade e a falta de direitos trabalhistas são as maiores características desses processos. Uma vez que assim como os motoristas, agora os aplicativos usam essa nova modalidade contando com a flexibilidade das leis, fiscalizações, e se ausentando de qualquer vínculo trabalhista.

Mesmo diante de todas as dificuldades atravessadas pelos motoristas de aplicativo em Campina Grande, podemos ver por diversas vezes movimentos de resistência por parte da classe. As demandas são diversas e mesmo sem uma articulação e representatividade eficaz, motoristas promovem atos de protestos no intuito de chamar a atenção das autoridades, convocações de reuniões, até mesmo campanhas publicitárias foram realizadas.

Figura 11: Manifestação devido a altos preços do combustível e seus constantes reajustes. E à direita cartaz de convocação à paralisação nacional dos motoristas e motoqueiros de aplicativo.



Fonte: <https://www.instagram.com/p/CMbz9qUhidd/?igshid=MDJmNzVkMjY=> e <https://www.clickpb.com.br/paraiba/motoristas-de-transporte-por-aplicativo-paralisam-atividades-e-fazem-protestos-na-paraiba-240585.html>

Porém suas principais demandas parecem estar longe das prioridades das grandes plataformas digitais, como também do estado que pouco interfere flexibilizando ainda mais o cenário do trabalho na cidade. Resta a esperança de poder contar com regulamentações, leis que de fato favoreçam as principais demandas, o que não é impossível, uma vez que conquistas já foram alcançadas em países a exemplo da Austrália onde o Uber, segundo matéria da página o globo em 28/06/2022, concordou com piso salarial para motoristas na Austrália, temos também casos de apoio a decisões similares no Reino Unido e no Canadá, que objetivos em favor dos motoristas foram alcançados após decisões judiciais, o que prova que a classe ainda tem muito que fazer em articulações e em representatividade. A complexidade dos problemas enfrentados pelos motoristas cada vez mais sente a necessidade de uma unificação capaz de representar a classe em uma forma mais clara e produtiva.

Figura 12: Motoristas fazem paralisação e protestos nas ruas de Campina Grande



Fonte: <https://blogdomaxsilva.com.br/motoristas-por-aplicativos-fazem-paralisacao-em-campina-grande/> e

<https://www.clickpb.com.br/paraiba/motoristas-de-transporte-por-aplicativo-paralisam-atividades-e-fazem-protestos-na-paraiba-240585.html>

Sem essa organização dificilmente o cenário de precarização enfrentado mudará. Aos que ainda insistem na saga diária de um motorista por aplicativo em Campina Grande, resta à esperança de dias melhores, onde de fato as leis regularizem as relações entre motoristas e aplicativos e assim de alguma forma colaborem na luta dessa nova classe de trabalhadores que a tudo que indica continuarão nas ruas da cidade em busca de seu sustento de forma geral. Essa saga é mais que dirigir, é uma opção de sobrevivência que deve ser reconhecida por todos.

5 CONSIDERAÇÕES FINAIS

O desenvolvimento do presente estudo possibilitou uma importante análise quanto às relações de trabalho de forma precarizada por parte dos motoristas por aplicativo em Campina Grande como em todo Brasil. As plataformas digitais de mobilidade urbana fazem parte do cotidiano da sociedade campinense como em todas as cidades que já podem usufruir das vantagens oferecidas pelos aplicativos. Mesmo sendo notórias as relações abusivas das novas formas de trabalho, os motoristas seguem em suas sagas diárias por ser por muitas vezes a única opção de renda que lhe resta. Não simplesmente uma escolha, mas sim uma submissão pela necessidade de se manter ativo na economia vigente.

Ao longo do processo da globalização podemos ver o quanto o capitalismo financeiro promoveu mudanças que afetaram diretamente as relações do trabalho, e após a conclusão da pesquisa presente, podemos entender que desse processo se resultou o modelo do novo liberalismo que ao ser inserido no Brasil influenciou medidas de flexibilizações de leis, privatizações em massa, perdas de direitos trabalhistas, o que veio na proposta de alavancar a economia oferecendo novas oportunidades de emprego, não funcionou, restando insatisfações e muito desemprego e informalidade em todo país.

Enquanto consideração final, temos o novo modelo econômico liberal influenciando a reestruturação produtiva causando sucessivas demissões com a diminuição da mão de obra viva perdendo espaço para as máquinas, terceirizações, característica marcante do Toyotismo. Entendemos que os avanços tecnológicos fazem parte desse processo permitindo o surgimento de diversas ferramentas digitais, vai ser nessa difusão da informática que o capitalismo financeiro moderno vai se utilizar para continuar seu monopólio mundial fazendo com que as novas empresas passem a investir em potencial humano no intuito de alcançar melhores resultados quanto à lucratividade, e competitividade.

Sendo assim entendemos como o cenário brasileiro proporcionou que novas empresas fossem instaladas em seu território e através da tecnologia alcançassem resultados satisfatórios através de todas as facilidades promovidas pelas flexibilizações nas relações de trabalho, a exemplo a empresa digital de mobilidade urbana Uber a qual vem o termo tão utilizado em nossos dias, Uberização. Sem assumir qualquer papel empregatício, a UBER reconhece o motorista profissional apenas como parceiro, nessa relação trabalhista mesmo sendo de certa forma cobrada por uma fidelidade ao aplicativo, o motorista não tem qualquer direito trabalhista, e ainda arca com todos os custos dos serviços prestados, restando ao aplicativo à função de ponte entre o motorista e o usuário.

Enquanto consideração final, podemos observar a precarização na saga dos motoristas por aplicativo em Campina Grande, como uma relação abusiva onde a falta de políticas públicas e uma representação sindical unificada e eficaz aumentam ainda mais as dificuldades nas demandas da classe trabalhadora. A desproteção é uma realidade por parte dos motoristas que tem na violência seu maior desafio. Mesmo diante das medidas de segurança oferecidas pelos aplicativos, que podemos junto a pesquisas definirem como ineficazes por se tratar de soluções remotas onde na realidade o único que se expõem de fato é o motorista, o que faz compreender os altos números de assaltos e assassinatos como analisamos durante pesquisa o dezembro de 2021 em Campina Grande com as mortes de dois jovens motoristas, como em todo país que de forma generalizada cresce os índices de violência contra os motoristas por aplicativo. Entendemos que a resistência também faz parte dessa saga diária dos motoristas campinenses. O discurso por mais que precário e apresente as diversas demandas da categoria, são acompanhados também por protestos e campanhas em prol do crescimento e sustento da categoria. Por vezes a cidade de Campina Grande pôde observar as manifestações na tentativa de chamar a atenção das autoridades.

Nesse sentido, esse estudo se apresenta na forma contribuição para academia, servindo de base para novas pesquisas, e de conhecimento mais aprofundado dos motoristas por aplicativo e de suas sagas diárias em nossa cidade. Podendo assim abrir espaço para discussões em busca de reconhecimento a exemplo de leis mais rígidas que possam fiscalizar e cobrar medidas que beneficiem essa classe tão solicitada em nosso dia a dia. As diversas demandas da categoria merecem uma maior atenção, ser um motorista por aplicativo é bem mais que dirigir, se tornou uma opção de sustentabilidade. Aos motoristas entendemos que resta a esperança de representatividade que possa contribuir diretamente para uma reestruturação positiva da categoria.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ANTUNES, Ricardo. (2000) **Os sentidos do trabalho**: Ensaio sobre a afirmação e a negação do trabalho São Paulo, SP, Boitempo.

_____, Ricardo. (2020) **O privilégio da servidão, o novo proletariado de serviços na era digital**. Edição 2 coleção: mundo do trabalho. Editora: Boitempo.

_____, Ricardo. **Adeus ao trabalho? ensaio sobre as metamorfoses e a centralidade do mundo do trabalho/** São Paulo: Cortez, 2015.

_____, RICARDO. **O privilégio da servidão o novo proletariado de serviços na era digital**. São Paulo: Boitempo, 2018.

_____, RICARDO. **Trabalho precário, intermitente, é a antessala do desemprego**. Disponível em: <https://www.brasildefato.com.br/2019/04/29/trabalho-precario-intermitente-e-a-antessala-do-desemprego-diz-Ricardo-Antunes> .

Art.11 da lei 13.640/2018. Disponível em: www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2015-2018/Lei/L13640.htm .

Barbosa, A, & Orbem, J. (2015). **PEJOTIZAÇÃO**: Precarização das relações de trabalho, das relações sociais e das relações humanas. Revista Eletrônica do curso de direito da UFSM, 10(2), 839-859.

BAUMAN, Zygmunt. **Modernidade líquida**. 2001, Editora: Zahar.

Bourdieu, P. (1998). **Contrafogos**: táticas para enfrentar a invasão neoliberal. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Ed.

Câmara aprova projeto de lei que proíbe Uber em Campina. Disponível em: <https://g1.globo.com/pb/paraiba/noticia/2015/10/camara-aprova-projeto-que-proibe-o-uber-em-campina-28/10/2015> .

Caso Rodrigo Mussi. <https://g1.globo.com/sp/sao-paulo/noticia/2022/04/04/policia-de-sabre-inquerito-para-investigar-acidente-com-ex-bbb-rodri-go-mussi-motorista-de-carro-por-app-sera-ouvido-nessa-semana-.ghtml> .

DRUCK, Graça. **Terceirização**: (des)fordilizando a fábrica- Um estudo do complexo petroquímico da Bahia. São Paulo: Boitempo, 1999.

FANTASTICO: 43 motoristas de aplicativos foram mortos durante trabalho em 2021. Disponível em: <https://youtu.be/odTI6sxMXSY> .

Fatos e Dados em Setembro de 2018. Disponível em: “números da no Brasil” <https://machine.global/números-da-uber/> .

FIGUEIRAS, Luiz **O neoliberalismo no Brasil**: estrutura, dinâmica e ajuste do modelo. En publicación: neoliberalismo y sectores dominantes. Tendencias globales y experiencias

nacionales. Basualdo, Eduardo M; Arceo, Enrique. CLACSO, Consejo Latinoamericano de ciencias sociales, Buenos Aires. Agosto 2006. ISBN: 987-1183-56-9.

FONTES, Virginia Maria Gomes de Mattos (2021). 72ª reunião anual da SBPC: Conferência “**Capitalismo em tempos de uberização: do emprego ao trabalho**” Disponível em: <https://youtu.be/5KjJ7tSLajs> .

GARCIA, Adrienne. **The clock is ticking**: Reflexões sobre o ambiente 24/7 e o mito do self-made man. Sergipe. Revista Brasileira de Estudos Organizacionais, 2021.

HARVEY, David. **Los Limites del capitalismo y lá teoria marxista**. México, D.F, Fondo de Cultura Económica, 1990.

Homem é preso suspeito de ter matado motorista por aplicativo em Campina Grande. Cobertura JPB 2ª edição. Disponível em: <https://globoplay.globo.com/v/10184047/> .

KREIN, J, D. **Balço da reforma trabalhista no governo FHC**. IN: PRONI, M.W; HENRIQUE, W. (Org). trabalho, mercado e sociedade. São Paulo: Unesp/Inst. EconomiaUnicamp, 2003.

KREIN, J.D, R.V OLIVEIRA, V.A. FIGUEIRAS. **Reforma trabalhista no Brasil: promessas e realidade**: Campinas/São Paulo, Nimuendajú, 2019.

LEI DE NÚMERO 12.587/2012. Disponível em: www.planalto.gov.br .

LEI DE NÚMERO 13.640/2018. Disponível em: www.planalto.gov.br .

LUNA, Jucelino Pereira. **O trabalho reconfigurado e a nova condição do trabalho informal e precário**: a saga dos trabalhadores de mototáxi em Campina Grande. Campina Grande, 2010.

MATTOSO, J. **Tecnologia e emprego**: uma relação conflituosa. São Paulo em perspectiva. Vol. 14, Num.3. 2000.

Motoristas de aplicativos param trânsito em Campina e fecham viaduto. Disponível em: <https://www.paraibaconfidencial.com.br/2018/05/23/motoristas-de-aplicativoparam-transito-em-campina-e-fecham-viaduto/> .

Motorista de aplicativo é morto em assalto na noite desta sexta-feira (31) em Campina Grande. Disponível em: <https://g1.com/pb/paraiba/noticia/2022/01/01/motorista-de-aplicativo-e-morto-em-assalto-na-noite-desta-sexta-feira-31-em-campina-grande.ghtml> .

Motoristas por aplicativo fazem protestos em Campina Grande contra casos de violência. Disponível em: <https://paraibaonline.com.br/policial/2022/01/04/motoristas-por-aplicativo-fazem-protestos-em-cg-contra-casos-de-violencia/> .

NAVARRO, Vera Lúcia, PADILHA, Valquíria; **Dilemas do trabalho no capitalismo contemporâneo**. Revista psicologia & sociedade, v. 19, 2007.

OLIVEIRA, Francisco de. **Crítica a razão dualista. O ornitorrinco**. São Paulo: Boitempo, 2003.

PL 28/2017. Uber e 99 não poderão concorrer com ônibus após lei aprovada na PB. Disponível em: <https://tecnoblog.net/noticias/2019/06/20/uber-99-projeto-lei-campina-grande-tarifa-minima-taxa-municipal/> tecnoblog.net .

Prefeitura amplia prazo para motoristas de aplicativo receberem cestas básicas. Disponível em: <https://campinagrande.pb.gov.br/prefeitura-amplia-prazo-para-motoristas-de-aplicativos-receberem-cestas-basica/> .

SANTOS, Boaventura de Souza. **A cruel pedagogia do vírus**. São Paulo: Boitempo, 2020.
SENNETT, RICHARD. **A corrosão do caráter, as consequências pessoais do trabalho no novo capitalismo**. 8ª edição Rio de Janeiro, RJ record. 2004.

Suspeito de matar jovem achado dentro de carro em chamas é preso em Campina Grande.

Disponível em: <https://g1.globo.com/pb/paraiba/noticia/2022/01/03/suspeito-dematar-jovem-achado-dentro-de-carro-em-chamas-e-preso-em-campina-grande.ghtml> .

Taxistas fazem ato na PB a favor de projeto que regulamenta apps como Uber. Disponível em: <https://g1.globo.com/google/amp/pb/paraiba/noticia/taxistas-fazem-ato-na-pb-a-favor-do-projeto-que-regulamenta-apps-como-uber.ghtml> .

THOMPSON; Edward P. (1987). **A formação da classe operária**. Rio de Janeiro: paz e terra, 1987.

TV SENADO (2017) Aprovada em 2017, reforma trabalhista alterou regras para flexibilizar o mercado de trabalho. Disponível em: <https://www12.senado.leg.br/noticias/materias/2019/05/02/> .

Uber pode começar a operar em Campina Grande até o mês de abril - portal correio.

Disponível em: <https://portalcorreio.com.br/uber-pode-comecar-a-operar-em-campina-grande-ate-o-mês-de-abril/> 08/03/2017. www.portalcorreio.com.br .

Uber começa a operar em Campina Grande nesta quinta-feira (11)/ Paraíba / G1. Disponível em: <https://g1.globo.com/google/amp/pb/paraiba/noticia/uber-comeca-operar-em-campina-grande-nesta-quinta-feira-11.ghtml> .

"Uber concorda com piso salarial para motoristas e entregadores na Austrália | Economia | O Globo" <https://oglobo.globo.com/google/amp/economia/noticia/2022/06/uber-concorda-com-piso-salarial-para-motoristas-e-entregadores-na-australia.ghtml> .