

Empreendedorismo periférico? Motoristas uberizados e lavadores precarizados em lava a jatos nas margens da metrópole

Peripheral entrepreneurship? Uber drivers and car washers in the metropolis margins

Fábio Tozi, Fábio Bozzi*

Resumo

O artigo apresenta os resultados de pesquisa realizada a partir de entrevistas com motoristas de aplicativo e lavadores de carro em dois lava a jatos em Betim, Região Metropolitana de Belo Horizonte (MG). Iniciamos a análise com um debate teórico que recupera as noções de neoliberalismo e empreendedorismo como centrais para a compreender as novas morfologias do trabalho uberizado, as corporações de plataforma, a pobreza urbana e a periferização. Destaca-se a análise das avaliações e metas como normas corporativas que regulam o trabalho dos motoristas. Argumenta-se que os lava a jatos são locais onde ocorre a convergência entre duas categorias de trabalhadores empobrecidos: os motoristas, que buscam manter seus carros limpos e os lavadores, cujo trabalho se apresenta como uma complementação necessária, mesmo desvalorizada, da prestação de serviço pelas plataformas digitais. A segunda parte do texto apresenta os relatos colhidos a partir de entrevistas semiestruturadas, questionários e visitas a campo, procurando dar visibilidade aos sujeitos do processo de uberização. As considerações finais recuperam a dialética entre a banalização de novas técnicas e a renovação de locais e condições de trabalho precários como condições estruturantes da fluidez viária metropolitana.

Palavras-chave: plataformas digitais; uberização; empreendedorismo periférico; pobreza urbana; motoristas de aplicativo.

Abstract

The article presents the results of a research carried out through interviews with partner-drivers and car washers in two car washes in Betim, Metropolitan Area of Belo Horizonte (Minas Gerais State, Brazil). We begin the analysis with a theoretical debate that recovers the notions of neoliberalism and entrepreneurship as central to understanding the new morphologies of uberized work, platform corporations, urban poverty, and the peripheral areas. Car washes are places where two categories of impoverished workers converge: Uber drivers, who seek to keep their cars clean, and car washers. These workers are a necessary complement, even undervalued, to the provision of services through digital platforms in the metropolis. The second part presents the reports collected from semi-structured interviews, questionnaires, and field visits, seeking to give visibility to the subjects of the uberization process. The final considerations recover the dialectic between the banalization of new digital technologies and the renovation of precarious places and workers as metropolitan fluidity conditions.

Keywords: : digital platforms; uberization; peripheral entrepreneurship; urban poverty; partner-drivers.

I. Introdução

A categoria “empreendedorismo” não é nossa coetânea e já esteve presente em outros momentos da história das teorias econômicas[1]. No presente, contudo, é o seu espraiamento para o conjunto das relações socioespaciais que se faz objeto de interesse, não mais restrito apenas à alçada dos estudos econômicos, como observam Dardot & Laval (2016 [2009], p. 151). Para os autores, observa-se a expansão de uma *racionalidade empreendedora* que se enquadra em novos ordenamentos do capital visando acelerar sua reprodução ampliada.

Esse processo é simbolizado pela banalização do termo “empreendedor” e seus análogos, como “autônomo”, “microempreendedor”, “trabalhador independente” ou “parceiro”. Em oposição à sua utilização clássica, essas expressões passam a ser utilizadas em referência aos trabalhadores pauperizados, logo, sem capacidade de “introduzir inovações” - o sentido seminal de empreender -, no sistema econômico. Na formação socioespacial brasileira, a utilização vulgar de “empreendedor” e “empreendedorismo” marcaria o crepúsculo de um período no qual o percurso profissional ainda podia se associar ao gozo de direitos sociais, como descanso semanal, férias remuneradas e aposentadoria. Havia, pois, um conjunto de conquistas que balizavam socialmente o trabalhador formalizado e, socialmente, as relações de trabalho, mesmo que uma parcela importante dos trabalhadores brasileiros nunca tenha tido acesso a essas garantias. Parcela importante dos trabalhadores sempre esteve mais vinculada às morfologias laborais que caracterizam o circuito inferior da economia urbana, como definido por Santos (1975), incluindo a intermitência, ausência de garantias, baixa qualificação e remuneração e longas jornadas.

Todavia, a subjetivação, pelos indivíduos, da racionalidade concorrencial da empresa é inerente à atual estrutura de organização dos governantes e dos governados. O sujeito se torna um *empreendedor de si* ou um *homem empresarial* (DARDOT & LAVAL, 2016 [2009], p. 133): investe em si, zela pela sua disciplina e faz *marketing* pessoal para vender a si mesmo. Neste texto, defende-se que os “motoristas-parceiros” (*partner-drivers*) que trabalham nas plataformas Uber (EUA) e 99 (CH)

corporificam a racionalidade do empreendedorismo, mesmo que o seu cotidiano revele seu reverso: as perversidades das condições de trabalho precário subjugado à gestão corporativa-algorítmica. Nessa direção, o empreendedorismo se afirma como uma *psicoesfera* (SANTOS, 1994, p. 14), ou seja, como uma dimensão imaterial do espaço geográfico que prepara os espíritos e os corpos para a ação eficiente das modernizações. Como os sujeitos e lugares periféricos não estão imunes a essa psicoesfera, pode-se falar em um empreendedorismo periférico (BOZZI, 2019; RIBEIRO, 2009; XAVIER, 2019, p. 212).

Nesse ensejo, o artigo procura compreender as condições de trabalho do enxame de trabalhadores que depende das plataformas digitais “para viver”, reproduzindo relações sociais que são resultantes do advento das plataformas digitais de transporte. Como recorte particular, analisam-se as trajetórias de vida e os relatos de motoristas e lavadores que compartilham dois lava a jatos no município de Betim, Região Metropolitana de Belo Horizonte (RMBH). Os lava a jatos foram escolhidos por serem considerados locais de convergência e convívio entre a modernidade representada pelas plataformas e as condições precárias de trabalho que caracterizam a uberização.

Como já argumentamos anteriormente (TOZI, 2018; 2020; TOZI; DUARTE; CASTANHEIRA, 2021), o trabalho uberizado se realiza, geralmente, em locais igualmente precários. Metodologicamente, os lava a jatos permitem a definição de locais fixos e conhecidos a partir dos quais circulam os motoristas de aplicativo e os lavadores. Defende-se que essa *démarche* metodológica possibilita “capturar” as relações laborais digitais (intangíveis, em muitos aspectos) por meio de um local essencial à atividade e no qual o tempo dos acontecimentos se desacelera. Assim, enquanto os motoristas estão em seus momentos *offline* e seus instrumentos de trabalho (os carros) são limpos, o pesquisador encontra a predisposição para o diálogo com esses sujeitos.

Essa dialética entre a modernidade da plataforma e a precariedade dos lava a jatos revela a face oculta da pobreza urbana, uma condição que é substrato à busca pela fluidez viária metropolitana, uma vez que as condições técnico-informacionais contemporâneas unificam e fracionam a

metrópole, simultaneamente. Por um lado, as corporações de transporte por aplicativo criam novos hábitos do deslocar-se e imprimem novo fôlego à fluidez, renovando, por gerenciamentos algorítmicos, as desigualdades centro-periferia. Como destaca a própria empresa, “a Uber traz um serviço inovador e arrojado que permite que os clientes cheguem aos seus destinos com muita eficiência e estilo” (UBER, 2014, n.p.). Por outro lado, as atividades, os sujeitos e os lugares periféricos renovam sua inserção subalterna em face às modernizações. Aqui, motoristas e lavadores estão mais próximos do que entre si do que revelam as aparências.

A estrutura do texto apresenta, inicialmente, um debate sobre o capitalismo de plataforma e a uberização e destaca a importância que a limpeza do veículo tem para a avaliação (ou penalização) dos motoristas, com destaque para as métricas da categoria “Uber VIP”. Esse aspecto exemplifica a subjetivação das ordens da corporação pelo trabalhador, mesmo na inexistência de formalização das relações trabalhistas e revela a eficiência da noção de “empreendedor de si mesmo” em condições periféricas. Na sequência, apresentam-se os “motoristas-parceiros” que trabalham com os aplicativos de transporte, destacando, com base em seus relatos, o gerenciamento algorítmico da atividade, suas dificuldades, ganhos e expectativas. No momento seguinte, são trazidos os relatos das falas dos lavadores de carros, um grupo de trabalhadores com ganhos ainda mais baixos e condições de trabalho ainda mais precárias. Esses lavadores são essenciais para que os carros dos motoristas circulem limpos, evitando as avaliações negativas e garantindo, também, o “padrão de qualidade” das corporações por detrás dos aplicativos e algoritmos.

Optou-se, em ambos os momentos, pela manutenção dos relatos em formato majoritariamente descritivo e sintético, como forma de dar destaque às falas apresentadas pelos próprios sujeitos. Essa opção tem como finalidade oferecer um panorama dos trabalhadores entrevistados e apresentar as particularidades narradas por cada sujeito. Por isso, nesses dois itens, as passagens analíticas são reduzidas. Os nomes dos sujeitos entrevistados foram alterados para preservar sua identidade

e privacidade. As considerações finais, por sua vez, procuram recompor o debate teórico inicial e os relatos pessoais.

Ainda no que tange à metodologia, nossos argumentos se apoiam em pesquisa primária, realizada a partir de entrevistas entre os meses de agosto e outubro de 2019 com motoristas e lavadores em dois lava-rápidos no município de Betim. Além destas, em momentos pontuais, outras informações obtidas a partir de entrevistas com outros motoristas da RMBH são cotejadas à análise. Além disso, os argumentos também se apoiam em dados secundários sobre o processo de uberização e revisão crítica da literatura dedicada ao tema. Foram realizadas seis entrevistas semiestruturadas com motoristas de aplicativo e sete com lavadores de carros, das quais selecionamos cinco para o presente trabalho. Os motoristas de aplicativo entrevistados eram frequentadores destes estabelecimentos.

2. Fábula e perversidade do empreendedorismo nas plataformas digitais: zelar pela limpeza e ser avaliado

A fase informacional do capitalismo tem levado autores a nomear o período atual como um “capitalismo de plataforma” (LANGLEY e LEYSHON, 2016; SRNICEK, 2016), resultado da conjunção entre tecnologia, finanças e informações estratégicas. Corporações globais de tecnologia e informação são os agentes hegemônicos desta etapa neoliberal do capitalismo. Santos (2000) considera que a globalização – ou período técnico-científico-informacional –, possui dois elementos indissociáveis: o neoliberalismo é seu braço político e as tecnologias da informação, seu braço técnico. Portanto, para o autor, a materialidade é um elemento indissociável à *racionalidade política* do neoliberalismo. Assim, esse autor permite que incorporem o uso do território à proposta de Foucault (2004 [1978-1979]) avançada por Dardot e Laval (2016 [2009]).

As plataformas digitais apresentam um crescimento vertiginoso na última década, com destaque para os setores de transporte de pessoas e entrega de objetos e comida (delivery) (ILO, 2021, p. 47), associados, contudo, à proliferação das redes e infraestruturas gerais que delinham o momento histórico atual. Esses dois setores exigem uma localização específica (conhecida e controlada) para a prestação do serviço, por isso

temos insistido que se trata de um trabalho (e um trabalhador) *just-in-time* e *just-in-place* (TOZI; DUARTE; CASTANHEIRA, 2021, p. 8)[2]. Logo, o território é um fator produtivo para a extração diferencial de renda e pode-se mesmo falar das “plataformas digitais” como “plataformas territoriais” (TOZI, 2020, p. 491), pois essas corporações são dependentes do espaço historicamente construído[3].

A Uber, fundada em 2009 em São Francisco (EUA), está presente na formação socioespacial brasileira desde 2014. Sua principal concorrente é a 99, uma *startup* brasileira fundada em 2016 e comprada pela chinesa DiDi Chuxing em 2018. Hoje, Uber e 99/DiDi são hegemônicas no Brasil, embora existam concorrentes menores (como a espanhola Cabify, a russa InDriver e a brasileira Sity, entre outras). Em 2016, o país já havia se tornado o segundo mercado mais rentável para a Uber, após os EUA, enquanto as áreas metropolitanas de Rio de Janeiro e de São Paulo concentravam o maior número de viagens, mundialmente.

Em 2020, a Uber realizou 18 milhões de viagens e/ou entregas[4] por dia no mundo por meio de cinco milhões de motoristas/entregadores, sendo 20% delas no Brasil. A empresa divulgava, em 2019, serem 35.000 motoristas cadastrados à sua plataforma, na RMBH. A empresa 99, por sua vez, possuía aproximadamente 600.000 motoristas e taxistas cadastrados em sua plataforma no Brasil, em 2020. Assim, a chegada das plataformas digitais no setor de transporte revela práticas de fusão e a criação de monopólios ou duopólios territoriais, inexistindo, em consequência, uma liberdade de escolha dos motoristas e passageiros[5].

Os anos recentes marcam tanto a ascensão dessas corporações quanto o retorno da recessão econômica e de taxas recordes de desemprego[6]. A uberização sintetiza, assim, um novo patamar dos dilemas do mundo do trabalho e da exploração dos trabalhadores (ANTUNES, 2018; TOZI, 2017; 2018; 2020; ABÍLIO, 2020). Com a intromissão dos algoritmos, aplicativos e plataformas digitais, as coesões clássicas entre as categorias de trabalhadores são esgarçadas, pois prevalece, entre eles, um princípio de concorrência geograficamente delimitada e em tempo real como norma de conduta. Nessa direção, a empresa

se torna um modelo de subjetivação, adotando-se a definição empregada por Dardot & Laval (2016 [2009], p. 17).

A concorrência entre os motoristas é impulsionada pelas plataformas por meio dos algoritmos, da geolocalização das áreas de interesse, da exclusão das áreas indesejáveis por *GeoFencing* (ou “cercamento geográfico virtual”) e do conhecimento em tempo real do mercado (oferta de veículos e demanda de viagens). O resultado dessas informações estratégicas é sistematizado e apresentado aos motoristas como centralidades da prestação de serviço, de duas maneiras: i) como áreas atrativas, sobre as quais se aplicam “tarifas dinâmica”; ii) como oferta de viagens nas áreas nas quais a empresa deseja que os motoristas estejam. Essa racionalização técnica da relação espaço-tempo é *real-time*, *real-place* e maximiza a extração de renda geograficamente diferencial. Para tanto, os motoristas são direcionados para as mesmas porções do território e passam a competir, mesmo involuntariamente, pelas viagens. Como se trata de uma situação de vigilância laboral constante (D’ANDREA; GUERRA, 2021; TOZI, 2018; WATERS; WOODCOCK, 2017), observa-se que os motoristas passam a desenvolver suas táticas pessoais, baseadas em conhecimentos empíricos na lida com a plataforma, para incrementarem suas “vantagens concorrenciais” sobre os demais[7].

Além das taxas cobradas dos motoristas (entre 20% e 40%), as empresas transferem para esses trabalhadores os custos fixos relativos ao desgaste e manutenção dos instrumentos de trabalho (*smartphone*, compra ou locação do veículo, combustível, manutenção, revisões e consertos, seguro veicular, plano de Internet, entre outros). Em consequência, o preço da corrida é artificial, pois não incorpora os custos da atividade exercida. Essas práticas, que poderiam configurar *dumping* ou concorrência desleal, são camufladas na psicosfera do empreendedorismo e da pretensa autonomia dos motoristas: juridicamente, o motorista não é um trabalhador da plataforma, mas um “empreendedor” ou “autônomo” que a contrata. Logo, a ação econômica dos agentes é invertida. Ainda, em um contexto de desemprego, o motorista torna-se refém de sua necessidade diária de dinheiro para a reprodução material da vida. Mesmo que o motorista não domine a contabilidade dessa equação,

como indicam os relatos adiante apresentados, o seu resultado concreto são as longas jornadas de trabalho.

Geograficamente, esses trabalhadores são *sujeitos corporificados* (RIBEIRO, 2005), indivíduos que vivem a racionalidade do neoliberalismo em um contexto geográfico marcado pela precariedade (as condições objetivas do meio ambiente construído). Para além das dimensões financeiras da exploração do trabalho, importante remarcar a extração dos dados de motoristas, veículos e passageiros durante seus percursos. Essa informação que lhes é alienada retorna sob a forma de normas técnicas, indicações de rotas, origens e destinos - variáveis alheias à experiência, aos conhecimentos e às vontades dos motoristas.

A esse contexto é preciso acrescentar os sistemas de avaliação de condutores que criam um ambiente de constante vigilância e temor por punição. As avaliações podem ser i) automatizadas, a partir do acelerômetro e do giroscópio dos *smartphones*, monitorando as características de condução (como frenagens e acelerações, conforme descrito por Tozi, Duarte & Catanheira, 2021, p. 5); ii) dos consumidores, após cada viagem. No caso da Uber, a avaliação pelo consumidor é uma etapa obrigatória, sem a qual não se pode solicitar outra viagem. Já para a 99, observa-se certa flexibilidade em relação a avaliação dos motoristas, embora ela também exista. Como pode ser observado na Figura 2, mais adiante, as notas, na Uber, variam entre 0 e 5, são calculadas com base nas últimas 500 viagens e variam substancialmente entre uma semana e outra.

Como os motoristas relataram nas entrevistas, a avaliação, especialmente na lida com a plataforma da Uber, é tema central, fato ao qual se soma o desconhecimento sobre o seu funcionamento. No mais, receber uma nota baixa exige grande quantidade de avaliações com notas altas para recompor o *status* perdido. Esse sistema de avaliação unilateral da Uber é motivo de constante preocupação dos motoristas, pois, como a empresa informa, “caso um motorista parceiro possua uma avaliação média baixa [abaixo de 4,6], ele receberá mensagens com dicas para melhorar sua avaliação e **caso sua média ainda**

permaneça abaixo da nota mínima na cidade, o parceiro pode perder acesso à plataforma[8]”.

Por outro lado, motoristas com avaliações mais altas são classificados como “Uber Pro”, “um programa de vantagens que ajuda motoristas parceiros que demonstram excelência a atingir as metas”. Esses motoristas são diferenciados em categorias como “Ouro”, “Platina” e “Diamante”, de acordo com a sua pontuação junto à plataforma. Cria-se, assim, certa diferenciação entre os trabalhadores com base em um sistema meta-esforço-mérito que pode significar uma porcentagem maior nos valores recebidos[9]. Contudo, as categorias são diversas e mutantes, o que cria uma insegurança constante nos motoristas em relação aos seus ganhos e explicita a estratégia de gerenciamento algorítmico do trabalho pela corporação. Por detrás da aparência de ganhos e da valorização dos esforços individuais, constata-se que as condições laborais objetivas são as mesmas para todos.

3. O motorista Uber VIP: uma avaliação do trabalho territorialmente diferencial

Há ainda outras distinções que se aplicam aos motoristas, com base na pontuação do trabalhador, como “Select”, “VIP” ou “6 estrelas”, criando uma gama mutante que acaba por se revelar criadora de confusões entre os trabalhadores. A categoria VIP – arremedo da sigla homônima em inglês *Very Important Person*, ou uma pessoa importante, privilegiada -, não existe em todo o território nacional, mas apenas para algumas cidades[10] selecionadas (Tabela 1 e Figura 1). Em todas as cidades exige-se do motorista ter completado mais de 300 viagens com a Uber. Contudo, com base no agrupamento de cidades realizado pela corporação e dos critérios específicos para cada uma delas, é possível propormos regiões, apresentados em uma tabela e um mapa, com o intuito de revelar que a gestão algorítmica do trabalho não é apartada da gestão algorítmica do território (TOZI, 2020, p. 501).

Enquanto as cidades da Região I exigem a maior avaliação nacional para que os motoristas sejam VIP (4,85), não há, por outro lado, número mínimo de viagens durante o mês anterior. Além dos três estados do Sul (PR, SC e RS), esta região também

abarca a cidade do Rio de Janeiro. Brasília, onde se exige a segunda maior nota (4,84) e Campo Grande (nota mínima de 4,77) são as únicas cidades não agrupada com outras e dessa maneira cada uma, com sua Unidade Federativa, constitui uma região no mapa (Regiões II e V, respectivamente). Para a Região III, na qual estão a capital e outras cidades paulistas, a nota mínima é 4,8. Logo, esta é a única região onde não se adota a segunda casa decimal após a vírgula, revelando que a precisão matemática é resultado de decisão da política da empresa e pode ser suprimida.

A Região IV abrange duas Unidades da Federação (MT e GO), sendo que as cidades indicadas são as capitais estaduais (Cuiabá e Goiânia, respectivamente). Deve-se destacar que Vitória, capital do Espírito Santo foi agregada às demais cidades mineiras. Esse fato reforça os argumentos já apresentados por Duarte (2019, p. 50), que revela a existência de um Centro de Operações Regionais da empresa que agrega os estados de Minas Gerais e Espírito Santo.

A Região VI inclui Belo Horizonte e parte de sua Região Metropolitana. Aqui, a avaliação mínima é menor (4,75), mas há, em contrapartida, a exigência de que o motorista tenha realizado no mínimo 100 viagens durante o mês anterior. O mesmo ocorre para a Região VII, a grande região que agrega cidades das regiões Norte e Nordeste, onde todas as cidades de referência utilizadas pela Uber são capitais de estado. Acre, Roraima, Amapá e Tocantins são as quatro Unidades da Federação que não possuem cidades com o programa Uber VIP. Todas estão na Região Norte, de acordo com a divisão do IBGE.

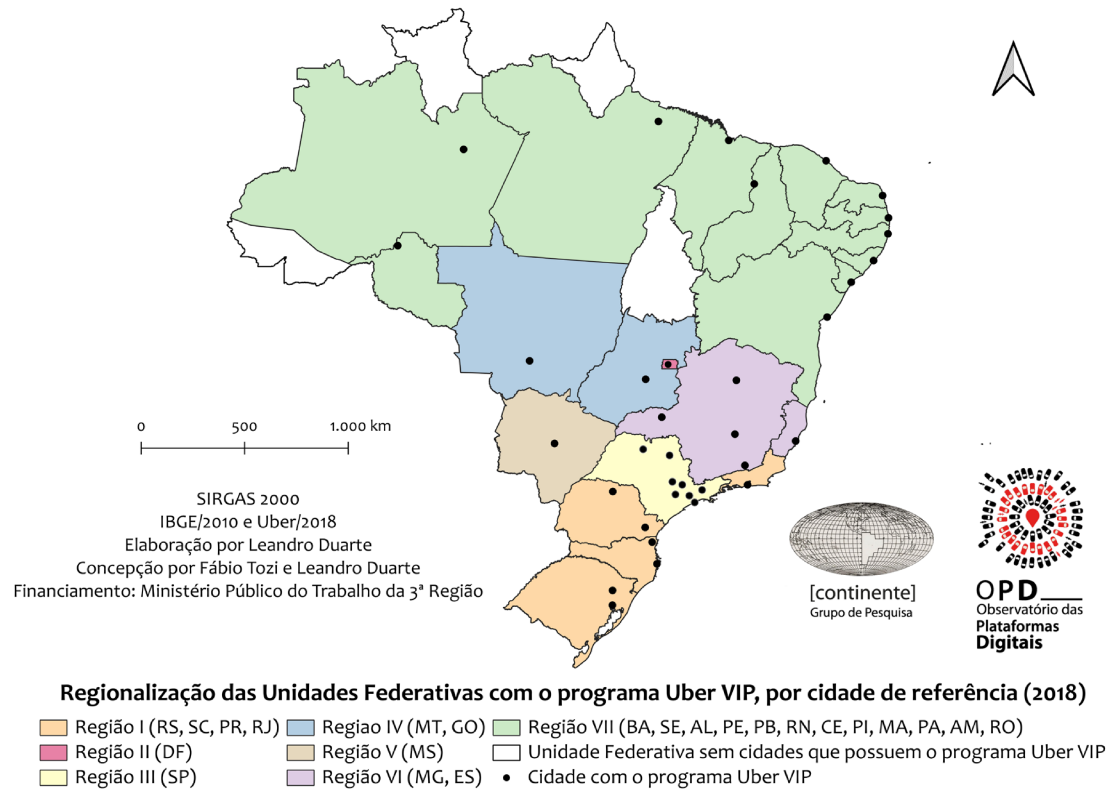
No caso das capturas de tela de um motorista belo-horizontino apresentadas na Figura 2, é possível observar que esse sistema de avaliação é dinâmico e varia significativamente durante as três semanas exibidas, sendo que o motorista entrevistado foi VIP em apenas uma delas (nota superior a 4,75 para a Região VI). Além das notas (que se transformam em “estrelas”), os passageiros também podem tecer comentários anônimos ao motorista.

Nesse ponto, destaca-se a importância dos lava a jatos e, em consequência, dos lavadores.

Grupo	Cidades agregadas*	Requisitos para ser um Motorista Uber VIP		
		Avaliação igual ou maior a	Mínimo de viagens**	Total de viagens já realizadas
I	Caxias do Sul, Curitiba, Florianópolis, Joinville, Londrina, Porto Alegre e Rio de Janeiro	4,85	Não há	300
II	Brasília	4,84	Não há	300
III	Campinas, Piracicaba, Ribeirão Preto, Santos, São José do Rio Preto, São José dos Campos, São Paulo e Sorocaba	4,8	Não há	300
IV	Cuiabá e Goiânia	4,78	Não há	300
V	Campo Grande	4,77	Não há	300
VI	Belo Horizonte, Juiz de Fora, Montes Claros, Uberlândia e Vitória	4,75	100	300
VII	Aracaju, Belém, Fortaleza, João Pessoa, Maceió, Manaus, Natal, Porto Velho, Recife, Salvador, São Luís, Teresina	4,75	50	300

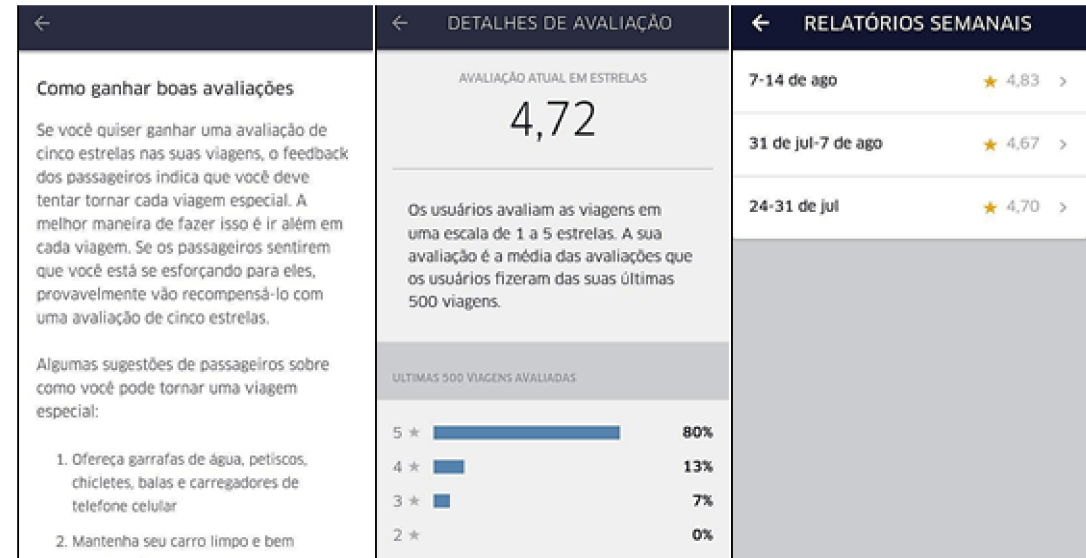
Tabela 01: Requisitos para ser um Motorista Uber VIP, por cidade (2021).
 *A Uber utiliza o termo “cidade” como sinônimo de região de atuação.
 ** Durante o mês anterior. Fonte: Organização própria, a partir de: Como funciona o Uber VIP, Uber Blog, 30 jan. 2018. Disponível em: <https://www.uber.com/pt-BR/blog/saiba-como-funciona-uber-vip/>. Acesso em: 05 maio 2021.

Segundo os relatos dos motoristas, o asseio interno e externo do veículo é uma preocupação central e acaba sendo realizada várias vezes por semana, haja vista a recorrência de reclamações e/ou elogios recebidos pelo aplicativo. A própria Uber considera esse ponto central em suas indicações de “como ganhar boas avaliações”, afinal, “se os passageiros sentirem que você está se esforçando para eles, provavelmente vão recompensá-lo com uma avaliação de cinco estrelas”. Logo, “mantenha seu carro limpo e bem conservado”. Essas instruções gerais são reforçadas para os motoristas que desejam ser Uber VIP (Figura 2, inferior). Esforço, zelo e recompensa compõem uma tríade que sintetiza a transfiguração do empreendedorismo em normas de controle do trabalho a serem assumidas pelos motoristas.



Porém, a limpeza dos veículos nos lava a jatos significa um custo importante para os motoristas. As idas recorrentes e as fidelizações, como apresenta-se a seguir, tornam esses locais pontos de encontro e permanência, sendo um dos momentos da jornada laboral durante o qual os motoristas saem do isolamento que os seus veículos lhes impõem. Os relatos apresentados a seguir trazem uma sistematização das entrevistas realizadas com os motoristas, oferecendo espessura ao debate sobre uberização e espaço até agora apresentado.

Figura 01: Regionalização das Unidades Federativas com o programa Uber VIP (2018). ** Realizadas durante o mês anterior
Nota: Além desses requisitos, os motoristas também precisam manter a taxa de aceitação e cancelamento de acordo com os padrões da cidade.
 Fonte: Organização própria, a partir de: Como funciona o Uber VIP, Uber Blog, 30 jan. 2018. Disponível em: <https://www.uber.com/pt-BR/blog/saiba-como-funciona-uber-vip/>. Acesso em: 05 maio 2021.



Mantenha seu carro limpo

Garantir que o carro esteja sempre limpo e apropriado para viajar com os passageiros. Sempre que tiver algum tempo livre, verificar se o banco traseiro está devidamente limpo.

Figura 02: Condutas recomendadas pela Uber e avaliação dos motoristas. Fonte: As imagens superiores são capturas de tela do smartphone de um motorista entrevistado em 02 out. 2017. A imagem inferior está disponível em: Como funciona o Uber VIP, Uber Blog, 30 jan. 2018. Disponível em: <https://www.uber.com/pt-BR/blog/saiba-como-funciona-uber-vip/>. Acesso em: 05 maio 2021.

4. Os lava a jatos: estabelecimentos de limpeza e locais de encontros na periferia

Os lava a jatos visitados durante a pesquisa oferecem serviços específicos para motoristas de aplicativo, estratégia que atrai grande quantidade deles e cria uma assiduidade considerável. Os serviços de lavagem externa e interna dos veículos são mais baratos para os motoristas de aplicativo: enquanto o preço normal é R\$ 30, os motoristas de aplicativo pagam R\$ 10, estratégia que busca a fidelidade dos clientes. A comprovação da atividade é simples e desprovida da tecnologia que envolve o cotidiano nas plataformas: basta que o motorista apresente seu *smartphone* com o aplicativo exclusivo para condutores (“Uber Driver para motorista”) e o serviço de lavagem veicular é oferecido com desconto.

Como se trata de um custo fixo dos motoristas, a busca por locais com preços menores é uma tática comum para tentar reduzir as despesas e aumentar indiretamente os ganhos[11]. Cabe lembrar, nessa direção, que as tarifas praticadas pela Uber no Brasil não são reajustadas há sete anos, ou seja, desde o início de suas operações no país, em 2014, no Rio de Janeiro[12]. Os custos fixos relativos à atividade do motorista foram, por outro lado, sistematicamente reajustados, assim como o “custo de vida”, isto é, o peso, no orçamento familiar, do consumo dos itens alimentares e serviços básicos, conforme aferido pelo IPCA (Índice de Preços ao Consumidor Amplo). Para o mesmo período (junho de 2014-abril de 2021) o IPCA é de 44,38%, ou seja, R\$ 1 em junho de 2014 equivalem a R\$ 1,44 em abril de 2021[13]. A gasolina, um insumo fundamental à prestação do serviço, teve nove reajustes apenas no ano de 2021, um aumento acumulado de 28% no ano[14]. Essa situação de esgarçamento econômico dos motoristas cria uma corrida pela redução das despesas fixas.

Os dois estabelecimentos acompanhados durante a pesquisa foram instalados nas garagens das casas de seus proprietários e não há qualquer formalização das atividades ali exercidas, seja o pagamento de impostos, o registro como Microempreendedor Individual (MEI) ou documentos e alvarás que comprovem e assegurem as atividades perante os órgãos de fiscalização municipal. Além disso, os trabalhadores de ambos os lava a jatos não possuem vínculo empregatício formal, existindo apenas um acordo verbal entre as partes.

Um dos lava a jatos chegou a ser notificado pela Prefeitura de Betim pela ausência de alvará de funcionamento. O estabelecimento permaneceu fechado por uma semana e foi reaberto, sem, contudo, assegurar as regulamentações cobradas pelo Município. Na segunda vez em que foi autuado, o proprietário optou por mudar de endereço (para uma rua vizinha), em uma garagem alugada. Além disso, substituiu os lavadores e seguiu na sua atividade normalmente[15]. Segundo ele, os custos para obter o alvará de funcionamento tornam inviável o exercício da atividade.

Nota [Figura 02]: a imagem superior à esquerda apresenta as orientações para obter uma boa avaliação. A figura ao centro mostra a distribuição (%) das avaliações pelo número de “estrelas”. A imagem à direita traz quantificação das avaliações em notas, durante três semanas consecutivas. A imagem inferior reafirma a importância da limpeza do carro para os motoristas que desejem ser Uber VIP

Trata-se de um estabelecimento às margens da metrópole e das leis. Pode-se considerar, portanto, que esta atividade não tem relação com a lógica da empresa privada e da sua validação pelo Estado, estando mais vinculado à sobrevivência do que ao lucro cientificamente projetado. Nessa direção, a atividade revela formas concretas do que Telles e Hirata (2007) denominam “sobreviver nas adversidades” ou, ainda, a “viração”, conforme Ribeiro (2009). Para esta autora, é importante atentar para as táticas dos trabalhadores das periferias urbanas nos contextos das ondas modernizadoras, pois há processos de ativação da periferia a partir da difusão dos ideais do empreendedorismo e do individualismo. Por outro lado, conforme Tozi (2010), a difusão de técnicas informacionais na cidade fomenta novos usos que revelam a simbiose entre necessidade e criatividade.

No mais, outras características vinculam esses estabelecimentos como pertencentes ao circuito inferior da economia urbana, conforme a definição de Santos (1975): baixa capitalização, formas de organização simples, baixa densidade tecnológica, trabalho intensivo, contratos intermitentes, sem vínculo empregatício e com pagamento por dia trabalhado, além de escala de atuação local ou regional. Na estrutura do circuito inferior, qualquer desarranjo nas suas variáveis significa um risco de fracasso, e por esse motivo as formalizações são raras ou inexistentes. A relação com o Estado ocorre, como apresentamos, por meio da fiscalização e das multas e não por meio de políticas de incentivo à regularização ou apoio financeiro à atividade.

“Cabelinho”, apelido do dono de um dos lava a jatos, tem 38 anos e realiza suas atividades de lavagem de veículos na garagem de sua residência, onde mora com a mãe desde 2009. Antes do fenômeno dos aplicativos de transporte, ele trabalhava sozinho ou com mais um lavador, limpando em média quatro veículos por dia. Com a banalização dos aplicativos, as promoções e os serviços específicos oferecidos a esses motoristas, limpam em média 25 veículos por dia. Além dele, são outros três lavadores, e esse número pode chegar a cinco nos finais de semana, quando a procura pelo serviço é maior. A lavagem é dividida em etapas e cada um fica responsável por uma delas, revelando uma divisão,

mesmo que simples, do trabalho. A rotatividade dos lavadores é grande.

O lava a jato se mantém aberto durante todos os dias da semana e também comercializa perfumes, essências e “pretinho[16]” para veículos, produzidos no próprio local. Também são oferecidos os serviços de lavagem de estofados, portas, motores, teto e carpete. Como instrumentos de trabalho há um compressor de ar, três aspiradores de pó e uma máquina de lavar estofados. A baixa densidade tecnológica evidencia o forte caráter trabalho-intensivo da atividade.

O proprietário do segundo lava a jato entrevistado, Cláudio, tem 43 anos e mora sozinho. O estabelecimento funciona em sua garagem e, como o outro estabelecimento pesquisado, também oferece serviços específicos para motoristas de aplicativos. Trabalham no local cinco lavadores, a maioria homens, que residem próximos. A lavagem para os motoristas de aplicativo custa R\$ 10 e o valor é dividido em partes iguais entre o proprietário e os lavadores (R\$ 5 para cada). São lavados, em média, 35 carros por dia, entre terça-feira e domingo. Ao contrário do outro lava a jato investigado, aqui cada lavador é responsável por limpar integralmente cada veículo. Além disso, os lavadores se organizam para que todos lavem a mesma quantidade de carros por dia e, conseqüentemente, recebam a mesma remuneração ao final da jornada. Observa-se, portanto, um princípio de solidariedade entre os trabalhadores, cuja organização privilegia uma divisão equânime do trabalho – e, conseqüentemente, dos ganhos –, a despeito de um princípio de concorrência. Os custos fixos envolvendo produtos de limpeza, água e energia elétrica são de responsabilidade do proprietário.

Observa-se que a informalidade e a precarização das relações motorista-plataforma transbordam para outras camadas de informalidade e precariedade. Os relatos apresentados a seguir foram recolhidos nos dois estabelecimentos e revelam as nuances das expectativas e das condições de trabalho a que estão imersos os motoristas que trabalham nas plataformas digitais de transporte, dando relevância às suas considerações pessoais acerca da profissão que exercem. Propõe-se, inicialmente, algumas descrições sobre a história de vida dos

motoristas e posteriormente uma contextualização e reflexão acerca das condições de trabalho nas quais estão imersos os motoristas de aplicativos.

5. O motorista de aplicativo no retrovisor: trajetórias e condições de trabalho

Ademar é motorista de aplicativo há mais de dois anos e Pastor em uma Igreja Presbiteriana em Betim. Considera positiva a profissão de motorista de aplicativo dada as condições de desemprego que permeiam a sociedade brasileira. Antes de se tornar motorista, trabalhava como Líder de Produção em uma empresa do ramo automobilístico, de onde foi demitido. Trabalha cerca de 12 horas por dia e fatura em torno de R\$ 300 por dia, sem descontar os custos fixos da sua atividade.

Para Ademar, a profissão de motorista de aplicativo está “salvando” os brasileiros das condições de desemprego pois, segundo ele, o desemprego seria maior se as plataformas de transporte não operassem no território nacional. Dias após sua primeira entrevista, Ademar sofreu um acidente durante uma corrida intermediada por uma plataforma digital de transporte. Um caminhão colidiu na traseira de seu veículo, o que o impossibilitou de prosseguir realizando viagens. Ademar fez o Boletim de Ocorrência e acionou a sua corretora de seguros, porém ficou mais de 30 dias sem seu veículo, além de ter que arcar com as despesas da franquia do seguro veicular. Para não permanecer sem ganhos durante o período de reparo de seu veículo, Ademar alugou outro veículo para continuar trabalhando e teria que “rodar” por volta de 16 horas por dia para arcar com os custos da locação e com o reparo de seu veículo.

Victor é formado em contabilidade. Atuou em sua área de formação por alguns anos, mas depois que ficou desempregado não conseguiu mais ocupação na área. Trabalha como motorista de aplicativo há mais de dois anos e reclama das condições do mercado de trabalho no Brasil. De acordo com seu relato, é significativo o número de pessoas com “formação superior” que trabalham como motoristas de aplicativos. Victor abandonaria a ocupação de motorista de aplicativo, caso conseguisse algum emprego formal em sua área. Para ele, os custos assumidos pelo motorista são elevados, o que afeta a rentabilidade dos

trabalhadores. Além disso, as taxas cobradas pela plataforma contribuem para que a jornada de trabalho seja longa. Victor fatura cerca de R\$ 300 por dia, mas seu custo fixo diário “gira” em torno de R\$ 120, considerando o desgaste e a manutenção do veículo, combustível e despesas pessoais, como alimentação.

Thiago é aposentado e dirige das 7 horas às 16 horas, normalmente. O motorista relata que sua vida profissional foi edificada em consonância com um conjunto de direitos trabalhistas que lhe resguardavam. Foi supervisor da área de logística de uma empresa multinacional e se aposentou aos 52 anos de idade. Segundo ele, fatura em torno de R\$ 200 por dia, sendo que seus custos perfazem cerca de R\$ 80, considerando combustível e desgaste do veículo.

Ele relata que seu veículo é próprio e está quitado, ou seja, não possui dívida com bancos ou terceiros. Por isso, considera que sua condição é confortável e difere da maioria dos motoristas de aplicativo, uma vez que essa ocupação não é sua única fonte de renda. A combinação entre ter um veículo próprio e outra fonte de renda o poupa das jornadas exaustivas ao volante. Muitos trabalhadores, continua Thiago, alugam ou financiam veículos e são obrigados a trabalhar por jornadas superiores a 12 horas diárias.

Concomitantemente, Thiago crítica as variações das taxas cobradas pelos aplicativos e os diferentes critérios de cada plataforma. Cita, como exemplo, as Taxas Variáveis[17] da Uber, nas quais, dependendo do trajeto percorrido pelo motorista e do tempo de deslocamento, a porcentagem que lhe cabe pode ser alterada. Conforme seu relato, antes da instauração das Taxas Variáveis, se o motorista percorresse um caminho mais curto do que o indicado pelo aplicativo, o valor repassado ao motorista não era afetado. Agora, se o motorista adota essa tática, o valor repassado para ele também diminui. Menciona, finalmente, um “obscurantismo” que envolve as taxas cobradas e alega “não saber muito bem” como são estipulados os preços das corridas, tampouco qual será a porcentagem que lhe cabe.

Já Paulo é motorista de aplicativo há mais de dois anos, além de *freelancer* como fiscal de seguros veiculares. Relata que trabalhou durante alguns anos como representante de vendas

e que tinha ao seu dispor alguns benefícios como auxílio-alimentação de R\$ 18 por dia e vale-combustível que, de acordo com ele, garantiam melhores condições de trabalho do que aquelas que ele tem como motorista de aplicativo. Como um dos riscos ocultos da profissão, Paulo descreve uma situação pela qual passou: comprou um veículo para trabalhar nas plataformas e logo nas primeiras semanas sofreu um assalto.

Além de roubarem seu carro, *smartphone* e dinheiro, os assaltantes ainda tentaram levá-lo a um caixa eletrônico para sacar o dinheiro de sua conta bancária. Com isso, os assaltantes o mantiveram como refém, dentro do carro, por algumas horas, que ele descreve como sendo de “tensão e terror”, e nas quais ele foi ameaçado com arma de fogo e estiletes. Além disso, Paulo menciona que os assaltantes, após o libertarem, fizeram algumas corridas pelo aplicativo e assaltaram os passageiros. Paulo tentou entrar em contato com a Uber para explicar o ocorrido, mas, mesmo assim, além dos prejuízos que teve com o roubo, teve de arcar com os custos das viagens que os assaltantes realizaram (cerca de R\$ 60). Posteriormente, conseguiu recuperar seu veículo, que estava avariado, ou seja, não poderia ser utilizado no trabalho. Portanto, também teve que arcar os custos da franquia do seguro veicular.

Enquanto um número importante de motoristas aluga um veículo para trabalhar, Pedro fez o oposto: segundo seu relato, é proprietário de quatro veículos que são alugados para “pessoas conhecidas”, com preços e condições mais acessíveis do que aquelas das locadoras. Há muita burocracia, afirma Pedro, para alugar um carro em uma empresa, além dos preços serem altos. Ele cobra cerca de R\$ 1.000 por mês pelo aluguel de cada carro, valor que, de acordo com ele, seria suficiente para arcar com os custos das prestações, seguro e manutenção dos veículos. Esse caso exemplifica o surgimento de novas atividades econômicas informais como resultantes indiretas da expansão das plataformas digitais, uma vez que Pedro é tanto um motorista uberizado quanto um rentista embrionário. Passemos, a seguir, aos relatos dos lavadores, os sujeitos que cumprem etapas complementares de apoio à prestação do serviço de transporte.

6. Carros limpos, corpos marcados: relatos de lavadores periféricos

A profissão de lavador de veículos já estava inscrita em condições precárias de trabalho antes da proliferação das plataformas digitais de transporte. No entanto, o labor dos lavadores incorporou novas dimensões precárias na medida em que se torna atividade complementar essencial deste novo mercado e se configura, portanto, em uma atividade de apoio aos motoristas vinculados à Uber e à 99. Logo, as suas condições de trabalho, jornadas e ganhos são, hoje, decorrências indiretas do processo de uberização, além do contexto de crise econômica e desemprego.

Em um dos estabelecimentos pesquisados, trabalha-se exposto às intempéries por mais de 10 horas seguidas - tempo médio da jornada de trabalho que é iniciada às 7 horas e encerrada por volta das 18 horas. Almoço e café da manhã são oferecidos pelo proprietário, mas não há horário fixo de almoço e descanso, e o primeiro somente é autorizado quando a demanda de trabalho diminui, normalmente por volta das 14 horas. Paga-se R\$ 30 por um dia de serviço; assim, se um lavador trabalhar todos os dias da semana, sem folga, ganhará R\$ 900 em um mês, menos que o Salário-Mínimo (R\$ 998, em 2019). Os Equipamentos de Proteção Individual (EPIs, como botas, luvas e máscaras de proteção) são custeados pelos próprios trabalhadores.

No lava a jato do “Cabelinho” a maioria das lavadoras é do gênero feminino e algumas são menores de 18 anos. Entre as jovens lavadoras de veículos que estiveram presentes na rotina da pesquisa, nenhuma delas concluiu os estudos básicos e poucas chegaram ao Ensino Médio. Maiara, com 19 anos e mãe de duas filhas, informou ter estudado até o sétimo ano do Ensino Fundamental. Ela sonha em abrir seu próprio salão de beleza e diz não conseguir um emprego formal por “não ter diploma”. Maiara critica a jornada de trabalho estendida, mas avalia ser positivo o fato de trabalhar perto de casa. Conta somente com o dinheiro que ganha como lavadora de veículos para sustentar seus filhos, uma vez que não conta com a ajuda do pai das crianças.

Maiara também leva seu irmão, João Pedro, para trabalhar como lavador. João Pedro tem 15 anos, havia interrompido seus estudos no terceiro ano do Ensino Fundamental e matriculou-se no EJA (Ensino de Jovens e Adultos) no período noturno. Apesar de gostar da escola, afirma não conseguir prestar atenção nas aulas depois de um dia de trabalho, pois está muito cansado. João Pedro sonha em ser caminhoneiro e diz que se matriculou no EJA para aprender a ler e adquirir a habilitação como motorista profissional.

Marina, 18 anos, informa que saiu da casa dos pais aos 16 anos e atualmente divide um apartamento com uma amiga. Ela caminha durante uma hora para chegar ao trabalho. Diz não ter muitos planos em relação ao futuro, mas gostaria de voltar a “trabalhar em *shopping center*”. Relata procurar emprego formal, mas não é otimista quanto a esta possibilidade, e critica o fato de não contar com os benefícios de um trabalhador formalizado, como 13º Salário. Parou de estudar no segundo ano do Ensino Médio e por enquanto não pensa em retomar os estudos.

Leonel tem 21 anos, um filho de dois anos e mora com sua companheira na casa de sua sogra. Já foi preso por tráfico de drogas aos 18 anos. Ele relata que retomou os estudos no CESEC (Centro Estadual de Educação Continuada) e pensa em fazer um curso de eletricista, pois se considera habilidoso para a profissão. Apesar de entregar seu currículo em várias empresas, não confia em ser convidado para alguma entrevista, por conta de seus antecedentes criminais.

Enzo, 17 anos, é órfão de pai e de mãe. Mora junto com a irmã mais velha em frente ao lava a jato, está no primeiro ano do Ensino Médio e diz que terminará seus estudos no CESEC. Pretende se tornar motorista de aplicativo quando completar 18 anos, pois, segundo ele, como motorista pode-se “trabalhar limpo”, além de “obter um carro”, - inicialmente alugado -, para atuar nas plataformas digitais de transporte. Enzo tem contato com motoristas de aplicativos que, segundo ele, relatam receber até R\$ 5.000 por mês.

7. Algumas considerações finais: gestão algorítmica do trabalho e usos algorítmicos do território

As relações entre as faces tradicionais e as faces contemporâneas do trabalho precário assumem, como procurou-se mostrar, uma dimensão geográfica. Nessa direção, reafirmamos que os processos de digitalização das relações sociais e trabalhistas sempre se manifestam territorialmente e reproduzem a relação centralidade-periferia que estrutura geograficamente a sociedade brasileira. Os dois lava a jatos em Betim são *locus* periféricos que fornecem as atividades de suporte indispensáveis à “inovadora” mobilidade oferecida pelos aplicativos de transporte, especialmente à bilionária Uber. Ali, as relações trabalhistas precárias e tradicionais se encontram com as novas, revelando os sujeitos históricos e as contradições da psicoesfera do empreendedorismo.

A racionalidade do cálculo, ou seja, as técnicas de contabilidade, nem sempre se mostraram evidentes aos motoristas uberizados, uma vez que muitos não consideram, entre seus custos, as despesas realizadas com alimentação, planos de Internet, compra de *smartphone* (e os seguros destes aparelhos) e, mesmo, a própria limpeza dos veículos, prestação de serviço realizada nos locais onde os motoristas foram entrevistados. A exceção foi Victor, que possui um diploma em Contabilidade e apresenta argumentos técnicos acerca dos baixos ganhos nas plataformas. Além disso, o assalto relatado por Paulo e o acidente sofrido por Ademar expõem a fragilidade das condições laborais, uma vez que fatos como os narrados podem significar a interrupção da fonte de rendimentos, além das dívidas assumidas para retornar “às ruas”. A insegurança e a instabilidade são regras tácitas dessa atividade.

Há, ainda, um efeito em cascata da política de preços do duopólio do setor. Como são hegemônicas, Uber e 99 definem os valores e as normas gerais praticadas, pois controlam a relação oferta-demanda em todo o território. Assim, a baixa remuneração dos motoristas contribui para a diminuição do valor pago à força de trabalho em outras atividades a ele ligadas, como é o caso dos lava a jato, onde a lavagem para motoristas de aplicativo custa R\$ 10, ou seja, 33% do valor cobrado de outros motoristas. Esse

ponto é central, pois revela que a política corporativa de preços aplicada pelas plataformas digitais de transporte acaba sendo um regulador dos preços e dos ganhos em outras atividades dela indiretamente dependentes, e, particularmente, daquelas ainda mais periféricas.

Depreende-se, ainda, que há uma banalização, junto a esses trabalhadores, de que os trabalhos com garantias sociais são uma prática já distante, uma vez que se naturaliza o fato de que cada um seria responsável por seu “sucesso” ou “fracasso”. Se os benefícios trabalhistas são lembrados com certo saudosismo por Paulo, que menciona as vantagens de quando fora beneficiário de vale-combustível e auxílio-alimentação, Thiago, por sua vez, enfatiza que é a sua aposentadoria que permite uma condição financeira mais favorável e jornadas de trabalho menores, dois elementos que o diferenciam dos demais motoristas entrevistados. Ademar considera que as plataformas de transporte contribuem para reduzir o desemprego, mesmo que a atividade não ofereça vínculo empregatício. Essa aparente confusão não nos parece mera questão formal, pois expõe a ausência de distinção entre “emprego” (entendido como trabalho formalizado) e “trabalho precário”, incluindo sua versão contemporânea – a uberização.

Outra contradição que marca a dialética empreendedor-precarizado vem à luz quando os motoristas são questionados sobre os aspectos positivos do trabalho com as plataformas: a maioria entre os entrevistados considera a flexibilidade de horários um fator positivo. Porém, esses motoristas também relataram que suas jornadas de trabalho são demasiado longas (12 horas ou mais, chegando a 16 horas), caso contrário não atingem uma remuneração mínima para viver. Logo, a contradição entre essas duas respostas revela que a flexibilidade prometida e/ou desejada – e que representaria um ganho de liberdade do trabalhador –, é empiricamente irrealizável.

O elogio a um benefício laboral do qual não se pode usufruir expõe a efetividade da psicoesfera do empreendedorismo: os trabalhadores a defendem, mesmo que não possuam objetivamente condições de exercê-la. Importante salientar, nesse sentido, que a análise apresentada é qualitativa, portanto,

os seus resultados não podem ser extrapolados para o conjunto da categoria. Por outro lado, esse tema reverbera observações já realizadas por outras pesquisas (TOZI, 2020; ANTUNES; FILGUEIRAS, 2020; TOZI; DUARTE; CASTANHEIRA, 2021).

As visitas a campo e os relatos recolhidos expressam, ao contrário, situações geográficas precárias, típicas do trabalho precário, “desregulamentado”, flexibilizado, intermitente, e sem os direitos sociais mínimos. Nessa direção, uma provocação: se formos rigorosos com a origem do termo “empreender”, seriam apenas dois os empreendedores que trabalham com a Uber: Travis Kalanick e Garrett Camp, os empresários que fundaram a corporação californiana, em 2009.

Ainda, algumas situações reveladas durante as entrevistas são importantes e merecem comentários. As dimensões invisíveis do gerenciamento algoritmo do trabalho e do território vêm à tona quando o motorista Thiago revela sua insatisfação com as Taxas Variáveis da Uber, que além de camuflarem a contabilidade do seu trabalho, também toham a autonomia do motorista em escolher, ao menos, parte do trajeto a ser realizado. Tradicionalmente, o trabalho do motorista sempre foi, por essência, um trabalho baseado na experiência empírica dos deslocamentos cotidianos no território.

Contudo, esse conhecimento, que representaria uma certa autonomia de escolha do trabalhador, não pode ser colocado em prática. Se o trabalhador recusar o caminho indicado pelo aplicativo, incorre em penalizações. Essa situação revela uma face oculta da pobreza urbana, que, contudo, é substrato à fluidez viária metropolitana: são as tarifas baixas, as jornadas extenuantes e os lavadores de automóveis que garantem o “serviço inovador e arrojado” e os deslocamentos que asseguram que os consumidores “cheguem aos seus destinos com muita eficiência e estilo” (UBER, 2014, n. p.). Explica-se, assim, a analogia dos corpos marcados por detrás de carros limpos adotada neste texto.

Quanto aos lavadores e lavadoras, foi possível observar que as condições de trabalho nas quais se encontram exige pensar o mundo do trabalho como uma totalidade, para além de seus eventuais enquadramentos setoriais ou de atividades

específicas. Em situações típicas do circuito inferior da economia urbana, a qualificação profissional não é um atributo científico, pois representa, como observado, tarefas simples e dependentes de esforço físico. Os sujeitos entrevistados eram em sua maioria jovens, com formação escolar básica e se encontram em condições de trabalho que exemplificam os “empreendedores por necessidade”. Esses trabalhadores também revelam que os efeitos dos processos de uberização não estão atrelados somente aos profissionais diretamente ligados às empresas que coordenam as inovações algorítmicas. Os lavadores também estão inseridos em condições de trabalho que incluem jornadas longas, raridade de folgas e assumem os custos de alguns dos seus instrumentos de trabalho (caso dos EPIs). Se esses sujeitos manifestam a insatisfação com tais condições e almejam um trabalho formalizado em outros estabelecimentos, também nos manifestam que não consideram essa possibilidade como algo que venha a se realizar com facilidade.

Nota-se que os discursos que permeiam a psicoesfera do empreendedorismo, como a promessa de uma renda mensal mais alta, são convincentes aos jovens, como almeja Enzo, o lavador que deseja tornar-se motorista por aplicativo. No entanto, esses relatos não incorporam os problemas que estão associados com a profissão de motorista e são compartilhados no cotidiano dos lava a jatos (assaltos, cansaço, custos de manutenção, problemas com as plataformas). Embora os ganhos dos motoristas sejam significativamente superiores àqueles dos lavadores, a atividade dos primeiros apresenta-se atrativa aos segundos por demandar menos esforços físicos, mesmo que as jornadas de trabalho também sejam sabidamente longas.

Ambas as profissões, contudo, são permeadas de condições precárias de trabalho, dito “flexibilizado” ou “desregulamentado”. Nesse sentido, a relativa mobilidade social advinda do fato de um lavador se tornar motorista não representaria, objetivamente, uma mudança significativa em relação às garantias de seus direitos trabalhistas. As sucessivas modernizações e inovações atualizam, finalmente, as desigualdades socioespaciais reveladas pelos sujeitos ouvidos ao longo dessa pesquisa. Eles nos revelam que empreendedorismo é uma noção que encontra

seu limite nas condições objetivas da vida do trabalhador na periferia da metrópole. As informalidades e as ilegalidades renovam-se nas margens e garantem a extração de renda das plataformas de transporte.

Finalmente, a plataforma digital atualiza a própria noção, fundamental e generalizada, de plataforma ao lhe fornecer as variáveis que demarcam o período informacional do capitalismo. Mas é preciso estar atento à armadilha das noções: a plataforma digital não sucumbe de materialidade, tampouco se insere em um “espaço de fluxos” apartado da totalidade socioespacial e de suas desigualdades históricas, como aquela manifesta na relação centro-periferia. Os motoristas a elas submetidos corporificam de maneiras distintas a gestão algorítmica do trabalho que é, por sua vez, sempre geograficamente situada. Por isso, a gestão algorítmica também é do território. A análise geográfica dos critérios para ser um motorista VIP (Mapa 1 e Tabela 1) revela essa correlação entre gestão do trabalho e gestão do território. Esse argumento nos permite afirmar que a Uber efetiva um uso algorítmico do território brasileiro.

Agradecimentos

Parte desta pesquisa conta com financiamento do Ministério Público do Trabalho - 3ª Região, por meio de convênio firmado com a Universidade Federal de Minas Gerais (MPT-PRT-3, ref. UFMG 078/19-00), a quem agradecemos.

Notas

1. “Empreendedor” e “empreender” são palavras derivadas do francês *entrepreneur* e *entreprendre*. A escola do liberalismo clássico já as utilizava, com destaque para Cantillon (1950 [1755]) e Jean-Baptiste Say (1983 [1803]), para quem o empreendedor era o agente-motor do desenvolvimento econômico dada a sua ação nas várias etapas da produção capitalista de mercadorias (produção, distribuição, consumo). A vertente mais usual deste termo nas teorias econômicas está associada à sua conceitualização por Schumpeter (1982 [1911]), para quem o empreendedor seria o sujeito responsável pela introdução de inovações em um sistema econômico.

2. A Organização Internacional do Trabalho (ILO, 2021, p. 8) diferencia as plataformas digitais entre as *location based-platoforms*, que exigem uma localização específica para a realização do trabalho e as *online web-based*, com trabalho remoto e disperso realizado on-line. Contudo, embora essa distinção permita observar nuances da especialização das plataformas digitais, cabe ressaltar que todo trabalho é espacial e se realiza em territórios historicamente constituídos e locais específicos.

3. Essa distinção é provocativa, uma vez que a noção de “plataformas digitais” pode mascarar as relações socioespaciais concretas agenciadas por essas corporações. A ação das empresas se dá em territórios e locais cientificamente selecionados, e não em um “espaço virtual” etéreo e intangível.

4. Embora “viagens” e “entregas” sejam atividades distintas, as empresas que se dedicavam ao transporte por passageiros têm integrado progressivamente os dois serviços.

5. Com dados disponíveis em UBER (2020, n.p.) e 99 (2020, n.p.).

6. A taxa de desemprego era de 11,8% (12,5 milhões de pessoas) em novembro de 2019, quando realizamos as pesquisas de campo e chegou a 14,7% (14,8 milhões de pessoas) no primeiro trimestre de 2021. A esses números devem ser somadas a “população desalentada” (pessoas que desistiram de procurar emprego, que somam 6 milhões de pessoas) e a “população

subutilizada” (desempregada, que trabalha menos do que poderia ou que não procurou emprego, mas estava disponível para trabalhar, que somam 33,2 milhões de pessoas) (IBGE, 2021).

7. Essas estratégias podem ser simples, como a escolha de um local considerado “estratégico” para estacionar o veículo, ou a compra de pacotes de dados e de planos com maiores velocidades de conexão. Entre as formas mais sofisticadas, destaca-se o uso de aplicativos de “fake GPS”, que simulam uma localização virtual do motorista em uma área considerada “mais atrativa”, mesmo que ele esteja, fisicamente, em outra.

8. Veja como funciona e para que serve a avaliação da Uber, Uber Blog, 12 dez. 2018. Disponível em: <https://www.uber.com/pt-BR/blog/veja-como-funciona-e-para-que-serve-a-avaliacao-da-uber/>. Acesso em: 05 maio 2021. Grifo no original.

9. A empresa associa as premiações às avaliações positivas: “Ganhe pontos e mantenha um certo padrão de avaliações para atingir os níveis Ouro, Platina e Diamante, e continuar a obter vantagens”. Além da diferenciação entre os motoristas, as categorias também oferecem a conversão dos valores de corridas em “pontos” que podem ser trocados por serviços e mercadorias. Observa-se, de fato, uma forma de oferecer “benefícios”, sem, contudo, reajustar as tarifas. Conforme informações em: Chegou o Uber Pro, Uber. Disponível em: <https://www.uber.com/br/pt-br/drive/uber-pro/>. Acesso em: 25 maio 2021.

10. O termo “cidade” é utilizado pela Uber como sinônimo de agrupamento de municípios, revelando a regionalização como ferramenta corporativa, como debatemos em outro momento (TOZI, 2018, p. 7).

11. Foram comuns os relatos de motoristas que passaram a limpar o próprio veículo na medida em que precisaram reduzir os custos fixos da atividade.

12. A tarifa de base da Uber era R\$ 5,40 em 2014 (UBER, 2014, n.p.), valor que se mantém, em 2021, com variações devidas a descontos e promoções.

13. De acordo com a Calculadora do IPCA, disponível em: <https://www.ibge.gov.br/explica/inflacao.php>. Acesso em 25 maio 2021.

14. Preço da gasolina já passa de R\$ 7, O Globo, 21 ago. 2021. Disponível em: https://oglobo.globo.com/economia/preco-da-gasolina-ja-passa-de-7-veja-quanto-custa-em-cada-estado-25165329?versao=amp&utm_source=T%E2%80%A6. Acesso em: 21 ago. 2021. Os aumentos também ocorrem, com alguma variação em relação à gasolina, para o etanol e o Gás Natural Veicular (GNV).

15. Não houve retorno dos órgãos de fiscalização aos estabelecimentos até o final da pesquisa.

16. Categoria nativa pela qual é conhecida a mistura de água, álcool, glicose e glicerina e que é aplicada sobre os pneus para deixá-los brilhantes.

17. A adoção da Taxa Variável de Preços ocorreu em 2018, quando a Uber extinguiu o modelo que vinha praticando - com taxas fixas de 20% (UberBLACK) e 25% (UberX). A Taxa Variável flutua conforme três condições que o motorista não pode controlar: i) o tempo de viagem; ii) o nível de trânsito e; iii) a distância percorrida. Nada mudou, contudo, para os passageiros, que continuam pagando um preço fixo inicialmente conhecido.

Referências

99. **Sobre a 99** (2021). Disponível em: <https://99app.com/sobre-a-99/>. Acesso em: 09 nov. 2020.

ABÍLIO, Ludmila. C. Uberização: a era do trabalhador *just-in-time*? **Estudos Avançados**, v. 34, n. 98, 2020, p. 111-126. Disponível em: www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0103-40142020000100111. Acesso em: 01 abr. 2021.

ANTUNES, Ricardo; FILGUEIRAS, Vitor. Plataformas digitais, Uberização do trabalho e regulação no Capitalismo contemporâneo. **Contracampo**, Niterói, v. 39, n. 1, p. 27-43, abr./jul. 2020. Disponível em: <https://periodicos.uff.br/contracampo/article/view/38901>. Acesso em: 04 maio 2021.

ANTUNES, Ricardo. **O privilégio da servidão**: O novo proletariado de serviço na era digital. São Paulo: Boitempo Editorial, 2018.

BOZZI, Fábio. **Da Psicoesfera do empreendedorismo à precarização contemporânea do trabalho**. Trabalho de Conclusão de Curso (Graduação em Geografia). Belo Horizonte: UFMG, 2019. Disponível em: <http://www.igc.ufmg.br/images/igc/biblioteca/GEO245.pdf>. Acesso em: 05 maio 2021.

CANTILLON, Richard. **Ensayo sobre la naturaleza del comercio en general**. México: Fondo de Cultura Económica, 1950 [1755].

D'ANDREA, Carlos Frederico de Brito; GUERRA, ANA. A mobilidade urbana entre dados, plataformas, infraestruturas: os casos do Uber Movement e Uber Transit. In: RENA, Natacha (*et al.*) (Org.). **Urbanismo Biopolítico**. Belo Horizonte: Agência de Iniciativas Cidadãs, 2021, p. 157-177. Disponível em: <https://files.indlab.net/producao-ind/livros/Ebook%20Urbanismo%20Biopol%C3%ADtico.pdf>. Acesso em: 25 maio 2021.

DARDOT, Pierre; LAVAL, Christian. **A nova razão do mundo**: ensaio sobre a sociedade neoliberal. São Paulo: Boitempo Editorial, 2016 [2009].

DUARTE, Leandro Ribeiro. **O território como recurso e a informação como estratégia das corporações de transporte por aplicativo no Brasil**. Trabalho de Conclusão de Curso (Geografia). Belo Horizonte: UFMG, 2019. Disponível em: <http://www.igc.ufmg.br/images/igc/biblioteca/GEO254.pdf>. Acesso em: 18 ago. 2021.

FOUCAULT, Michel. **Naissance de la biopolitique : cours au Collège de France** (1978-1979). Paris: Gallimard/Seuil, 2004.

IBGE (Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística). PNAD Contínua: taxa de desocupação é de 14,7% e taxa de subutilização é de 29,7% no trimestre encerrado em março. **Agência IBGE Notícias**, 27 maio 2021. Disponível em: <https://agenciadenoticias.ibge.gov.br/agencia-sala-de-imprensa/2013-agencia-de-noticias/releases/30792-pnad-continua-taxa-de-desocupacao-e-de-14-7-e-taxa-de-subutilizacao-e-de-29-7-no-trimestre-encerrado-em-marco>. Acesso em 27 maio 2021.

ILO (International Labour Organization). **World Employment and Social Outlook 2021. The role of digital labour platforms in transforming the world of work**. Geneva: ILO, 2021. Disponível em: https://www.ilo.org/global/research/global-reports/weso/2021/WCMS_771749/lang--en/index.htm. Acesso em 24/04/2021.

LANGLEY, Paul. e LEYSHON, Andrew. Platform capitalism: the intermediation and capitalization of digital economic circulation. **Finance and Society**, p. 1-21, 2016. Disponível em: http://financeandsociety.ed.ac.uk/ojs-images/financeandsociety/FS_EarlyView_LangleyLeyshon.pdf. Acesso em: 16/02/2021.

RIBEIRO, Ana Clara Torres. Território usado e humanismo concreto: o mercado socialmente necessário. In: RIBEIRO, Ana Clara Torres. (*et al.*). **Formas em crise. Utopias necessárias**. Rio de Janeiro: Edições Arquimedes, 2005.

RIBEIRO, Ana Clara Torres. O trabalho na grande cidade do capitalismo periférico. **Revista da Faculdade de Serviço Social da Universidade do Estado do Rio de Janeiro**, n. 24, Jan.-Dez.,

2009. Disponível em: <https://www.e-publicacoes.uerj.br/index.php/revistaempauta/article/view/44582>. Acesso em: 14 ago. 2021.

SANTOS, Milton. **L'espace partagé. Les deux circuits de l'économie urbaine des pays sous-développés**. Paris: M-Th. Génin Librairies Techniques, 1975.

SANTOS, Milton. **Técnica, Espaço, Tempo**. Globalização e meio técnico-científico-informacional. São Paulo: HUCITEC, 1994.

SANTOS, Milton. **Por uma outra globalização. Do pensamento único à consciência universal**. São Paulo: Record, 2000.

SAY, Jean-Baptiste. **Tratado de economia política**. São Paulo: Abril Cultural, 1983 [1803].

SCHUMPETER, Joseph. **Teoria do Desenvolvimento Econômico**. São Paulo: Abril Cultural, 1982 [1911].

SRNICEK, Nick. **Platform Capitalism**. Cambridge: Polity Press, 2016.

TELLES, Vera da Silva; HIRATA, Daniel. Cidade e práticas urbanas: nas fronteiras incertas entre o ilegal, o informal e o ilícito. **Estudos Avançados**, v. 61, p. 173-192, 2007. Disponível em: <https://www.scielo.br/j/ea/a/pbNxJjhLk36N87KfWdJgVtK/?format=html>. Acesso em 14 ago. 2021.

TOZI, Fábio. Meio técnico, tecnologia e tecnobrega: a cidade e a pirataria como possibilidades. **Tamoios**, v. 6, n. 2, p. 17-28, 2010. Disponível em: <https://www.e-publicacoes.uerj.br/index.php/tamoios/article/view/1415/3000>. Acesso em: 14 ago. 2021.

TOZI, Fábio. Uso do território brasileiro por empresas globais de transporte por aplicativos: as estratégias de ação da Uber e as tensões advindas das resistências locais e regionais. **Anais do XII ENANPEGE**. Dourados: UFGD, v. 1, 2017, p. 10270-10281. Disponível em: www.enanpege.ggf.br

[br/2017/anais/arquivos/GT%2035/1489.pdf](https://www.enanpege.ggf.br/2017/anais/arquivos/GT%2035/1489.pdf). Acesso em: 22 mar. 2021.

TOZI, Fábio. As novas tecnologias da informação como suporte à ação territorial das empresas de transporte por aplicativo no Brasil. In: ZAAR, Miriam; CAPEL, Horacio (Org.). **Las ciencias sociales y la edificación de una sociedad post-capitalista**. Barcelona: Universitat de Barcelona, 2018. Disponível em: <http://www.ub.edu/geocrit/XV-Coloquio/FabioTozi.pdf>. Acesso em 09 fev. 2021.

TOZI, Fábio. Da nuvem ao território nacional: uma periodização das empresas de transporte por aplicativo no Brasil. **GEOUSP**, v. 24, n. 3, 2020, p. 487-507. Disponível em: www.revistas.usp.br/geousp/article/view/168573. Acesso em 09 fev. 2021.

TOZI, Fábio; DUARTE, Leandro Ribeiro; CASTANHEIRA, Gabriel Rocha. Trabalho precário, espaço precário: as plataformas digitais de transporte e os circuitos da economia urbana no Brasil. **Ar@cne**. Barcelona: Universitat de Barcelona, 1 de março, vol. XXV, nº 252, 2021. Disponível em: <https://revistes.ub.edu/index.php/aracne/issue/view/2440>. Acesso em: 22 mar. 2021

UBER (2014). Uber lança oficialmente no Rio de Janeiro! **Uber Blog**, 13 jun. 2014. Disponível em: <https://www.uber.com/pt-BR/blog/rio-de-janeiro/uber-lanca-oficialmente-no-rio-de-janeiro/>. Acesso em 25 maio 2021.

UBER (2020). **Fatos e Dados sobre a Uber**. Disponível em: www.uber.com/pt-BR/newsroom/fatos-e-dados-sobre-uber/. Acesso em: 09 nov. 2020.

UBER TECHNOLOGIES INC. (2020). **2020 Annual Report (For the fiscal year ended December 31, 2020)**. United States Securities and Exchange Commission. Disponível em: <https://investor.uber.com/financials/default.aspx>. Acesso em 30 mar. 2021.

WATERS, Facility; WOODCOCK, Jamie. Far from seamless: a workers' inquiry at Deliveroo. **Viewpoint Magazine**, September 20, 2017. Disponível em: <https://viewpointmag.com/2017/09/20/far-seamless-workers-inquiry-deliveroo>. Acesso em: 04 maio 2021.

XAVIER, Marcos. Empreendedorismo Periférico: Uma fase das atuais modernizações e da crise societária das metrópoles. In: OLIVEIRA, Anita Loureiro de; SILVA, Catia Antonia da (Org.). **Metrópole e crise societária: resistir para existir**. Rio de Janeiro: Consequência, 2019.

***Fábio Tozi** é Professor Adjunto no Departamento de Geografia, Instituto de Geociências, UFMG e Prof. Credenciado dos Programas de Pós-Graduação em Geografia da UFMG e da UFSCar-So. Possui graduação (Bacharelado e Licenciatura) em Geografia pela Universidade Estadual de Campinas (Unicamp), Mestrado em Geografia pela Unicamp e Doutorado em Geografia Humana pela Universidade de São Paulo (USP). Realizou aperfeiçoamento em Doutorado em Geografia (Estágio Doutoral - PDEE/CAPEs) na École des Hautes Études en Sciences Sociales (EHESS) de Paris e Pós-Doutorado junto ao Departamento de Geografia da Unicamp (Programa de Pós-Doutorado Junior/CNPq). Foi Professor Visitante na Universidad Nacional de Rosario (UNR – Argentina, Programa AUGM). Coordenador do Laboratório Terra Mundo (Dep. de Geografia, IGC/UFMG), do Observatório das Plataformas Digitais (OPD) e do Grupo de Pesquisas [continente]. Linhas de Pesquisa: Espaço, Globalização e mundialização, Geografia Política, Geografia Econômica, Geografia Urbana e Economia Política do Território. Principais temas de pesquisa: Plataformas Digitais, uberização, inovação, patentes, informatização do território. E-mail: fabio.tozi@gmail.com

***Fábio Bozzi** é geógrafo pela Universidade Federal de Minas Gerais (UFMG) e Professor Municipal da Estância Balneária de Ilhabela (SP). E-mail: f.bozzi@outlook.com