

## O MITO DA AUTONOMIA SOBRE RODAS: UMA ANÁLISE DO FENÔMENO DA UBERIZAÇÃO EM SÃO LOURENÇO DO SUL/RS

VITOR ABREU ARNONI<sup>1</sup>; MARCIO SILVA RODRIGUES<sup>2</sup>

<sup>1</sup>Universidade Federal de Pelotas – [vitor.arnoni@hotmail.com](mailto:vitor.arnoni@hotmail.com) 1

<sup>2</sup>Universidade Federal de Pelotas – [marciosilvarodrigues@gmail.com](mailto:marciosilvarodrigues@gmail.com) 2

### 1. INTRODUÇÃO

A ascensão da modernidade trouxe às sociedades ocidentais e ocidentalizadas novas configurações sociais que, a pequenos passos, passaram a moldar e regular os sonhos, os desejos e as necessidades dos indivíduos, alinhando-os cada vez mais a uma lógica individualista e empresarial. Estes indivíduos, ao longo de suas vidas, aprendem a conduzir a si mesmos no mercado, constantemente vendo a si como uma espécie de capital, em uma sociedade que os responsabiliza por seus próprios sucessos e fracassos (sobrevivência).

Essas transformações são vistas como fruto de um processo generalizador de ideais empresariais, também conhecido como empresarização (SOLÉ, 2004; ABRAHAM, 2006; RODRIGUES, 2013). Conforme Solé (2004), generaliza-se, através de pressupostos de eficiência, qualidade e resultados, a ideia de empresa como o modelo organizacional ideal para todos os níveis da sociedade. A partir disto, o autor afirma que vivemos no “mundo-empresa”, lembrando que desde que nascemos somos colocados sob situações que, de uma forma ou de outra, envolvem serviços, produtos e a “eficiência” das empresas.

Esta lógica é intensificada com o avanço do ideário neoliberal (FOUCAULT, 2008; LAVAL & DARDOT, 2009), que utiliza a lente econômica para analisar quaisquer situações sociais, e age como uma forma de governo pela liberdade. Através da governamentalidade, o indivíduo é guiado a tornar-se um empresário de si, descrente da atuação do Estado e continuamente colocando-se em situações de mercado, buscando a frutificação do seu próprio potencial de trabalho e o ganho individual para a prosperidade, utilizando-se de ferramentas, linguagens e práticas propriamente empresariais.

Em meio a este processo emerge uma das principais implicações individuais da centralidade da ideia de empresa no nosso mundo, a uberização. O fenômeno da uberização (ABÍLIO, 2018; SLEE, 2019), é visto na maioria das vezes como um fenômeno de precarização das relações de trabalho, que expande um mercado desregulado e inóspito para áreas que antes eram protegidas pelo Estado.

Gera-se um mercado flexibilizado em que os desempregados são convidados a tornarem-se trabalhadores autônomos, sem garantia de direitos trabalhistas, na promessa de um mercado colaborativo entre trabalhadores através do avanço das plataformas digitais (*app's*).

Neste estudo, no entanto, abordamos o fenômeno da uberização a partir do entendimento de que a lógica do empresário de si faz com que os indivíduos enxerguem este mercado desregulado como uma vantagem por terem a “oportunidade” de tornarem-se patrões de si mesmos, colocando o fator da autonomia como principal vantagem neste ramo. Apesar de gigantescas cargas horárias de trabalho (flexibilização) e a auto responsabilização pelos custos que envolvem a atuação nos aplicativos.

O fenômeno passa a atingir até mesmo as pequenas cidades, como o município de São Lourenço do Sul, que começa a sentir o avanço do fenômeno de uberização em

2018, quando alguns desempregados e trabalhadores que procuram uma complementação de renda, começam a ter conhecimento dos aplicativos Uber e 99 Táxi (aplicativos de viagens).

Neste contexto, buscou-se analisar as relações das percepções dos motoristas de aplicativos com a perspectiva teórica do empresário de si, buscando conexões que apontem o fenômeno da uberização como implicação do processo de empresarização.

Ao relacionar as percepções dos trabalhadores com a teoria do empresário de si, buscou-se, portanto, contribuir com os estudos organizacionais, bem como avançar na discussão em torno da uberização como implicação do processo de empresarização.

## 2. METODOLOGIA

Este estudo possui natureza descritiva, e utiliza uma abordagem de caráter predominantemente qualitativo. A coleta de dados foi realizada a partir de entrevistas não estruturadas com 7 motoristas de aplicativos (Uber e 99 Táxi) atuantes na cidade (estima-se que em junho 2019, momento em que foi realizada a coleta de dados, existiam cerca de 70 motoristas em atuação).

O roteiro de entrevista foi composto por de perguntas amplas acerca da perspectiva dos entrevistados em relação ao mercado de trabalho, como eles se enxergam dentro deste mercado e qual seu posicionamento frente às mudanças que estão ocorrendo com o fenômeno da uberização. A transcrição das gravações gerou um total de 57 páginas de material.

A partir da análise do conteúdo, esse material foi analisado, tipificado, e, associado com a perspectiva teórica. Nesse processo, optou-se por organizar os dados a partir de duas categorias bastante marcantes nas falas dos entrevistados: auto responsabilização e flexibilização. Além dessas, uma outra categoria foi transversal em todas as entrevistas e por isso presente nas duas categorias mencionadas: a autonomia. O resultado desse processo pode ser visualizado a seguir.

## 3. RESULTADOS E DISCUSSÃO

Buscamos analisar as perspectivas dos trabalhadores de aplicativos de São Lourenço do Sul, inseridos no fenômeno da uberização, relacionando-as com a teoria do empresário de si. Inicialmente, analisamos o panorama geral, buscando as percepções dos entrevistados em relação ao mercado de trabalho e as transformações trazidas pela uberização.

Para os entrevistados, o mercado de aplicativos é visto, de maneira geral, “como uma oportunidade para quem estava em um limbo” (ENTREVISTADO 1), ou seja, uma alternativa ao desemprego e uma oportunidade para tornar-se um trabalhador autônomo. Os motoristas, por estarem desempregados, enxergam os aplicativos como uma válvula de escape que está sendo melhor que o esperado por uma razão única: a autonomia.

Em um segundo momento, a análise atentou-se à categoria auto responsabilização, buscando analisar como os motoristas avaliam a questão da autonomia do trabalho, além da linguagem, a ideia de sucesso e os investimentos que o trabalhador deve realizar para este ramo de trabalho.

Como já mencionado anteriormente, é verificado que a autonomia torna o trabalho com os aplicativos satisfatório, na visão dos motoristas. Porém, apesar do tom otimista, relatam também que, se quiserem viver somente como motorista de aplicativo, é preciso trabalhar, no mínimo, 12 horas por dia. Gera-se aqui a contradição vivenciada pelos motoristas: eles prezam por poderem fazer seus próprios horários, mas, para que os resultados sejam satisfatórios, necessitam realizar longas jornadas de trabalho (aqui fala-se também em flexibilização).

Além disso, os motoristas acreditam que, para terem melhores rendimentos, precisam investir em si mesmos, buscando o aprendizado na realização de controles, planilhas e a utilização de ferramentas gerenciais. Assim, o conhecimento em gestão e administração são vistos como ferramentas úteis para o negócio, indicando um comportamento empresarial.

A auto responsabilização também se manifesta na manutenção do instrumento de trabalho: o carro. Segundo os entrevistados, esses custos são uma obrigação assumida pelos motoristas por serem autônomos.

Em seguida, ao serem perguntados sobre o significado de sucesso, os entrevistados mostram que ele está diretamente ligado a fatores econômicos e também à sua própria capacidade. Segundo os motoristas, o sucesso no trabalho é responsabilidade deles, exclusivamente, pois somente eles podem produzir mais valor no trabalho.

Portanto, os motoristas estão cientes da responsabilização e assumem total responsabilidade pelo trabalho. Os custos, as altas cargas horárias e os investimentos são justificados pela autonomia, indicando a aproximação destas atividades com as de uma empresa. O indivíduo, portanto, torna-se sua própria empresa.

Por fim, foi realizada a análise a partir da categoria “flexibilização”. Aqui, buscou-se discutir como estão caracterizadas as jornadas de trabalho dos motoristas em relação ao tempo e o espaço que o trabalho com aplicativos passa a tomar, além de suas trajetórias rumo à flexibilização.

A visão de que os aplicativos entram como uma oportunidade na vida dos entrevistados por si só indica a ideia de flexibilização, visto que alguns já possuíam até mesmo cursos superiores e técnicos. Estes agora migram para os aplicativos, enxergando-os como uma solução para o desemprego, além de uma oportunidade para serem autônomos.

Nota-se uma flexibilização também por parte daqueles que se encontravam empregados, mas que agora utilizam os aplicativos como complemento de renda, estendendo ainda mais a carga horária diária, em alguns casos chegando a 18 horas.

Os entrevistados afirmam que a autonomia os possibilita “trabalhar em qualquer lugar, em qualquer hora”, indicando uma flexibilização do tempo e do espaço. O tempo que antes era destinado ao lazer e outras atividades agora pode ser utilizado de forma mais “eficiente”, pois o trabalhador pode estar ativo em qualquer ambiente. Assim alonga-se ainda mais a jornada de trabalho, também por conta da constante entrada de novos “concorrentes” no mercado de aplicativos de viagens.

O maior indicativo de flexibilização observado no estudo é a concorrência entre as próprias empresas de aplicativos (neste caso Uber e 99Táxi). As empresas, por estarem em constante competição pelo mercado, realizam promoções e ajustes nos preços das corridas, afetando negativamente os ganhos dos motoristas.

Estes, por fim, imersos no “mundo-empresa”, passam a ser vistos como empresários de si, auto responsabilizados e flexibilizados pelo fenômeno da uberização.

Enxergando a autonomia como solução, a precarização das atividades passa despercebida no olhar dos trabalhadores.

#### 4. CONCLUSÕES

Este estudo, ao discutir o fenômeno de uberização como implicação do processo de empresarização, verifica a relação desta lógica com a teoria do empresário de si.

Tal relação se dá pelo fato de que o fenômeno da uberização, ao sugerir a auto responsabilização e a flexibilização, possibilita ao indivíduo a realização de um desejo por ser seu próprio patrão, a despeito de cargas horários extensas, a falta de garantia de direitos e outros fatores que tornam o trabalho justo e estável.

O trabalho com aplicativos faz com que os trabalhadores atuem como empresas, buscando investimentos para ganhos futuros, utilizando linguagens e ferramentas empresariais, métodos e ideais próprios de empresas.

Portanto, os pressupostos empresariais, intensificados pela governamentalidade neoliberal, chegam aos indivíduos e fazem com que fenômenos como a uberização sejam vistos como vantajosos, como oportunidades que solucionam o alto desemprego, quando na prática, criam relações precárias e promovem o aumento da informalidade do trabalho.

#### 5. REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ABÍLIO, Ludmila Costhek. O mundo do trabalho em um contexto de uberização. **Revista Instituto Humanitas Unisinos**, [S. l.], p. 1, 10 abr. 2018. Disponível em: <http://www.ihu.unisinos.br/160-noticias/cepat/577779-o-mundo-do-trabalho-em-um-contextode-uberizacao>. Acesso em: 17 jun. 2019.

ABRAHAM, Yves-Marie. **L'entreprise est-elle nécessaire?** In: DUPUIS, Jean-Pierre (org.). *Sociologie de l'entreprise*. Montréal: Gaëtan Morin Editeur, 2006.

FOUCAULT, Michel. **Naissance de la biopolitique**. 1. ed. rev. Gallimard: Éditions de Seuil, 2004.

LAVAL, Christian; DARDOT, Pierre. **A nova razão do mundo: ensaio sobre a sociedade neoliberal**. Tradução: Mariana Echalar. 1. ed. Paris, France: Boitempo, 2009.

RODRIGUES, Marcio; CARVALHO, Rosimeri. EMPRESARIZAÇÃO E MODERNIDADE: A IDEIA DE EMPRESA NO CENTRO DO MUNDO **RBE0** - **Revista Brasileira de Estudos Organizacionais**, [s. l.], 2019. Disponível em: <https://rbeo.emnuvens.com.br/rbeo/article/view/147/pdf>. Acesso em: 21 out. 2019.

SLEE, Tom. **Uberização: a nova onda do trabalho precarizado**. [S. l.: s. n.], 2019.

SOLÉ, Andreu. A empresarização do mundo. In: SOLÉ, Andreu. **A empresarização do mundo: ensaio sobre a sociedade neoliberal**. Paris, France: Boitempo, 2004.