

**“Uber is slavery!”:
de refugiado de guerra a motorista de Uber em Amsterdam¹**

Marcos HILLER²
Escola Superior de Propaganda e Marketing, São Paulo, SP

RESUMO

O presente resumo refere-se a uma pesquisa de campo de uma tese de doutorado em andamento. Nosso objetivo é examinar como se dá criação de um ideário empreendedor difundido pela Uber como um dispositivo comunicacional e que disfarça um processo nocivo de precarização de trabalhadores. Para tanto, selecionou-se uma entrevista individual feita na cidade de Amsterdam na Holanda, onde efetuamos uma análise a partir de Abilio, Amorim, Grohmann (2021) e Sibilia (2019), entre outros. Como resultados, espera-se compreender como se dá a produção de subjetividades nesse motorista e, dessa forma, contribuir para o debate das flagrantes desigualdades do atual contexto laboral.

PALAVRAS-CHAVE: comunicação e consumo; racionalidade neoliberal; capitalismo de plataforma; precarização do trabalho; Uber.

INTRODUÇÃO

O presente resumo tem como intenção apresentar um artigo que será elaborado, no qual efetuamos uma reflexão sobre as novas lógicas que atravessam hoje particularmente o mundo do trabalho, mais precisamente no que tange o fenômeno da precarização de trabalhadores a partir de uma dinâmica de plataformização dos modos de viver, trabalhar, se relacionar e consumir. Nesse novo contexto de mundo, salta-nos aos olhos o agravamento recentemente nas grandes cidades mudanças sociotécnicas nos modos de trabalhar e o crescimento de um fenômeno lastreado por uma chamada gestão

¹ Trabalho apresentado no GP 7 Comunicação e Trabalho no XIX Encontro dos Grupos de Pesquisas em Comunicação, evento componente do 47º Congresso Brasileiro de Ciências da Comunicação.

² Doutorando e Mestre em Comunicação e Práticas do Consumo pela ESPM SP marcos.hiller@espm.br

da sobrevivência³, ganhando proeminência, sobretudo, na cena urbana de metrópoles globais.

Ao se analisar mais de perto as medidas praticadas para controlar trabalhadores, temos a Uber como uma das empresas protagonistas desse fenômeno. A empresa, fundada há cerca de 20 anos no Vale do Silício, determina quais pessoas podem trabalhar como motoristas, define o que será feito, especifica que trabalhador realizará cada serviço, demarca como as atividades serão efetuadas, estabelece o prazo para a execução do serviço e determina, de modo mandatório e indiscriminado, os valores a serem recebidos pelo obediente trabalhador. O mundo do trabalho é o mote deste estudo, onde sempre buscamos interconectar trabalho com a comunicação. Não há trabalho sem comunicação enquanto práticas materiais (FIGARO, 2018) e os processos comunicacionais são fundamentais ao estruturar e organizar as próprias relações de trabalho. Examinar o mundo do trabalho por meio de uma perspectiva comunicacional implica considerar o conjunto de forças produtivas subjacentes à produção, circulação e consumo de bens em uma sociedade, bem como suas manifestações culturais.

PROBLEMA DE PESQUISA

Esse resumo refere-se a um artigo que apresenta pela primeira vez uma etapa relevante de uma pesquisa de uma tese de doutorado em andamento, onde se busca analisar pistas de como se dão as lógicas do fenômeno contemporâneo da precarização do trabalho de motoristas de aplicativos, com especial foco em uma entrevista individual em específico efetuada de um total de seis entrevistas nas cidades de Amsterdam e Rotterdam. Desejamos compreender quais tipos de subjetividades são afetadas e produzidas nesse novo cenário laboral.

O trabalho de campo foi amparado de uma premissa que esses novos modos de trabalho oferecem a narrativa de uma convidativa liberdade e flexibilidade (trabalhar sem

³ “Gestão de Sobrevivência” é um termo cunhado pela pesquisadora Ludmila Abílio, que atua no Centro de Estudos Sindicais e Economia do Trabalho (CESIT) da Universidade Estadual de Campinas (Unicamp). Abílio uma das primeiras intelectuais a falar de uberização no Brasil a partir do texto “Uberização: subsunção real da viração”, publicado em fevereiro de 2017. De lá para cá, essa autora tornou-se referência obrigatória para quem estuda trabalho digital no país. Entrevista no site do Sindicato dos Bancários onde ela explica melhor o termo <https://spbancarios.com.br/05/2019/nao-existe-empendedorismo-mas-gestao-da-sobrevivencia-diz-pesquisadora> acesso em 1 de junho de 2024.

chefe, sem rigidez de horários e da forma que se deseja) apregoada pelas empresas proprietárias desses *apps* de trabalho por plataformas, mas que, constituem, na realidade, um modo de transferência deliberada de riscos para os motoristas e, com isso, incrementar a exploração sobre esses trabalhadores.

OBJETIVOS DE PESQUISA

Apresentados o objeto e seu recorte, frente a esse quadro, o objetivo geral deste artigo é revisitar o debate teórico contemporâneo sobre o mundo do trabalho, mais precisamente se servir de teóricos do campo da comunicação, do consumo e da sociologia do trabalho para uma melhor compreensão sobre o fenômeno da precarização dos trabalhadores motoristas de aplicativos. Esse objetivo nos auxiliou a delimitar o objetivo primário de nosso projeto, que é examinar os impactos desse processo de precarização do trabalho na produção de subjetividades e nas consequências nos próprios corpos desses trabalhadores.

QUADRO TEÓRICO

Tendo em vista os objetivos propostos e na intenção de oferecer fundamentação à discussão proposta, nos servirmos de aportes teóricos das ciências sociais, e mais precisamente da sociologia do trabalho, como Ricardo Antunes (2023), Ursula Huws (2019), Ludmila Abílio (2020) e Paula Sibilía (2019). No que se refere à comunicação e trabalho, iremos convocar Raymond Willians (2011), Roseli Fígaro (2018) e Rafael Grohmann (2020). Este grupo de todas essas autoras e autores tem explorado questões relacionadas à interseção entre a comunicação e o mundo do trabalho.

PROCEDIMENTOS METODOLÓGICOS

Para responder aos objetivos e para uma análise do *corpus*, combinaremos pesquisa bibliográfica e empírica. Entre os meses de dezembro de 2023 e julho de 2024,

realizamos um estágio no exterior dentro da Erasmus Rotterdam University (Holanda). A escolha dessa instituição e da coorientação da Profa. Dra. Amanda Paz Alencar visou ampliar e aprofundar a discussão proposta no projeto de doutorado, principalmente considerando a análise entre de cidades do norte global (Rotterdam e Amsterdam – os focos desse artigo) e outra no sul global (São Paulo – que se optou por não incidir luz na presente proposta de artigo).

Na composição do recorte empírico, especificamente na Holanda, efetuamos entrevistas individuais com um contingente de motoristas de aplicativo, onde procedemos com base em uma amostra por conveniência (FRAGOSO, AMARAL, RECUERO, 2011). Servimo-nos de um roteiro semiestruturado, seguindo o conceito de Boni e Quaresma (2005), que as definem como instrumentos de coleta de dados que combinam perguntas abertas e fechadas, onde o informante tem a possibilidade de discorrer sobre o tema proposto. Entendemos que a duração máxima de dois meses (sessenta dias) foi um período suficiente para se obter um volume de material empírico em quantidade aceitável dos respondentes. No trabalho de campo, a entrevista é desenvolvida como parte indissociável do conjunto de atividades que acontecem na observação do campo (GUBER, 2004). Trata-se de uma técnica que se solicita ao participante da pesquisa que apresente seu universo cultural “que lhe dê pistas para descobrir as passagens que lhe permitem compreender sua lógica e isso inclui um novo ritmo de encontro, novas temáticas, prioridades e expressões categóricas” (GUBER, 2004, p.183).

ANÁLISE

Em março de 2024, fomos à campo na intenção de recrutar motoristas de Uber localizados na Holanda. Cumpridas de todos as exigências do comitê de ética em pesquisa da ESPM SP e da Erasmus Rotterdam University, o local que se mostrou mais fértil para abordagem à motoristas foi uma enorme área de espera localizada perto do aeroporto de Schiphol em Amsterdam. Ainda que tenhamos no deparados com uma resistência inicial de respondentes para participarem da pesquisa, aos poucos, os aceites foram acontecendo, mediante o oferecimento de um vale-compras de um supermercado local no valor de 20 euros. As baixíssimas temperaturas ao ar livre, cerca de 2 graus centígrados, também se tornaram um percalço inicial, mas que fomos nos aclimatando.

Propomos nesse artigo a análise das respostas de um motorista em especial, que iremos denominá-lo aqui de “SM”, um homem nascido na Somália, que iniciou a conversa descrevendo a sua rotina de trabalho extenuante, iniciando às 4 da manhã e trabalhando até 12 horas por dia, seis vezes por semana, ao dizer que “Eu trabalho todos os dias e começo às quatro da manhã. Eu trabalho, sim, às vezes cinco dias, às vezes seis, e às vezes 12 horas por dia” (SM, 2024). Interessa-nos notar como a descrição ilustra não apenas a jornada exaustiva de trabalho, mas também a falta de controle sobre o tempo e a imprevisibilidade das horas trabalhadas, características comuns em trabalhos de plataforma como a Uber e que foi apontada por Abílio, Amorim e Grohmann (2021).

De todos os entrevistados, SM foi o que nos forneceu o maior tempo de entrevista e com respostas amplamente marcadas por um sentimento de revolta e indignação por sua ocupação laboral. SM declarou-se um refugiado de guerra e hoje vive na Holanda. Com uma leve carga emocional ao mencionar a fuga da guerra civil, SM iniciou a entrevista se mostrando positivo em relação à oportunidade da Uber, mas com um tom de necessidade devido às dificuldades de trabalho tradicionais. Quando questionado sobre os aspectos positivos e negativos de seu trabalho, SM destaca o impacto emocional das interações com os passageiros:

"O que eu gosto é quando eu pego algumas pessoas boas, boas pessoas, sim, para ter uma conversa, elas ficam felizes, então você fica feliz, você ganha energia, mas quando algumas pessoas te odeiam, realmente, porque elas não sabem quando você chega, elas te vêem ou a pior parte também à noite, pessoas bêbadas, porque eu não sei o que dizer, algumas pessoas quando bebem, não têm controle do que dizem, não podem se controlar, sabem? Elas dizem o que querem, algumas pessoas te amaldiçoam, sabe? Você as leva para casa, mas você vê, elas falam besteiras, então você fica com raiva, diz 'droga, Uber é uma droga, por que eu trabalho assim?', ok, mas às vezes, quando é um bom dia e boas pessoas, tudo bem" (SM, 2024).

Já essas observações destacam os desafios emocionais enfrentados pelos motoristas da Uber, incluindo o estresse causado por interações negativas e a falta de controle sobre o comportamento dos passageiros, refletindo a vulnerabilidade dos trabalhadores em ambientes de plataforma digital (SIBILIA, 2023).

Logo no começo da entrevista, SM expressa uma visão crítica em relação à Uber, descrevendo-a como uma forma de "escravidão moderna". Ele argumenta:

"Na verdade, somos escravos do Uber, sério, realmente, escravidão, somos escravos. Eu não estou feliz com o Uber, mas eu trabalho para o Uber. Não posso parar com o Uber, é como mágica, sabe, nós, africanos, dizemos algo que você não pode acabar, dizemos 'ah, isso é mágica, mágica, mágica para mim', porque algo magnético te pega, o Uber nos pega, como um ímã, mas não é uma vida boa para nós, por quê? Porque fisicamente e mentalmente, sério, realmente, isso nos afeta" (SM, 2024).

Importante notar como, de forma espontânea, SM faz uma analogia com um certo tipo de escravidão moderna, onde sublinha a percepção de controle e dependência impostos pela plataforma Uber, revelando a complexidade das relações de trabalho digital e as questões de poder subjacentes (ABÍLIO, 2021). Quando questionado sobre se existe muito controle por parte da empresa sobre o que você faz aqui, há muito controle sobre o aplicativo na sua vida, SM relata apontando para o celular:

"isso aqui é seu chefe, eu tenho medo de estragar tudo. Droga, acho que isso me deixa louco, porque isso me controla, sabe, controla meus movimentos, sim, tudo, às vezes vem uma corrida e eu digo "ah, se você não pegar essa corrida, você vai pagar por isso hoje", porque o Uber te pune. Sabe, o aplicativo, eu tenho medo de estragar tudo, realmente, ninguém me vê, ninguém me observa, tenho medo das mensagens, sim, porque o Uber tem um sistema inteligente, e que te dá uma corrida ruim, você pode ir, não pegar, se você, sim, você diz "ah, isso não, eu perdi isso, eu não quero", então o que ele diz? Ele te pune, talvez uma hora [...] você fique lá, ok, por nada, você é um cara preguiçoso, tipo "vou te punir", realmente, algo assim, algo que acreditamos, não está escrito, mas o que vemos é loucura, certo? É loucura!" (SM, 2024).

Interessa-nos notar como a emergência das plataformas digitais transformou significativamente as dinâmicas de trabalho contemporâneas, introduzindo novas formas de organização e controle que impactam diretamente os trabalhadores. O presente resumo apresenta um artigo que analisa a experiência particular de um motorista somali de Uber, explorando como suas narrativas refletem as complexidades do fenômeno da uberização do trabalho, sob o prisma dos conceitos teóricos seminais do mundo do trabalho. Nesse sentido, Grohmann (2020) argumenta que a "uberização" não se limita à mera digitalização do trabalho, mas sim à crescente dependência dos trabalhadores e

consumidores em relação às plataformas digitais. Os relatos dos motoristas destacam essa dependência, onde a lógica algorítmica da Uber não apenas organiza as interações, mas também dita as condições e expectativas de trabalho. Já Abílio, Amorim e Grohmann (2021) problematizam esse tipo de empreendedorismo como um dispositivo ideológico que transfere ao trabalhador a responsabilidade por seu sucesso ou fracasso. O relato de SM evidencia como essa lógica empreendedora internaliza coerções gerenciais, criando um ambiente onde a pressão por desempenho e produtividade é internalizada, ao mesmo tempo em que se diluem as proteções trabalhistas tradicionais.

Salta-nos ao olhos como entrevistas junto a motoristas da Uber podem nos oferecer achados significativos sobre as dinâmicas contemporâneas do trabalho digitalizado e plataformizado. Os relatos de SM destacam não apenas os desafios operacionais e emocionais enfrentados pelos motoristas, mas também a natureza complexa das relações laborais na economia de plataforma. A análise dessas experiências à luz dos conceitos teóricos discutidos proporciona uma compreensão mais profunda das condições de trabalho na Uber e sugere a necessidade de políticas regulatórias que abordem as questões de controle e bem-estar dos trabalhadores.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Com os eventuais achados e conclusões de nossa pesquisa, temos intenção fim de contribuir para a discussão qualificada sobre a necessidade de criação e aperfeiçoamento de políticas públicas para regulamentar o trabalho de motoristas de plataformas e, dessa forma, colaborar com a luta por mais investimentos em educação. Entende-se que conduzir esta pesquisa é uma das formas de se combater a precarização do trabalho e, desse modo, reduzir desigualdade sociais. Assim sendo, posicionamo-nos, contra modelos de negócios baseados na exploração desenfreada do potencial humano e contra empresas que afrontam direitos, garantias e a cidadania de trabalhadores.

Que o resultado de uma futura tese de doutorado possa se somar a demais esforços do campo acadêmico para impulsionar investimentos em educação e mais políticas públicas de combate às desigualdades sociais.

REFERÊNCIAS

ABILIO, L. C.; AMORIM, H.; GROHMANN, R. **Uberização e plataformização do trabalho no Brasil: conceitos, processos e formas**. Sociologias, [S. l.], v. 23, n. 57, p. 26–56, 2021. DOI: 10.1590/15174522-116484. Disponível em: <https://seer.ufrgs.br/index.php/sociologias/article/view/116484>. Acesso em: 28 jun. 2024.

ABÍLIO, Ludmila. Plataformas digitais e uberização: a globalização de um Sul administrado? **Contracampo**, v. 39, n. 1, p. 12-26, 2020.

ANTUNES, Ricardo. **Icebergs à deriva: o trabalho nas plataformas digitais**. São Paulo: Boitempo, 2023.

ANTUNES, Ricardo. **O privilégio da servidão e o novo proletariado de serviços na era digital**. São Paulo: Boitempo, 2020.

BONI, Valdete. QUARESMA, Sílvia Jurema. **Aprendendo a entrevistar: como fazer entrevistas em Ciências Sociais**. Revista Eletrônica dos Pós-Graduandos em Sociologia Política da UFSC, v. 2, n. 1, p. 68-80, jan./jul. 2005.

DARDOT, Pierre; LAVAL, Christian. **A nova razão do mundo**. Ensaio sobre a sociedade neoliberal. São Paulo: Boitempo, 2016.

FIGARO, Roseli. Comunicação e trabalho: Implicações teórico-metodológicas. **Galáxia**, n. 39, p. 177-189, set./dez. 2018.

FRAGOSO, Suely; RECUERO, Raquel; AMARAL, Adriana. **Métodos de pesquisa para internet**. Porto Alegre: Sulina, 2011.

GROHMANN, Rafael e QIU, Jack. Contextualizando o Trabalho em Plataformas. Editorial. **Contracampo**, 39, 1, 2020.

GROHMANN, Rafael. Plataformização do trabalho: entre dataficação, financeirização e racionalidade neoliberal. **EPTIC**, v. 22, n. 1, p. 106-122, 2020.

GUBER, Rosana. La entrevista antropológica: Introducción a no directividad. In: GUBER, Rosana. **El salvaje metropolitano: Reconstrucción del conocimiento social en el trabajo de campo**. Buenos Aires, Paidós, 2004.

HUWS, Ursula. **Labour in Contemporary Capitalism**. What Next? London: Palgrave Macmillan, 2019.

ROSENBLAT, A. **Uberland: how algorithms are rewriting the rules of work**. Berkeley: University of California Press, 2018.

SIBILIA, P. Da hipocrisia aos cinismos: Transformações do “solo moral” nas democracias contemporâneas. Revista Eco-Pós, [S. l.], v. 26, n. 01, p. 324–348, 2023. DOI: 10.29146/eco-ps.v26i01.28055. Disponível em: https://revistaecopos.eco.ufrj.br/eco_pos/article/view/28055. Acesso em: 28 jun. 2024.

WILLIAMS, Raymond. **Cultura e Materialismo**. São Paulo: Editora Unesp, 2011.