

Flexibilizados, responsabilizados e iludidos: o processo de empresarização e sua relação com o fenômeno da uberização a partir da teoria do empresário de si¹

Flexibilized, responsible and deluded: the process of enterprisation and its relation with the phenomenon of uberization since the theory of self-entrepreneur

Resumo: Pressupondo a crescente influência do modelo empresarial sobre todas as esferas sociais, este artigo analisa o fenômeno da uberização no município de São Lourenço do Sul (RS) e sua relação com a teoria do empresário de si. A pesquisa focaliza motoristas dos aplicativos Uber e 99, investigando suas trajetórias até essa atividade e o cotidiano vivido. A partir da análise interpretativa de sete entrevistas, observa-se que, pautados pelas ideias de flexibilização e auto responsabilização, os motoristas incorporam comportamentos empresariais, percebendo-se como empreendedores independentes. Contudo, a realidade revela que atuam como trabalhadores autônomos dependentes, em condições precárias. Conclui-se, portanto, que o fenômeno da uberização, associado à lógica neoliberal do empresário de si, cria uma ilusão que leva esses indivíduos a se perceberem como verdadeiras empresas individuais.

Palavras-chave: Empresarização; Empresário de si; Neoliberalismo; Uberização.

Abstract: Assuming the growing influence of the enterprise model across all social spheres, this article analyzes the phenomenon of “uberization” in São Lourenço do Sul (RS) and its relationship with the theory of the enterprising self. The research focuses on drivers from Uber and 99 apps, investigating their pathways into this activity and their daily lives. Based on an interpretative analysis of seven interviews, it is observed that, guided by the ideas of flexibilization and self-responsibilization, the drivers adopt enterprising behaviors, perceiving themselves as independent entrepreneurs. However, the reality reveals that they act as dependent autonomous workers under precarious conditions. It is thus concluded that the phenomenon of uberization, associated with the neoliberal logic of the enterprising self, creates an illusion that leads these individuals to perceive themselves as true individual enterprises.

Keywords: Enterprisation; Self-Entrepreneur; Neoliberalism; Uberization.

Introdução¹

A contemporaneidade revela que sonhos, necessidades e objetivos humanos são cada vez mais moldados por uma lógica empresarial. Para se adaptar ao que Solé (2004) chama de “mundo-empresa”, indivíduos aprendem a ser eficientes, competitivos e autônomos, incorporando comportamentos orientados por princípios empresariais.

Esse fenômeno expressa a dimensão microsocial do processo de empresarização (Solé, 2008; Rodrigues, 2021), no qual o modelo empresarial se torna dominante nas sociedades

¹ Este artigo é fruto de Trabalho de Conclusão de Curso em Administração, defendido no ano de 2019. A análise aqui apresentada resulta de uma reestruturação e aprofundamento do referencial teórico originalmente proposto.

modernas, especialmente com a ascensão do neoliberalismo nos anos 1980². A partir daí, práticas como o individualismo e o empreendedorismo passam a legitimar a crença de que o indivíduo deve gerir a si mesmo em um mercado competitivo, assumindo o papel de empresário de si (Foucault, 2008; Dardot & Laval, 2016).

No Brasil, o ideário neoliberal ganha corpo nos anos 1990, sendo aprofundado por reformas como a Trabalhista de 2017, que consolida a flexibilização das relações de trabalho e favorece o avanço de empresas-aplicativo (Abílio, 2018). A chegada da Uber, inserida no discurso da “economia de compartilhamento”, reforça esse cenário, embora, na prática, acentue a informalidade e a precarização (Abramovay, 2017; Slee, 2018).

A uberização, mais que precarização laboral, expressa a adesão subjetiva dos trabalhadores à racionalidade empresarial. Movidos por ideais de autonomia e liberdade, muitos se percebem como empreendedores, mesmo em condições precárias. Como expressão global, o fenômeno também alcança cidades de pequeno porte, como São Lourenço do Sul (RS), onde o número de motoristas cresceu rapidamente. A maioria deles migrou de outras ocupações, impulsionada pelo desejo de independência, embora a experiência revele a ilusão do empreendedorismo como disfarce da precariedade.

Diante disso, este artigo analisa, com base nas percepções de motoristas locais, como a uberização se articula ao processo de empresarização do eu. A proposta contribui para os estudos que discutem a subjetivação empreendedora em nível individual, mobilizando autores como Foucault (2004), Dardot & Laval (2016), Rose (1999), Ainsworth & Hardy (2007), entre outros.

Além desta introdução, o artigo se organiza em seis seções: referencial teórico; metodologia; análise das percepções dos entrevistados sobre o trabalho; e aprofundamentos analíticos nas categorias de flexibilização e responsabilização individual, seguidos das considerações finais.

Empresarização, a Intensificação Neoliberal, o Empresário de si e a Uberização

Conforme Solé (2008), toda sociedade é estruturada por uma força organizadora que orienta interesses e molda comportamentos, como foram o Estado e a Igreja em certos períodos históricos. Com o avanço do capitalismo moderno, a empresa surge como força organizadora hegemônica da modernidade, penetrando nas esferas cotidianas e estruturando a organização econômica e social (Szlechter, 2018). Foucault (2008) já observava que a racionalidade econômica, moldada pela forma empresarial, tornara-se norma central na sociedade, definindo desejos, medos e noções de felicidade (Solé, 2008; Rodrigues & Silva, 2019). Abraham (2006) amplia essa visão, considerando a empresa uma instituição social que legitima normas e comportamentos coletivos, como o individualismo e o egoísmo, pilares da tradição liberal. A grande influência das teorias neoliberais no imaginário social, especialmente em Hayek, ao

² O processo de empresarização e o neoliberalismo são fenômenos distintos, porém interligados. De acordo com Rodrigues & Silva (2019, p. 43), a empresa ganha centralidade a partir da modernidade, pois os “*elementos, princípios e visões de mundo que erigiram e caracterizam a sociedade moderna capitalista, são encontrados e materializados na empresa*”. Por outro lado, o neoliberalismo se constitui como uma racionalidade (Dardot & Laval, 2016) que encontra nesta centralidade da empresa a possibilidade de sua universalização, a ponto de considerar o próprio sujeito um empresário de si (Foucault, 2008). Portanto, o processo de empresarização é compreendido como anterior e intensificado pelo neoliberalismo. Ou ainda, o neoliberalismo é compreendido como o fenômeno que possibilita ao processo de empresarização encontrar o nível do sujeito.

ênfatarem o mercado como único meio de conciliar liberdade individual e resultados sociais aceitáveis (Ganem, 2012; Paulani, 1996, 1999), fizeram com que valores como liberdade, empreendedorismo, racionalidade empresarial e competição se tornassem centrais no tecido social, orientando a sociabilidade pela busca incessante de melhores condições materiais (Dumont, 2000; Foucault, 2008).

A crítica foucaultiana ao neoliberalismo o compreende como racionalidade governamental (Foucault, 2008; Dardot & Laval, 2016). Para Foucault (2008), governar é estabelecer regras que organizam a conduta dos sujeitos a partir de dispositivos de conformidade. O neoliberalismo funciona com uma série de dispositivos que regulam comportamentos por meio de disciplina e autogoverno, configurando uma arte de governar totalizante e transversal (Foucault, 2008). Dardot e Laval (2016) afirmam que o neoliberalismo é a forma atual de nossa existência, pressionando a comportar-nos e relacionarmos a si mesmos segundo a lógica concorrencial e empresarial. Nesse contexto, o Estado não é residual, mas atua na constituição da ordem econômica, institucionalizando mercados e fomentando o empreendedorismo, difundindo o ideal normativo da empresa eficiente e inovadora. Desde os anos 1980, o Estado se reestrutura por processos de privatização e adoção de mecanismos de regulação e avaliação, orientados pela lógica da competição e performance, reforçando o modelo empresarial na gestão pública (Dardot & Laval, 2016).

Assim, surge uma nova ontologia social: o *homem empresarial*. O neoliberalismo produz sujeitos moldados pela lógica de mercado, para os quais a concorrência é central. O sujeito empresarial busca constantemente informações e oportunidades, guiado por um cálculo econômico internalizado. Nesse processo, o indivíduo torna-se governável, enquanto o Estado é avaliado permanentemente sob critérios econômicos. A *governamentalidade neoliberal* opera pela liberdade, regime em que os sujeitos se conformam voluntariamente às regras que os regem (Foucault, 2008).

Segundo Dardot e Laval (2016), a economia de mercado institui um regime em que o indivíduo, livre para atuar na propriedade privada e nas trocas mercantis, tem suas escolhas individuais centralizadas. O mercado coordena ações autônomas sem necessidade de punições externas; a exclusão do mercado funciona como penalidade para quem não se adequa a essa lógica. Assim, o esforço produtivo e a realização pessoal se alinham organicamente ao tecido social, regido pelas relações econômicas. Nesse cenário, o mercado atua como processo de autoformação subjetiva, dando origem ao sujeito governado pela ideologia neoliberal. A subjetivação ocorre por meio da autoeducação e autodisciplina, configurando o *empresário de si*, que internaliza o imperativo de ser empreendedor na lógica empresarial. Todos são convocados a desenvolver características empreendedoras.

Importante destacar que esse sujeito não é o capitalista tradicional nem o inovador schumpeteriano, mas qualquer indivíduo orientado pela racionalidade neoliberal, que busca explorar oportunidades de mercado e se vê como uma empresa de si mesmo. No plano subjetivo, o processo de empresariação faz do indivíduo um empreendedor de si, alterando o conceito clássico de *homo economicus*. Diferente do agente liberal racional, o sujeito neoliberal investe em si mesmo como capital, buscando rentabilizar suas competências ao longo da vida. Foucault (2008) aprofunda essa ideia: o empresário de si não vê seu salário como valor de troca, mas como rendimento gerado por seu capital humano — um conjunto inseparável de habilidades acumuladas por autoformação contínua. Esse capital humano funciona como máquina produtiva, sujeita a ciclos de produtividade, obsolescência e valorização, remunerada conforme sua capacidade de gerar resultados ao longo do tempo.

O capital humano começa a se constituir desde a infância, por meio das relações familiares, lazer, esportes e, especialmente, da formação educacional e profissional. Com a difusão da racionalidade neoliberal, o sistema educacional, da básica ao ensino superior, passa a formar sujeitos empresariais preparados para competir no mercado de trabalho. Nessa lógica, a vida humana é mensurada pelo cálculo dos investimentos acumulados ao longo da trajetória formativa, assim como empresas avaliam seus empregados (Gaulejac, 2014).

Surge, então, a figura do manager como ideal normativo: aquele que assume riscos, toma decisões autônomas, enfrenta estresse e desenvolve capacidades cognitivas e emocionais, sendo responsável por sua própria gestão. Essa dinâmica dilui as fronteiras entre vida privada e profissional, impulsionada pelas tecnologias, colonizando o tempo pessoal com preocupações produtivas e de rentabilidade (Gaulejac, 2014).

Gaulejac também destaca o papel das tecnologias na ampliação dessa lógica de autogoverno e interiorização da racionalidade empresarial na vida cotidiana. No século XXI, o avanço tecnológico amplia o acesso à informação e comunicação, aparentando reduzir a concentração de renda. Porém, como aponta Abramovay (2017), essas transformações reforçam a lógica do empresário de si, pautada na autovalorização permanente e na mobilização constante da subjetividade segundo as demandas do mercado. Contrariando as expectativas da economia de compartilhamento, sua consolidação subestimou a emergência das empresas-aplicativo, que, segundo Abramovay (2017), representam uma inflexão no capitalismo do século XXI. Embora usem a linguagem do compartilhamento, essas empresas reestruturam as relações laborais e mercantis de forma assimétrica.

Fontes (2017) destaca que, nas últimas décadas, a internacionalização do capital e a limitação da mobilidade dos trabalhadores intensificaram formas precárias de subordinação, como trabalho por peça e intermediação. Tom Slee (2019) desconstrói a utopia da economia compartilhada, mostrando que grandes corporações controladas por algoritmos perpetuam a extração de valor, concentrando renda e legitimando interesses privados. Esse modelo expande a lógica de mercado a áreas antes protegidas por direitos sociais, retirando garantias trabalhistas e transferindo lucros a investidores. O termo “compartilhamento” torna-se contraditório ao ocultar o caráter comercial e hierárquico dessas plataformas (Slee, 2019). Fritzen et al. (2017) ressaltam que o discurso da Uber mascara uma economia de exploração com remuneração precária.

De acordo com Abílio (2017), a uberização não é fruto exclusivo da economia digital, mas tem raízes históricas no trabalho precarizado, materializando-se nas plataformas digitais. Trabalhadores, formalmente autônomos, são submetidos a regras algorítmicas, sem poder de negociação, configurando uma subordinação disfarçada. Assim, a uberização evidencia a transformação do trabalhador em microempreendedor, reforçando a lógica do empresário de si (Abílio, 2017).

Sem vínculos empregatícios, esses trabalhadores gerenciam horários, produtividade e custos, assumindo todos os riscos. A gestão individual, como mostram os motoristas entrevistados, é central no cotidiano, reforçando o discurso de autonomia que, paradoxalmente, legitima a precarização. Portanto, compreender as percepções desses motoristas diante dessa realidade é fundamental para analisar criticamente a empresarização e a emergência do empresário de si, com a uberização como expressão significativa desse fenômeno.

Procedimentos Metodológicos

Esta pesquisa se insere na tradição qualitativa interpretativista, orientada pela sociologia do trabalho, pelos Estudos Organizacionais e por abordagens críticas interessadas na compreensão dos sentidos atribuídos pelos sujeitos às suas experiências sociais. Adota-se uma perspectiva inspirada na análise de discurso, cujo objetivo é analisar como motoristas de aplicativos constroem significados sobre trabalho, autonomia e responsabilidade individual no contexto da uberização. Essa escolha metodológica está diretamente vinculada à pergunta de pesquisa, que busca compreender de que modo processos estruturais associados ao processo de empresarização e sua intensificação através do ideário neoliberal são vivenciados e incorporados no nível das trajetórias dos sujeitos.

O estudo tem caráter descritivo e interpretativo, com abordagem qualitativa, e focaliza o nível individual de análise. O campo empírico foi delimitado ao município de São Lourenço do Sul (RS), escolha justificada pelo fato de o fenômeno da uberização encontrar-se, à época da pesquisa, em estágio incipiente. Tratava-se de um município de pequeno porte, com economia predominantemente rural e comercial e com padrões culturais frequentemente descritos como avessos à modernização e a novos tipos de mercado. Esse contexto permitiu observar como um fenômeno de escala global se manifesta em uma realidade local específica, marcada por transformações recentes no mercado de trabalho e pelo crescimento progressivo do número de motoristas de aplicativo.

Os procedimentos metodológicos adotados foram estruturados de modo a responder diretamente aos objetivos específicos da pesquisa. O levantamento do número aproximado de motoristas de aplicativos atuantes no município de São Lourenço do Sul (Objetivo específico 1) foi realizado a partir de informações obtidas em campo, por meio do contato direto com motoristas e da observação do funcionamento local das plataformas, permitindo delimitar o universo empírico da investigação. A seleção dos sujeitos da pesquisa (Objetivo específico 2) decorreu desse mapeamento inicial e seguiu uma lógica qualitativa intencional, priorizando motoristas em atividade no período da coleta de dados. As entrevistas semiestruturadas possibilitaram descrever as trajetórias pessoais e profissionais dos participantes (Objetivo específico 3), bem como identificar os motivos que os levaram a ingressar no trabalho por aplicativos. Do mesmo modo, o caráter aprofundado das entrevistas permitiu caracterizar a rotina de trabalho dos sujeitos (Objetivo específico 4), contemplando aspectos como organização do tempo, gestão do trabalho, percepções de autonomia e insegurança. Por fim, a análise de conteúdo orientada pelas categorias de flexibilização e auto responsabilização viabilizou a discussão das implicações do processo de uberização a partir da perspectiva dos próprios motoristas (Objetivo específico 5), articulando suas experiências concretas à noção de empresário de si e aos debates teóricos sobre empresarização e governamentalidade neoliberal.

A estratégia de amostragem foi qualitativa, do tipo intencional, combinada com um processo de recrutamento por conveniência e encadeamento inicial. O contato com os participantes ocorreu de forma espontânea, uma vez que o autor era usuário dos aplicativos de transporte e, durante as corridas, apresentou a pesquisa e convidou os motoristas a participarem do estudo. A partir desses contatos iniciais, formou-se uma rede de aproximadamente 21 motoristas, dos quais 7 aceitaram participar voluntariamente da pesquisa. Os critérios de inclusão foram: atuar como motorista de aplicativo no município de São Lourenço do Sul no ano de 2019 e estar em exercício regular da atividade no momento da entrevista. Não houve critérios formais de exclusão além da não aceitação do convite ou da indisponibilidade para participar. Considerando-se que o número total estimado de motoristas no município era de cerca de 70 à época, a amostra foi considerada suficiente para os objetivos qualitativos da

pesquisa, uma vez que permitiu alcançar recorrência temática e suficiência analítica nas categorias investigadas, ainda que não se buscasse saturação estatística.

Já a coleta de dados consistiu em sete entrevistas semiestruturadas, realizadas entre os meses de outubro e novembro de 2019. As entrevistas tiveram duração média de aproximadamente duas horas e foram conduzidas pelo próprio autor. O roteiro de entrevista foi organizado em blocos temáticos, contemplando: trajetórias pessoais e profissionais anteriores à entrada nos aplicativos; motivações para adesão ao trabalho em plataformas; percepções sobre autonomia, flexibilidade e riscos do trabalho; formas de organização do tempo e do espaço de trabalho; expectativas de futuro; e interpretações sobre sucesso, investimento em si e responsabilidade individual. O formato semiestruturado permitiu combinar perguntas orientadoras com a exploração livre de temas emergentes durante a narrativa dos entrevistados.

Todas as entrevistas foram registradas em áudio, mediante consentimento informado dos participantes, e posteriormente transcritas integralmente pelo autor. Os procedimentos éticos incluíram a explicação prévia dos objetivos da pesquisa, a garantia de participação voluntária e a possibilidade de desistência a qualquer momento. Para assegurar a confidencialidade, os nomes dos entrevistados foram substituídos por pseudônimos e quaisquer informações que pudessem permitir sua identificação foram suprimidas ou alteradas no material analisado.

A organização e análise dos dados seguiu os pressupostos da análise de conteúdo (Bardin, 2006). O processo de codificação foi predominantemente dedutivo, orientado pelo referencial teórico adotado, mas manteve abertura para a incorporação de elementos emergentes do material empírico. Inicialmente, as transcrições foram lidas de forma exaustiva, permitindo a familiarização com o corpus. Em seguida, procedeu-se à organização do material em duas dimensões analíticas centrais: flexibilização e auto responsabilização. A codificação foi realizada exclusivamente pelo autor, de forma manual, com base em um esquema de categorias previamente definido.

A categoria *flexibilização* (*Quadro 1*) foi construída a partir de indicadores relacionados às formas, aos espaços, aos tempos e aos significados do trabalho, dialogando com a concepção proposta por Abílio (2018), que compreende a flexibilização como um processo central das relações laborais contemporâneas, marcado pela redução de direitos, pela perda de proteção social e pela intensificação de vínculos precários mediados por plataformas digitais.

CATEGORIA	INDICADORES	DETALHAMENTO
Flexibilização	Das formas de trabalho	Mostra qual o posicionamento do trabalhador em relação a direitos trabalhistas
	Dos tipos de trabalho	Indica os diversos tipos de trabalho que o sujeito realiza, além do aplicativo
	Do espaço de trabalho	Refere-se aos ambientes e situações que passam a fazer parte do expediente de trabalho do trabalhador
	Do tempo de trabalho	Refere-se ao tempo em que o trabalho se faz presente no cotidiano do trabalhador.
	Ressignificação do processo de trabalho	Indica como o trabalhador enxerga a si mesmo quanto à sua atividade (empregado x autônomo); (carreira x oportunidade)

Quadro 1 – Definição operacional de Flexibilização

Já a categoria *auto responsabilização* (Quadro 2) foi construída a partir de indicadores que incluem: autonomia, linguagem empresarial, expropriação de si, ideia de sucesso e investimento em si. Essa categoria é definida com base em Dardot e Laval (2016) como um processo ligado à governamentalidade neoliberal, que atribui ao mercado a responsabilidade pela conduta dos indivíduos. Nesse contexto, o indivíduo é levado a governar a si mesmo segundo a ideologia neoliberal, tornando-se consciente de sua condição solitária no mundo e assumindo plena responsabilidade pela própria inserção e desenvolvimento dentro do processo de mercado.

CATEGORIA	INDICADORES	DETALHAMENTO
Auto responsabilização	Autonomia	Refere-se à visão do indivíduo em relação à forma do trabalho autônomo
	Linguagem Empresarial	Indica o uso de uma linguagem com características empresariais por parte do indivíduo
	Expropriação de si	Indica qual a visão do indivíduo em relação aos custos que o aplicativo gera para ele mesmo.
	Ideia de Sucesso	Indica o que é sucesso para o indivíduo, o que o leva a ser bem-sucedido
	Investimento em si	Indica a consideração do indivíduo por investimentos que o ajudem no crescimento financeiro dentro da profissão

Quadro 2: definição operacional de auto responsabilização.

As categorias foram aplicadas ao material empírico de modo a preservar a distinção entre os dados e sua interpretação teórica. O processo analítico incluiu momentos de reflexividade, nos quais o autor considerou sua posição no campo enquanto pesquisador e usuário dos aplicativos, buscando explicitar e controlar possíveis vieses interpretativos. As duas categorias emergem das falas dos entrevistados tanto de maneira explícita quanto implícita, conformando um campo de análise coerente com a fundamentação teórica. Mais do que apenas corroborar conceitos previamente estabelecidos, a interpretação dos dados permitiu avançar na reflexão teórica, contribuindo para a compreensão da uberização como uma expressão concreta do processo mais amplo de empresarização do trabalho e da subjetividade.

Aspectos gerais sobre o mundo do trabalho em tempos de neoliberalismo

A primeira parte das entrevistas teve como objetivo traçar um panorama geral tanto dos aspectos pessoais dos entrevistados (ver *Quadro 3*) quanto de suas percepções sobre o mercado de trabalho contemporâneo. Buscou-se compreender suas visões sobre o futuro, as transformações provocadas pela introdução dos aplicativos de viagens e os sentidos atribuídos às vantagens e desvantagens do trabalho autônomo. A análise revela de forma consistente a presença de uma racionalidade neoliberal internalizada, evidenciando como o discurso empresarial influencia diretamente suas escolhas, trajetórias e experiências cotidianas.

Identificação	Ent. 1	Ent. 2	Ent. 3	Ent. 4	Ent. 5	Ent. 6	Ent. 7
Idade	27 anos	38 anos	58 anos	37 anos	42 anos	43 anos	60 anos
Naturalidade	São Lourenço do Sul	Interior de São Lourenço do Sul	São Lourenço do Sul	Arroio Grande	São Lourenço do Sul	Canguçu	São Lourenço do Sul
Formação	Superior em Design Gráfico	Superior em Ciências Contábeis	Ensino Médio Completo	Ensino Médio Completo	Ensino Médio Completo	Curso Técnico IFSUL Completo	Ensino médio e curso de marinho de máquinas
App's em que trabalha	Uber e 99	Uber e 99	Uber e 99	99	Uber e 99	Uber e 99	Uber
Tempo de serviço em app's	1 ano e 2 meses	1 ano	9 meses	1 ano	8 meses	1 ano	40 dias
Ocupação anterior	Técnico em T.I.	Bancário e atendente em Lotérica	Artesã	Granjas e farmácia	Gerente de restaurante e rep. Comercial	Empresário de transportes (ônibus e caminhão)	Marinheiro de máquinas

Quadro 3: Informações de identificação dos entrevistados

Conforme indicado anteriormente, as respostas dos entrevistados revelaram múltiplas convergências, evidenciando uma forte confiança no mercado de aplicativos, percebido como gerador de amplas oportunidades. Predomina uma visão otimista, que sustenta a crença de que esse mercado tem potencial para absorver a totalidade dos desempregados e que as transformações recentes podem trazer benefícios significativos aos trabalhadores. Essa perspectiva fica clara nas declarações dos Entrevistados 1, 3 e 4:

O mercado de trabalho hoje todo mundo sabe que tá complexo, a taxa de desemprego tá muito alta e acho que o futuro tá por melhorar, né. O governo fez alguns ajustes, promessas de privatizações e tá abrindo um novo leque pro mercado. E os aplicativos trouxeram uma nova cara pro país, porque inseriu muita gente que não tinha emprego que caiu nessa crise, e “tava” num limbo procurando um emprego faz dois, três anos, que achou no aplicativo uma saída pra sustentar a família (Entrevistado 1).

Eu acho muito legal, interessante, porque dá uma oportunidade pra as pessoas, abre um outro mercado de trabalho, eu acho muito legal isso aí. Porque eu mesmo, ‘tava’ aposentada né, e não tinha[...] trabalhando com artesanato, não era uma renda assim pra complementar a minha renda né. E aí o Uber surgiu pra, ‘tipo’, complementar a minha renda ‘mais legal’ assim sabe? Que eu consiga trabalhar, produzir, me sentir bem, servir as outras pessoas, e consigo ter uma renda complementar pra ficar bem assim sabe? Eu acho muito bom, e acho que tem mercado pra todo mundo (Entrevistada 3).

Uma coisa muito boa né? Eu acho que a tecnologia é bem... tá bem avançada. E eu acho que a gente tem que seguir ela né, eu acho pelo mercado de trabalho, porque hoje em dia as coisas estão funcionando, a maioria pelo aplicativo, né? E daqui pra frente eu acho que vai ser só aplicativos, no Brasil o mercado evoluiu bastante com os aplicativos (Entrevistado 4).

Os Entrevistados 2, 6 e 7 manifestaram posicionamentos alinhados a essas percepções otimistas, enquanto o Entrevistado 5 apresentou uma visão divergente, expressando preocupações significativas em relação à crescente concorrência decorrente da entrada constante de novos motoristas nos aplicativos. Ex-gerente de restaurante e representante comercial, ele argumenta que o trabalho por meio dessas plataformas tende a ser temporário na economia brasileira, devido à baixa remuneração combinada com os elevados custos associados à manutenção do automóvel.

Eu acho que tá cada vez mais difícil, porque cada dia aparece um cara dirigindo, então quer dizer que o mercado de trabalho não tá crescendo, o pessoal tá perdendo emprego e tem um carro e diz “ah vou dirigir”, e aí acha que aquilo ali vai dar faturamento pra a família dele. É uma válvula de escape, mas não é estável. Eu acho que o futuro do aplicativo, basicamente vai terminar, porque no valor que eles tão fazendo, no valor R\$4,45 é inviável. Agora vou botar meu carro pra arrumar, são 2 mil reais, é complicado (Entrevistado 5).

Com exceção do Entrevistado 5, os aplicativos são percebidos como uma alternativa ao elevado desemprego e uma oportunidade para aqueles que, como menciona o Entrevistado 1, estavam “*num limbo*”. Dessa forma, os aplicativos emergem no mercado como uma “*luz no fim do túnel*” para quem permanecia por longo período sem renda, como confirma o Entrevistado 2: “*No momento é uma opção de trabalho, né! Então, quer dizer, estou trabalhando, graças a Deus!*”.

Esse panorama geral pode ser sintetizado em duas palavras: esperança e oportunidade. Os aplicativos funcionam como uma válvula de escape, uma possível salvação para os desempregados. Contudo, ao aprofundar a análise, percebe-se que o senso crítico desses trabalhadores em relação ao mercado de trabalho parece ter sido, em grande medida, suprimido. Suas percepções não se concentram na incapacidade estrutural do mercado em absorvê-los, mas em uma constante esperança de que novas oportunidades sempre surgirão, e que o esforço individual supera a necessidade de mudanças estruturais mais amplas — as quais, na maior parte dos casos, sequer são consideradas.

O fato de estarem desempregados por longos períodos não os leva a refletir sobre direitos sociais ou sobre o estado da sociedade, nem sobre esse “mercado inóspito” descrito por Slee (2017). O imaginário dos sujeitos se volta para o esforço necessário para garantir o próximo emprego, em uma busca incessante por melhores condições. Essa constatação está em plena consonância com a teoria do capital humano (Foucault, 2008) e com as discussões de Dardot e Laval (2016) acerca da formação do empresário de si no mercado. Ao longo de uma trajetória contínua de busca por oportunidades em um mercado altamente competitivo e permeado pelo discurso empresarial, o indivíduo desenvolve a necessidade de se enxergar como autônomo e livre.

Um exemplo ilustrativo desse processo é o relato do Entrevistado 2. Antes de ingressar no trabalho por aplicativos, ele atuava em uma cooperativa de crédito, de onde saiu por motivos não especificados. Em seguida, trabalhou em uma lotérica, sem sucesso. Após várias tentativas frustradas de emprego formal, ele relata ter desistido da busca por vínculos empregatícios tradicionais, direcionando seu foco para trabalhos autônomos e para o aprimoramento de sua formação individual. Assim, em meio a uma trajetória marcada por dificuldades, o Entrevistado 2 construiu um forte desejo por autonomia.

Portanto, para além da simples oportunidade de trabalho após longo desemprego, a autonomia emerge como justificativa central para a adesão dos entrevistados ao mercado de aplicativos. É essa autonomia — a liberdade para gerir seus próprios horários e “ser seus próprios patrões” — que legitima as dinâmicas de flexibilização e auto responsabilização.

Assim, as duas categorias analisadas giram em torno da ideia de autonomia, sendo elas tanto desejadas quanto justificadas pelos motoristas, mesmo que gerem uma falsa sensação de independência. Trata-se, portanto, de uma dinâmica estreitamente vinculada ao processo de empresarização e à predominância da racionalidade neoliberal na sociedade contemporânea, na medida em que conduz os sujeitos a desejarem a autonomia.

Flexibilização

A crescente influência do processo de empresarização e do ideário neoliberal sobre o indivíduo pode ser identificada nas formas pelas quais seu cotidiano se flexibiliza ao ingressar no mercado de aplicativos, manifestando-se no fenômeno da uberização. Essa parte da análise busca compreender como a jornada de trabalho se caracteriza em termos de tempo e espaço, isto é, de que modo o trabalho se expande para outros ambientes, permeia o cotidiano e ressignifica a própria concepção que o indivíduo possui acerca do trabalho.

Conforme já apontava Gaulejac (2014), a evolução dos controles gerenciais tornou-se cada vez mais presente no cotidiano individual, na medida em que a empresa se consolidou como modelo organizacional hegemônico na sociedade capitalista moderna. Sob a lógica de que o ego é um capital a ser cultivado, os indivíduos passam a perceber todos os contextos sociais sob uma ótica gerencial e econômica, internalizando elementos empresariais que os conectam, ainda que de modo muitas vezes inconsciente, ao trabalho — a ponto de, em certos casos, converterem o lazer em atividade laborativa.

Essa lógica evidencia a flexibilização temporal e espacial do trabalho, que se faz presente em espaços antes desvinculados da atividade laboral. Nesse sentido, destacam-se as falas da Entrevistada 3 e do Entrevistado 5, que exemplificam essa transformação:

Sim, considero (trabalhar com aplicativos uma forma de lazer), porque eu adoro dirigir, sempre, desde que eu peguei a direção eu sempre gostei de dirigir, se tiver que ir daqui a Florianópolis eu ‘toco ficha’, adoro passar o dia viajando. Então isso é uma coisa que me satisfaz, me dá prazer, adoro dirigir (Entrevistado 3).

Vamos supor que tenha um aniversário, eu tô no aniversário, mas tô trabalhando né. E num trabalho normal, não né, se caiu num dia de serviço tu não pode. Então pra mim tá muito bom, ‘tu trabalha’ mais mas fica mais satisfeito (Entrevistado 5).

Conforme aponta Abílio (2018), destaca-se o considerável poder que o empregador exerce sobre a organização do tempo do trabalhador. Institutos como a compensação de horas extras alteram a própria natureza dessas horas adicionais, enquanto outros mecanismos ampliam a invasão do tempo de trabalho sobre o tempo destinado ao descanso e à vida pessoal. A autora afirma que a jornada laboral é definida por dois elementos fundamentais: primeiramente, o horário em que o trabalho é efetivamente realizado; e, em segundo lugar, a quantidade total dessas horas trabalhadas. Esses aspectos adquirem diferentes dimensões na medida em que se modificam em intensidade e qualidade durante o processo laborativo.

Entretanto, apesar dessas observações, Abílio não aborda um aspecto presente no imaginário dos trabalhadores: a flexibilização do trabalho gera a sensação de independência. A autonomia para organizar os próprios horários e a liberdade para escolher o local de trabalho conferem aos indivíduos a satisfação de não estarem subordinados diretamente a um patrão. Contudo, na prática, as jornadas dos motoristas são marcadas por cargas horárias extremas, que podem chegar a até 18 horas diárias, conforme relato do Entrevistado 1, evidenciando a

constante presença do trabalho em suas vidas. Essa dinâmica fica clara nas falas dos Entrevistados 1, 2, 4 e 6:

Uma das vantagens justamente é por tu ser autônomo e tu ter o teu tempo vago ou tempo que tu quiser ficar à disposição do aplicativo, tu ser o teu chefe, tu trabalhar quando tu quer, quando tu acha que é viável. [...] Depende, teve dias que já chegou a 18 horas de trabalho, 18-20 horas de trabalho no começo [...] Então levantava até as 6:00 da manhã trabalhava de Uber até umas 8:10, trabalhava na transportadora, e aí soltava as 11:30, almoçava no carro, levava um pão alguma coisa, trabalhava nas duas horas de almoço, trabalhava até as 18:00 na transportadora e das 18:00 em diante até a hora que tivesse movimento, então tinha dias que dava movimento até as 3-4 horas manhã, e eu ficava na rua até esse horário enquanto compensava né (Entrevistado 1).

A vantagem em ser um motorista de aplicativo é que tu mesmo faz o teu horário, tu é teu patrão, que tu vê se hoje tu pode começar as 7 da manhã ou se pode começar só as 8 né, como eu tenho um filhinho pequeno aqui as vezes ele, a esposa sai mais cedo de casa, e as vezes ele fica dormindo e aí eu posso já me apronto logo pra sair né, mas aí se ele não tiver dormindo aí eu tenho esperar chegar a babá pra aí eu me preparar e sair. Então essa é uma das vantagens né, eu início eu paro de trabalhar a hora que eu quiser, eu faço os horários né, se eu quiser trabalhar duas horas, vir em casa e tomar um café, folgar uma hora e depois voltar a trabalhar de novo, se eu quiser trabalhar só meio dia, e eu trabalho né (Entrevistado 2).

Por ser autônomo, 'tu tem' o teu horário, tu faz o teu horário né? 'Tu não tem' vínculo empregatício no caso né? Vamos supor, eu quero trabalhar hoje das 8 da manhã às 8 da noite eu faço, se eu não quero trabalhar eu não trabalho entendeu? Essa é uma das vantagens de se trabalhar como autônomo (Entrevistado 4).

A vantagem é que 'tu é' dono do teu nariz né, ninguém te manda. E eu sempre gostei de tá no meio do povo, eu gosto de tá na rua, conversando, essa é uma vantagem. A desvantagem dos aplicativos é que 'tu não tem' fundo de garantia, não tem férias, é isso aí, tem que ter cabeça, não adianta não ter horário pra cumprir e ficar em casa e não sair, aí não adianta. 'Tu tem' que fazer os teus horários e cumprir né (Entrevistado 6).

O entendimento dos motoristas sobre autonomia é claramente contraditório. Valorizam a possibilidade de fazer seus próprios horários, tirar folgas e intervalos, mas para que o trabalho seja economicamente viável, suas jornadas ultrapassam 12 horas diárias, invadindo espaços e tempos de lazer. Tal comportamento aproxima-os de uma empresa flexível, que assume todos os custos e cria sua própria forma organizacional individual. Essa autonomia ressignifica a noção tradicional de trabalho, caminhando para a ideia de auto responsabilização.

Quando questionados sobre abandonar os aplicativos caso surgissem melhores oportunidades em suas áreas, a maioria respondeu que manteria o trabalho com aplicativos como complemento de renda. O Entrevistado 2, por exemplo, afirma: *"Abandonaria, não totalmente, mas faria essa outra atividade; quando não estivesse nela, acho que faria Uber"*. Os entrevistados 5 e 7 também demonstram interesse em manter a atividade em tempo parcial.

Esses relatos indicam que a percepção de trabalho desses indivíduos é constantemente ressignificada pela uberização, o que reforça a flexibilização das formas laborais. Sobre melhorias nos aplicativos, muitos sugeriram a regulamentação via MEI (Microempreendedor Individual), medida já em andamento à época, conforme destaca o Entrevistado 1:

Acho que alguns passos já estão sendo dados. Uma das formas, porque até começa a exigência de abrir um MEI (Microempreendedor individual) pra trabalhar, tu não tinha nenhum vínculo trabalhista com a empresa, ou seja, tem pessoas que já trabalham 3-4 anos em cidades maiores e acabam não contribuindo ao INSS, ou seja, trabalham até mais que um trabalhador normal e não

tem nenhum... são 4-5 anos a mais que vai ter que trabalhar pra se aposentar. Então isso já é um passo importante pro futuro (Entrevistado 1).

Ao sugerir o MEI como solução para a regulamentação dos aplicativos, o Entrevistado 1 (e outros) acaba corroborando a flexibilização das formas e tipos de trabalho. Conforme aponta a Entrevistada 3, essa modalidade *“está enganando muita gente, fazendo com que as pessoas acreditem que vão conseguir se aposentar, quando na verdade não vão”*. Ela ainda destaca a baixa remuneração, agravada pela concorrência entre aplicativos, que reduz o valor das corridas para atrair mais consumidores.

É que eu não sei bem, assim, qual é a política, porque a remuneração deles tá lá embaixo. Tá R\$4,45 a corrida mínima. Agora eles entraram nessa promoção, eles baixaram um pouquinho a corrida de R\$4,80 pra R\$4,45, é a mínima. Eles querem criar um vínculo com o passageiro, eu acho. Talvez seja pela concorrência da 99, pode ser. Então assim, eu acho que poderia melhor, porque em São Lourenço mesmo se ganha coisa mínima mesmo. Por isso que eu digo, pessoal que trabalha, que tem que sustentar a família tem que ralar (Entrevistada 3).

À época das entrevistas, os motoristas sofriam intensamente com a concorrência entre aplicativos como Uber e 99. Para atrair consumidores, as empresas promoviam campanhas de preços baixos, o que reduzia a remuneração dos motoristas, que precisavam trabalhar o dobro para manter o mesmo ganho diário — uma forma de mais-valia que reforça a flexibilização do trabalho. Ainda assim, a maioria dos entrevistados aceitava essa realidade com resignação, afirmando que *“a gente precisa se adaptar”* (Entrevistado 2) ou *“melhor se adaptar do que ficar desempregado, né?”* (Entrevistado 6).

Entre as reivindicações, a remuneração era a principal preocupação, mas a autonomia jamais era questionada. Os motoristas se veem inteiramente responsáveis por sua situação, nunca se considerando empregados, mas sim como independentes e autônomos. Uma exceção é o Entrevistado 1, que se percebe como empregado apenas enquanto trabalha, e independente nos momentos de descanso — o que soa irônico, dado que sua jornada chegava a 18 horas diárias.

Se for contar quando eu trabalho, eu sou um empregado, quando eu não trabalho aí eu sou independente, “tu entendeu”? Mas eu seria um empregado com flexibilidade em horários, acho que seria esse o termo correto né? (Entrevistado 1).

Interessante, também, é o comentário da Entrevistada 3, que afirma ter mudado sua visão ao longo de sua trajetória. Em sua fala, está implícita a ideia de que o controle sobre o trabalho pode fazer alguém ser ou não uma “empregada”. O que também pressupõe que esse tipo de trabalho passa a garantir a possibilidade ao indivíduo de ter pleno controle sobre seu trabalho e assim tornar-se independente.

No início eu me considerei empregada, agora não. Porque até eu entender que eu não era mais empregada, que eu não precisava fazer uma jornada de 12 horas³, eu “tava” trabalhando pro meu patrão que era o aplicativo. Agora eu sou meu patrão (Entrevistada 3).

³ O que a Entrevistada 3 esquece é o fato de que ela já é aposentada. Os aplicativos são para ela um complemento de renda e, mesmo assim, sua carga horária *“gira em torno das 7-8 horas”* (Entrevistada 3). No entanto, para a maioria dos motoristas de aplicativo, a carga horária necessária para que o trabalho seja satisfatório ultrapassa as 12 horas por dia, o que caracterizaria uma realidade de “empregado” na visão dos motoristas.

Fica claro no imaginário dos entrevistados que eles se veem — ou ao menos têm a possibilidade de ser — independentes nesse cenário. No entanto, essa é uma falsa concepção criada pelo discurso hegemônico que valoriza o mercado e a empresa. Na realidade, esses trabalhadores se tornam dependentes de um mercado altamente desregulado e, ao mesmo tempo, são iludidos por uma lógica que os coloca em constante auto responsabilização e culpabilização pelas falhas desse próprio mercado. Se fossem realmente independentes, não precisariam repassar cerca de 25% dos ganhos de cada corrida para as empresas que mediam suas atividades.

O leitor poderia questionar se esse custo não seria justo pelo uso da tecnologia que possibilita o trabalho. Esse argumento teria sentido se os trabalhadores estivessem em condições dignas e de real “dependência”. O que se vê, porém, é uma normalização social de jornadas exaustivas, que chegam a 18 horas diárias, sem direitos trabalhistas como férias, plano de saúde ou décimo terceiro. Além disso, essa lógica mascara o desemprego crescente pela informalização da economia, culpando e responsabilizando o indivíduo por suas próprias condições de trabalho.

Essa realidade, combinada com a ideia de que liberdade, empresa, individualismo e mercado se sobrepõem à suposta falha do Estado, gera um tipo de orgulho individual que rejeita a “dependência” do Estado ou qualquer tipo de assistencialismo público. Assim, o trabalhador justifica a flexibilização do trabalho em nome da autonomia, e, ao mesmo tempo, naturaliza a auto responsabilização, reforçando sua ilusão de liberdade e independência.

Auto responsabilização

A lógica de flexibilização que atravessa o cotidiano dos entrevistados é claramente justificada pela autonomia, que lhes garante a ilusão de independência. Além disso, o discurso neoliberal molda o imaginário social, vinculando-o fortemente à ideia de que apenas o individualismo e o sucesso do empresário podem resolver os problemas sociais. Nesse contexto, a flexibilização torna-se um recurso para indivíduos que já não acreditam no papel do Estado, visto como corrupto e incapaz de garantir soluções coletivas.

Assim, o indivíduo naturaliza a responsabilidade exclusiva sobre seus sucessos e fracassos, desconsiderando as condições de origem ou o papel da sociedade em seu bem-estar. Imersos em uma realidade que os coloca constantemente em situações de mercado, migrando de emprego em emprego e investindo no capital humano, sua capacidade crítica e de questionamento da própria realidade parece ser minimizada. Isso fortalece a lógica neoliberal que prega a “responsabilização individual” e rejeita qualquer amparo social.

Num país como o Brasil, a chegada de um mercado totalmente desregulado, sem direitos ou suporte para os custos do trabalho, passa a ser visto como uma oportunidade para que os indivíduos se tornem “empresários independentes”. Trabalhar com um veículo próprio, arcar com gastos como combustível, manutenção e riscos, além de gerir autonomamente sua jornada (com controle do tempo e planejamento) gera uma falsa sensação de independência. O discurso neoliberal naturaliza e valoriza essa auto responsabilização.

Para entender melhor essa lógica, exploram-se as perspectivas dos motoristas sobre sua autonomia, o uso de uma linguagem empresarial, a responsabilidade pelos custos, o investimento em suas próprias capacidades e suas concepções de sucesso individual.

A autonomia, inicialmente analisada como uma ilusão gerada pela flexibilização, aparece como a principal vantagem de ser motorista autônomo — a possibilidade de “ser seu próprio

patrão”. Contudo, essa liberdade é contraditória: as jornadas raramente são menores que 12 horas diárias (exceto para a aposentada entrevistada), com remuneração baixa e condicionada ao número de corridas. Além disso, a sensação de liberdade vem acompanhada da crença de que *“é preferível assumir todas as responsabilidades a ser subordinado a um chefe”*, opinião unânime entre os entrevistados.

Essa contradição evidencia o quão imersos estão na lógica neoliberal: preferem jornadas exaustivas, sem direitos, em troca da ilusão de independência e de um “status empresarial”, em vez de um emprego formal, ainda que este último também tenha falhas. Essa visão fica clara quando questionados sobre regulamentações trabalhistas para as empresas-aplicativo: *“Na minha opinião não, eu acho que deve continuar como autônomo. É melhor pra mim”* (Entrevistado 4); *“Se tiver regulamentação, perde o sentido do negócio, que é ser autônomo e fazer o próprio horário”* (Entrevistado 7). Estão confortáveis com a ideia de autonomia e, por isso, aceitam a auto responsabilização total.

Além da autonomia, essa realidade se expressa na expropriação de si. A flexibilização do tempo e espaço implica que o trabalho invade todos os aspectos da vida do indivíduo, que precisa organizar e planejar seu cotidiano sob uma responsabilidade imposta por si mesmo, motivada pela culpa pela não produção. Conforme relata a Entrevistada 3, essa expropriação se inicia quando o trabalhador internaliza a obrigação constante de estar produzindo, ampliando sua carga horária de forma subjetiva e real.

Nos primeiros dias eu achava que eu ‘tiiinha’ que trabalhar, sabe aquela coisa que tu não tá acostumado? Eu não ‘tava’ acostumada né, então eu achava ‘não, eu tenho que fazer’. Aí eu me dei de conta que eu ‘tava’ fazendo 12 horas por dia, e ‘tava’ sendo uma escrava do celular, do aplicativo. E disse ‘não, só um pouquinho, tu não precisa fazer isso! Então mesmo sendo autônoma, eu acabei criando aquela obrigação, no início assim sabe? Um mês, dois meses, eu falei ‘para aí, tu tá trabalhando 12 horas, tu tá aposentada, isso aí é só pra complementar tua renda, tu não precisa fazer isso’. Claro, no meu caso, mas se a pessoa quiser, trabalha, quanto mais trabalhar mais ganha (Entrevistada 3).

O esforço inicial da Entrevistada 3 era desnecessário, pois já era aposentada. Contudo, ao começar a trabalhar com aplicativos, o que inicialmente seria um complemento de renda transformou-se numa responsabilidade que a fazia trabalhar mais de 12 horas por dia. Percebendo o excesso, ela reduziu a jornada para 8 horas diárias, de segunda a sexta-feira, diferentemente dos demais entrevistados, que trabalham em média 12 horas por dia, inclusive aos finais de semana.

A expropriação de si também se manifesta na aceitação dos motoristas em arcar com todos os custos do trabalho, justificada pela autonomia. Abílio (2017) já indicava que os trabalhadores de aplicativos são autônomos que assumem riscos e custos, definindo suas jornadas e dedicação. O que não é enfatizado é o desejo arraigado desses indivíduos de serem empreendedores. Assumir esses custos reforça a ilusão de independência e de que não dependem de ninguém para alcançar sucesso. Essa responsabilidade pessoal responde diretamente ao discurso neoliberal que critica quem “suga o dinheiro público” ou “espera pelo Estado”, retórica amplamente difundida no Brasil recente, especialmente durante o governo Bolsonaro.

Além da expropriação de si, aspectos como o investimento pessoal e o uso de linguagem empresarial revelam como esses trabalhadores cada vez mais se comportam como pequenas empresas em seu cotidiano. O processo de empresarização e o discurso neoliberal moldam suas formas de expressão, objetivos, ambições e expectativas.

Nesse sentido, os entrevistados foram questionados sobre a importância de adotar determinado perfil para trabalhar nos aplicativos, sobre a necessidade de regras, estratégias e

investimentos em ferramentas e conhecimentos para melhorar seus resultados. As respostas mostraram diversidade, especialmente quanto ao que os motoristas devem fazer para manter uma rotina eficiente e controlar suas finanças pessoais, como o uso de planilhas para acompanhar entradas e saídas.

Tu até tem que ter assim, uma... sim se 'tu tiver' um perfil assim, de gerenciar e saber e dar um limite pra aquilo ali [...] Eu controlo o que vai pra depositar, o que foi pra gasolina. Pra no final do mês eu fechar 'olha eu gastei tanto com combustível, mas eu recebi isso, então um menos o outro eu tenho isso'. Desde que eu comecei eu tenho anotado. Eu não faço no Excel, mas eu tenho o meu controle. Pra mim é bom, é um jeito que eu entendo. Antes eu anotava até o troco que eu tinha. Nos primeiros dias, né, eu falava 'olha eu tenho tanto de troco, tanto de moeda e tanto eu deposei, e X eu botei de gasolina', anotava tudo e pensei 'ah mas eu não preciso tá fazendo isso né, o dinheiro é meu'. Eu já 'tava' quase sendo uma empresa de uma pessoa só né? (Entrevistada 3).

Gerenciar os custos, eu acho que 'tu tem' que ter uma noção do que é um carro, e do que é um negócio, porque isso é um negócio. Apesar de tu circular bastante dinheiro, tu movimentar dinheiro, não necessariamente tu tá tendo um lucro, então 'tu tem' que ter um controle, de manutenção, de combustível, de média de veículo, de dias parados, de quanto tu ganhou por hora, se compensou tu entendeu? 'Quando vê' tem outra atividade que você faz lá, 'tu te dispõe' a trabalhar, sei lá de garçom em uma lanchonete, ganha 50 reais por 4 horas de trabalho, e se você ficar à disposição 4 horas no Uber tu ganha R\$15,00, tu entendeu? Mas 'tu faturou R\$60,00 e o teu lucro foi R\$15,00. Até onde é valido isso? Então acho que tem que ter uma percepção do negócio né, do que 'cê' tá fazendo (Entrevistado 1).

Desde o início, é possível notar como a linguagem e o comportamento dos entrevistados são marcados por elementos empresariais, evidenciando a lógica gerencial que permeia seu cotidiano. Termos como controle e gerenciamento são recorrentes e refletem uma racionalidade essencialmente empresarial, indicando que esses indivíduos desenvolvem suas próprias formas organizacionais e de gestão. Para eles, ser um bom profissional significa compreender e aplicar a lógica empresarial, configurando uma racionalidade predominantemente instrumental, conforme Guerreiro Ramos (2022).

A principal preocupação está nos resultados e no gerenciamento das atividades diárias, que, diferentemente do tradicional, envolvem tanto questões profissionais quanto pessoais. Essa combinação sugere uma articulação entre a racionalidade instrumental e a racionalidade neoliberal (Foucault, 2008; Dardot & Laval, 2016), que juntas moldam um sujeito individual que constrói sua própria organização para alcançar metas específicas. Ou seja, o processo de formação do "empresário de si" acaba por gerar uma racionalidade instrumental aplicada à organização individual.

As estratégias e regras adotadas pelos entrevistados revelam que os motoristas estabelecem padrões de trabalho inspirados em empresas flexíveis. Baseados na lógica do "trabalhe mais, ganhe mais", eles buscam otimizar seu tempo para maximizar ganhos e reduzir custos. Além disso, demonstram interesse em investir em capacitação nas áreas de administração, gestão, economia e educação financeira, visando facilitar o alcance de seus objetivos. Essa postura está alinhada ao que Foucault (2008) descreve sobre o indivíduo que é levado a investir em seu capital humano, encarando suas habilidades e conhecimentos como capitais a serem desenvolvidos.

Eu acho que hoje é válido as pessoas investirem nesse controle. E eu acho que as pessoas deveriam investir nisso, no conhecimento financeiro. Eu acho hoje que as pessoas não tem uma cultura financeira. Elas, enquanto tem dinheiro, elas gastam, depois se não tem usam o limite do cartão. Então tem que ter uma educação financeira por traz disso. Se tiverem a opção de gerir o seu próprio negócio com uma educação financeira apenas né, aí a gente não entra nem em conhecimentos mais

específicos de administração né. “Que aí tu pode” gerir o teu negócio, como administrar uma empresa né, tu tem as tuas receitas e despesas, que é o método que eu faço. Então, tu apenas tem uma educação financeira, que é saber onde tu vais gastar e quanto deve gastar, eu acho que isso já ajuda muito né (Entrevistado 1).

Eu acho que sim. Eu por exemplo não sei nada de administração ou economia. Poderia ser interessante pra me ajudar a planejar como eu vou fazer com o dinheiro que eu ganho. Me planejar com o que fazer, seria interessante” (Entrevistada 3).

Nada mais próximo à ideia de auto responsabilização. Nesse contexto, o sucesso depende exclusivamente de seus próprios esforços, o que reforça e concretiza a lógica do individualismo promovida pelo ideário neoliberal. Essa lógica, combinada com o gerencialismo, valoriza a organização, a gestão, a disciplina e a produtividade constante como características que diferenciam os indivíduos “capazes” e “bem-sucedidos” daqueles considerados “improdutivos” e “inúteis” pela sociedade.

Dado que suas trajetórias e cotidianos são marcados por uma busca incessante por melhores oportunidades e resultados, torna-se relevante compreender como esses motoristas definem o conceito de “sucesso” — não apenas no trabalho, mas na vida em geral. O que significa ter sucesso? Que linguagem utilizam para falar sobre isso? Ao pensar em sucesso, eles o associam automaticamente ao trabalho e às questões econômicas?

As respostas apontam claramente para uma primazia da lógica econômica. Sucesso está ligado à conquista de uma boa condição financeira, ao prazer pelo trabalho, à estabilidade e à liberdade para fazer escolhas profissionais. Em seguida, são mencionados aspectos como a união familiar, o tempo dedicado a entes queridos e o lazer. Essas percepções foram destacadas por vários entrevistados, como os Entrevistados 1, 2, 3, 5 e 7:

Cara, seria ter uma estabilidade financeira, que tu consiga suprir as tuas necessidades básicas ali, e junto com a tua família tu entendeu. Tu ter o teu tempo pra te exercitar, tu ter o teu tempo livre. Eu acho que isso pra mim é o sucesso, o sucesso vai além do dinheiro, não adianta eu ter 200 milhões de reais na minha conta e não ter uma vida pessoal. Eu acho que o sucesso vai muito de cada um, tendo o suficiente pra ti sobreviver tendo a tua família perto né, porque tudo um dia acaba, hoje a gente tem pai amanhã não tem mais entendeu, então o que a gente vai levar, a gente vai levar o que viveu junto. Eu acho que sucesso é ter os entes queridos da gente por perto e ter uma condição financeira estável (Entrevistado 1).

Sucesso é tu gostar do que tu tá trabalhando e ver que isso tá dando certo. E o que leva alguém a ser bem-sucedido é, de novo, gostar o que tá fazendo, e encarar isso com seriedade né, porque não adianta: “ah eu gosto de fazer, então eu vou brincar”, brincadeira não vai trazer retorno também né. Eu não consegui atingir tudo isso que eu falei, eu espero mais, tanto de mim quanto do aplicativo (Entrevistado 2).

Pra mim o sucesso é o que eu tenho assim sabe? Não é tipo um Neymar da vida ter sucesso, pra mim eu tenho sucesso nas coisas que eu me dispus, que eu tentei e conseguir sabe? Acho que eu fui bem-sucedida e tive sucesso nas coisas que eu fiz (Entrevistada 3).

Uma pessoa bem-sucedida é uma pessoa não que seja rica, mas uma pessoa que levanta de manhã e faz aquilo que quer, com seu horário, suas metas, dorme tranquilo. Sucesso, pra mim é tu trabalhar e não depender de ninguém, só de ti mesmo. Por isso eu falo de ser independente, porque ‘tu depende’ só de ti, se tu não trabalhar hoje tranquilo... mas depender só de ti eu acho muito bom. Fazer o que ‘tu gosta’. Eu acho que eu ‘tô’ no caminho certo. Por isso que eu falo, não escolhe algo pensando no dinheiro, escolhe algo que ‘tu goste’, eu falo pro meu filho não ir atrás de dinheiro, não faz aquilo que tu gosta! (Entrevistado 5).

Ter estabilidade financeira, gostar do trabalho, conquistar bens materiais desejados e poder definir seus próprios horários e metas são, em última instância, os principais fatores que motivam os entrevistados a trabalharem por meio dos aplicativos. A ideia de sucesso, portanto, está diretamente ligada ao tipo de trabalho flexível que esses aplicativos oferecem, no qual a responsabilidade total pelo trabalho é também encarada como algo gratificante.

Assim, o indivíduo percebe sua independência ao concretizar, por meio do trabalho autônomo, suas ambições materiais, sustentando-se na lógica da auto responsabilização. Trata-se de um esforço individual que, em sua visão, é suficiente para alcançar o sucesso, sem necessidade de apoio externo. Nesse processo, o fenômeno da empresarização, fortalecido pelo ideário neoliberal, faz com que o indivíduo ressignifique a precarização e a exploração, transformando-as numa lógica que o posiciona como empreendedor em um mercado em crescimento. Em outras palavras, ao flexibilizar-se e auto responsabilizar-se, ele passa a sentir-se um empresário bem-sucedido, ainda que essa sensação esteja permeada por contradições reais da sua condição de trabalho.

Considerações Finais

Este trabalho buscou compreender a uberização como desdobramento do processo de empresarização, intensificado pelo ideário neoliberal, a partir das percepções de motoristas de aplicativo em São Lourenço do Sul. A análise evidenciou como o discurso neoliberal legitima a precarização e a exploração, ao mesmo tempo em que conforma os sujeitos à ideia de que a flexibilização é necessária para garantir uma autonomia baseada na crença individualista do autogerenciamento.

O processo de empresarização, nesse sentido, ultrapassa o campo econômico, moldando práticas e subjetividades. Para se manterem no mercado, os motoristas incorporam estratégias e linguagens empresariais, operando como verdadeiros empresários de si (Foucault, 2008; Dardot & Laval, 2016). Aprendem a se governar segundo a lógica do mercado, transformando-se em capital humano.

As entrevistas indicam que o desejo de autonomia impulsiona a adesão às plataformas, mesmo que a liberdade oferecida seja limitada. A uberização, portanto, não é apenas resposta à falta de emprego, mas também expressão de um desejo por independência, ainda que sob condições precárias.

Ao enxergarem um mercado frágil como oportunidade, esses trabalhadores naturalizam a auto responsabilização e a retração do Estado, afastando-se da noção de cidadania baseada em direitos. Assim, a uberização revela-se como forma contemporânea de empresarização, na qual o sujeito, absorvido pela racionalidade neoliberal, passa a se conceber como empreendedor mesmo em contextos marcados pela instabilidade e pela exploração.

Referências

Abílio, Ludmila Costhek (2018). O mundo do trabalho em um contexto de uberização. *Revista Instituto Humanitas Unisinos*, pp. 1-10. Recuperado em 17 de junho, 2019 de: <http://www.ihu.unisinos.br/160-noticias/cepat/577779-o-mundo-do-trabalho-em-um-contexto-de-uberizacao>.

Abílio, Ludmila Costhek (2017). Uberização do trabalho: subsunção real da viração. *Site PassaPalavra*, p. 1-13, 22. Recuperado em 29 de junho, 2019 de: <https://passapalavra.info/2017/02/110685/>.

Abilio, Ludmilla; Krein, Jose Dari; Freitas, Paula; Borsari, Pietro; Cruz, Reginaldo (2018). Flexibilização Das Relações De Trabalho: insegurança para os trabalhadores. *Revista do Tribunal Regional do Trabalho da 15ª Região*, n. 52, 2018. Recuperado em 12 de novembro, 2019 de: https://juslaboris.tst.jus.br/bitstream/handle/20.500.12178/141969/2018_krein_jose_dari_flexibilizacao_relacoes.pdf?sequence=1.

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

Abramovay, Ricardo (2017). Uberização: a nova onda do trabalho precarizado. *Instituto Lula*, p. 1. Recuperado em 22 de outubro, 2019 de: <https://institutolula.org/livro-uberizacao-anova-onda-do-trabalho-precarizado>.

Bardin, L. (2006). *Análise de conteúdo*. Lisboa, Portugal: Edições 70.

Bresser-Pereira, L. C (2009). *Globalização e catching up, globalização e competição* – por que alguns países emergentes têm sucesso e outros não. Rio de Janeiro: Elsevier.

Dardot, P & Laval, C. (2016). *A nova razão do mundo: ensaio sobre a sociedade neoliberal*. São Paulo, SP: Editora Boitempo.

Fontes, V. (2017). Capitalismo em tempos de uberização: do emprego ao trabalho. *Colóquio Marx e o Marxismo* 2016: Capital e poder. Marx e o Marxismo 5(8), (s.p).

Foucault, M. (2008). *Nascimento da biopolítica*. São Paulo, SP: Martins Fontes.

Fritzen, F. M. Abdala. P. Silva, E da. S. (2017). Reestruturação Produtiva, Neoliberalismo e o Uber Empreendedor: O Fetiche Da Economia De Compartilhamento. *XXXI Congreso ALAS. Las encrucijadas abiertas em Ameérica Latina. La sociologia en tiempos de cambio*, Uruguay.

Ganem, A. (2012). O mercado como ordem social em Adam Smith, Walras e Hayek. *Economia e Sociedade: Campinas*, 1(44),143-164.

Gaulejac, V. de. (2007). *Gestão como doença social: Ideologia, poder gerencialista e fragmentação social*. São Paulo, SP: Idéias & letras.

Locke, J. (1994). *O segundo tratado sobre o Governo Civil*. Petrópolis: Editora Vozes,

Matos, S. T. (2008) Conceitos primeiros de neoliberalismo. Recuperado em 21 de maio, 2019 de: <http://www.uel.br/revistas/uel/index.php/mediacoes/article/view/3314/2716>.

Paula, A. P. P. de. (2005). Por uma nova gestão pública: *Limites e potencialidades*. Editora FGV.

Paulani, L. M. (1996). Hayek e o individualismo no discurso econômico. *Lua Nova - Revista de Cultura e Política*: São Paulo, 38, 97 – 124.

Paulani, L. M. (1999). Neoliberalismo e individualismo. *Economia e Sociedade*, Campinas, v. 13, p. 115-127.

Ramos, A. G. (2022). *A nova ciência das organizações*. Florianópolis: Enunciado Publicações.

Rodrigues, M. S. (2021). O Novo Ministério da Verdade: o discurso de Veja sobre o ensino superior e a consolidação da ideia de empresa no Brasil (1968-2020). *Discurso & Sociedad*, Vol.15(2), 464-497.

Rodrigues, M. S. & Silva, R. F. C. (2019). Nova República, novas práticas: uma análise do processo de empresarização do ensino superior no Brasil (1990-2010). *Farol – Revista de Estudos Organizacionais e Sociedade*, 6(15), 176-218.

Slee, T. (2019). *Uberização: A nova onda do trabalho precarizado*. São Paulo, Editora Elefante.

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

Szlechter, D. (2018). *Teorias de las organizaciones*. UNGS.

Triviños, A. N. S. (1987). *Introdução à pesquisa em ciências sociais: a pesquisa qualitativa em educação*. São Paulo, SP: Atlas.

ⁱ Autoria:

Vitor Abreu Arnoni - vitor.arnoni@hotmail.com

Larissa Ferreira Tavares - larissaftavares@gmail.com

Marcio Silva Rodrigues - marciosilvarodrigues@gmail.com