



UNIVERSIDADE FEDERAL DO CEARÁ
CENTRO DE HUMANIDADES
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM SOCIOLOGIA
DOUTORADO ACADÊMICO EM SOCIOLOGIA

NATAN DOS SANTOS RODRIGUES JÚNIOR

**ENTRE ALGORITMOS E ASFALTOS: A PLATAFORMIZAÇÃO DO TRABALHO
DE MOTORISTAS DE APLICATIVOS EM FORTALEZA-CE NOS MARCOS DA
LÓGICA DA PRODUÇÃO ULTRAFLEXÍVEL E PREDATÓRIA (2022-2024)**

FORTALEZA

2025

NATAN DOS SANTOS RODRIGUES JÚNIOR

ENTRE ALGORITMOS E ASFALTOS: A PLATAFORMIZAÇÃO DO TRABALHO DE
MOTORISTAS DE APLICATIVOS EM FORTALEZA-CE NOS MARCOS DA LÓGICA
DA PRODUÇÃO ULTRAFLEXÍVEL E PREDATÓRIA (2022-2024)

Tese apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Sociologia, do Centro de Humanidades, da Universidade Federal do Ceará, como parte dos requisitos para obtenção do título de Doutor em Sociologia. Área de concentração: Sociologia.

Orientadora: Prof.^a Dra. Alba Maria Pinho de Carvalho.

FORTALEZA

2025

Dados Internacionais de Catalogação na Publicação
Universidade Federal do Ceará
Sistema de Bibliotecas

Gerada automaticamente pelo módulo Catalog, mediante os dados fornecidos pelo(a) autor(a)

- R614e Rodrigues Júnior, Natan dos Santos.
Entre algoritmos e asfaltos : a plataformização do trabalho de motoristas de aplicativos em Fortaleza-CE nos marcos da lógica da produção ultraflexível e predatória (2022-2024) / Natan dos Santos Rodrigues Júnior. – 2025.
255 f. : il. color.
- Tese (doutorado) – Universidade Federal do Ceará, Centro de Humanidades, Programa de Pós-Graduação em Sociologia, Fortaleza, 2025.
Orientação: Profa. Dra. Alba Maria Pinho de Carvalho.
1. superexploração da força de trabalho. 2. lógica da produção ultraflexível e predatória. 3. trabalho em plataformas. 4. precarização do trabalho. 5. motoristas de aplicativos. I. Título.

CDD 301

NATAN DOS SANTOS RODRIGUES JÚNIOR

ENTRE ALGORITMOS E ASFALTOS: A PLATAFORMIZAÇÃO DO TRABALHO DE
MOTORISTAS DE APLICATIVOS EM FORTALEZA-CE NOS MARCOS DA LÓGICA
DA PRODUÇÃO ULTRAFLEXÍVEL E PREDATÓRIA (2022-2024)

Tese apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Sociologia, do Centro de Humanidades, da Universidade Federal do Ceará, como parte dos requisitos para obtenção do título de Doutor em Sociologia. Área de concentração: Sociologia.

Aprovada em 28/04/2025

BANCA EXAMINADORA

Prof.^a Dra. Alba Maria Pinho de Carvalho (Orientadora)
Universidade Federal do Ceará (UFC)

Prof. Dr. Eptácio Macário Moura
Universidade Estadual do Ceará (UECE)

Prof. Dr. Lucio Fernando Oliver Costilla
Universidad Nacional Autonoma de Mexico (UNAM)

Prof.^a Dra. Helena Martins do Rêgo Barreto
Universidade Federal do Ceará (UFC)

Prof. Dr. Fabio Gentile
Universidade Federal do Ceará (UFC)

In Memoriam

Esta tese é dedicada à minha irmã, Francisca Patrícia dos Santos Rodrigues (21/08/1977 – 20/09/2017), e ao meu pai, Natan dos Santos Rodrigues (31/07/1945 – 02/08/2018). Sei que estão sempre comigo. A vocês, esta conquista e todas as outras que eu vier a alcançar.

AGRADECIMENTOS

O presente trabalho foi realizado com apoio da Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior – Brasil (CAPES) – Código de Financiamento 001

Aos meus pais Natan dos Santos (*In Memoriam*) e Maria Salete, às minhas irmãs Patrícia (*In Memoriam*) e Andréa e ao meu cunhado Leoneto por todo o amor, cuidado e atenção que sempre dispensaram a mim. Tudo o que passamos nos fez mais fortes e unidos. Não teria chegado aqui sem vocês!

Aos meus três sobrinhos Maria Eduarda, Vinícius e Beatriz e, seu esposo, Jonathan, essa vitória também é de vocês!

Ao meu amor-camarada Átila Leles pelo apoio, lealdade, companheirismo em todos os momentos e por sempre estar presente em minha vida.

À família que ganhei e que tão bem me acolheu, Roseane, Antônio Rodrigues, Atiane, Atson e Mariane, muito obrigado por tudo!

À minha orientadora e querida amiga Alba Maria Pinho de Carvalho, por toda a amizade, carinho e apoio, muito obrigado!

Aos professores/as que compõe a Banca de Avaliação desta tese, Epitácio Macário, Helena Martins, Lúcio Oliver e Fábio Gentile e, também, ao Edemilson Paraná que muito contribuiu na qualificação deste texto, meu muito obrigado a todos/as!

Aos queridos amigos e amigas Dani Alves, Léo Santos, Raquel Brito, Manu Soares, Gerlane Borges, David Albuquerque, Fafá, Rebeca Mota, Kae, Roberth Braga, Iorran, Lara Denise, Dayse Gomes, Antônio José Júnior, Thyara de Oliveira, Mariana Nunes, Juliana Almeida, Edvania Vieira, Daiane Gomes e Luís Fernandes, muito obrigado!

Aos amigos e amigas que o trabalho docente me presenteou, em especial Aline Soares, Ana Maria, Hortência, Jéssika Brasil, Suely, Josélia, Josy, Karol, Andréa Coutinho, Cerlandia, Leandro e Renato, muito obrigado!

Aos amigos e amigas da turma 2020 do Doutorado em Sociologia da UFC, minha eterna gratidão!

Aos integrantes do Centro de Estudos do Trabalho e Ontologia do Ser Social – CETROS/UECE e da Rede Universitária de Pesquisadores sobre América Latina – RUPAL/UFC, laboratórios que me formaram academicamente e me fizeram ter paixão pela arte de pesquisar.

RESUMO

O objetivo deste estudo é investigar o fenômeno da plataformização do trabalho dos motoristas de aplicativo de transporte particular de passageiros, em Fortaleza, com ênfase nas condições laborais no período pós-pandêmico (2022-2024). A análise insere-se no contexto da crescente precarização das relações de trabalho, intensificada a partir do Golpe de 2016 e agravada pelos impactos da pandemia da Covid-19. Interessa-nos compreender este fenômeno sob uma dupla dimensão: 1) as expressões da precarização do trabalho plataformizado, nos marcos da crescente informalização do mercado de trabalho brasileiro; 2) os processos de construção da subjetividade dos sujeitos envolvidos nessa forma precária de trabalho. Para tanto, tem-se como referência principal a tradição desenvolvida por Karl Marx e Frederic Engels e, também, a bibliografia de autores contemporâneos, cabendo destacar: István Mészáros, David Harvey, Ruy Mauro Marini, Ludmila Abílio, Rafael Grohmann e Virgínia Fontes. Igualmente, desenvolveu-se outras vias metodológicas de investigação: pesquisa documental em projetos de lei, bem como em posicionamentos de entidades empresariais e de representação dos/as trabalhadores/as, em torno do trabalho plataformizado no Brasil; coleta de conjunto de dados macroeconômicos e do mercado de trabalho brasileiro disponibilizadas pela internet; pesquisa em jornais de grande circulação que configurem notícias e depoimentos relacionados à plataformização do trabalho; pesquisa de campo, com observações do cotidiano de motoristas de aplicativo em Fortaleza, aplicação de 151 entrevistas estruturadas por meio de questionário e realização de 29 entrevistas abertas com esses/as trabalhadores/as. Entre os/as motoristas de aplicativo entrevistados/as, 62,2% relataram trabalhar mais de 50 horas por semana, sendo que, dentro desse grupo, 29,8% afirmaram cumprir jornadas superiores a 70 horas semanais. A falta de tempo para descanso, lazer e convivência familiar, somada a um cotidiano marcado por inseguranças e pela ausência de direitos trabalhistas, tem impactado negativamente a vida e a saúde desses/as trabalhadores/as, a revelar um quadro de precarização extrema no trabalho por aplicativo em Fortaleza. Argumentamos, aqui, que, em tempos contemporâneos, a superexploração da força de trabalho apresenta novas expressões, consubstanciadas na *lógica da produção ultraflexível e predatória*, tendo como modelo principal o *trabalho plataformizado*.

Palavras-chave: superexploração da força de trabalho; lógica da produção ultraflexível e predatória; trabalho em plataformas; precarização do trabalho; motoristas de aplicativos.

ABSTRACT

The objective of this study is to investigate the phenomenon of the platformization of the work of private passenger transport app drivers in Fortaleza, with an emphasis on working conditions in the post-pandemic period (2022-2024). The analysis is part of the context of the growing precariousness of labor relations, intensified after the 2016 Coup and aggravated by the impacts of the Covid-19 pandemic. We are interested in understanding this phenomenon from a double dimension: 1) the expressions of the precariousness of platformized work, within the framework of the growing informalization of the Brazilian labor market; 2) the processes of construction of the subjectivity of the subjects involved in this precarious form of work. To this end, the main reference is the tradition developed by Karl Marx and Frederic Engels, as well as the bibliography of contemporary authors, including: István Mészáros, David Harvey, Ruy Mauro Marini, Ludmila Abílio, Rafael Grohmann and Virgínia Fontes. Likewise, other methodological research approaches were developed: documentary research on bills, as well as on the positions of business entities and workers' representatives, regarding platformized work in Brazil; collection of a set of macroeconomic and Brazilian labor market data made available on the internet; research in widely circulated newspapers that feature news and testimonies related to the platformization of work; field research, with observations of the daily lives of app drivers in Fortaleza, application of 151 structured interviews through a questionnaire and carrying out 29 open interviews with these workers. Among the app drivers interviewed, 62.2% reported working more than 50 hours per week, and within this group, 29.8% reported working more than 70 hours per week. The lack of time for rest, leisure, and family life, combined with a daily life marked by insecurity and the absence of labor rights, has negatively impacted the lives and health of these workers, revealing a situation of extreme precariousness in app-based work in Fortaleza. We argue here that, in contemporary times, the overexploitation of the workforce presents new expressions, embodied in the logic of ultra-flexible and predatory production, with platformized work as the main model.

Keywords: superexploitation of the labor force; logic of ultra-flexible and predatory production; platform work; precarious work; app drivers.

SUMÁRIO

1	INTRODUÇÃO.....	10
1.1	A inserção subordinada do Brasil ao capitalismo financeirizado: reconfigurações do mundo do trabalho.....	15
1.2	Os processos de construção do objeto: demarcando o eixo investigativo.....	22
1.3	Dinâmica expositiva da tese.....	25
2	A CONSTRUÇÃO METODOLÓGICA EM FOCO: OS PERCURSOS INVESTIGATIVOS.....	29
2.1	Inspirações fundantes: o arcabouço marxista como horizonte analítico.....	31
2.2	O campo como desafio investigativo: caminhos e trilhas.....	36
2.2.1	<i>Alguns desafios do trabalho mediado por plataformas em Fortaleza.....</i>	<i>37</i>
2.2.2	<i>Especificidades do campo e percursos investigativos.....</i>	<i>40</i>
3	TRANSFORMAÇÕES CONTEMPORÂNEAS NO SISTEMA DO CAPITAL E A EMERGÊNCIA DAS PLATAFORMAS DIGITAIS NOS MARCOS DO CAPITALISMO DEPENDENTE.....	53
3.1	Emergência das novas Tecnologias da Informação e Comunicação no contexto da crise estrutural do capital, da financeirização e da ofensiva neoliberal.....	54
3.2	Reestruturação produtiva e acumulação flexível.....	61
3.3	Imbricações entre os processos de financeirização e plataformização.....	68
3.4	Plataformização do trabalho no contexto da subsunção vigiada.....	75
3.5	Dependência, plataformização e superexploração da força de trabalho.....	83
4	DO GOLPE DE 2016 AO BOLSONARISMO: PLATAFORMIZAÇÃO DO TRABALHO DE MOTORISTAS DE APLICATIVO NO CONTEXTO CONTEMPORÂNEO BRASILEIRO.....	88
4.1	Governo Temer e Reforma Trabalhista: a “legalização do ilegal” nos marcos da lógica da produção ultraflexível e predatória.....	89

4.2	Bolsonarismo e pandemia da Covid-19: processos de precarização do trabalho.....	93
4.2.1	<i>Governo Bolsonaro e a fascistização do Brasil do Presente.....</i>	94
4.2.2	<i>Pandemia da Covid-19 e agravamento da “Questão Social:” a emergência do capitalismo pandêmico.....</i>	100
4.2.3	<i>O trabalho sob fogo cruzado em tempos de bolsonarismo e da pandemia da Covid-19.....</i>	105
4.3	Emergência de empresas-plataformas digitais e o trabalho de motoristas de aplicativo em Fortaleza.....	108
5	TRABALHO PLATAFORMIZADO EM FORTALEZA: UMA ANÁLISE DA ATIVIDADE DE MOTORISTAS DE APLICATIVO.	116
5.1	Perfil dos/as entrevistados/as quanto ao gênero e à raça/etnia.....	116
5.2	“Me deu uma oportunidade e eu tenho que ser fiel à Uber”: idade, escolaridade e desemprego.....	121
5.3	“Depois da pandemia mudou tudo, a Uber diminuiu nosso ganho”: pandemia da Covid-19 como laboratório da plataformização do trabalho.....	128
5.4	“Eu passo o dia todim na rua porque se a gente for em casa almoçar, você não faz nada não”: jornada de trabalho e rendimentos de motoristas de aplicativo em Fortaleza.....	132
5.5	“Se você é um funcionário exemplar, você é bem tratado. Se você não é um funcionário exemplar, de uma forma ou de outra, tem punição”: o controle algoritmo e a “garimpagem” como tática de resistência entre motoristas de aplicativo.....	146
5.6	“Ser Diamante pra Uber? E pra mim, eu vou ser o que?”: estratificação, gameficação e punição algorítmica.....	153
5.7	“Nós somos ‘amigos da dor’”: plataformização do trabalho e os impactos na saúde de motoristas de aplicativo.....	164
5.8	“A violência é constante, a gente tem que driblar. Levam o carro, o celular, a renda...”: conflitos e violências no cotidiano do trabalho plataformizado de motoristas em Fortaleza.....	173
5.9	“Você não tem vida social depois que você vira motorista de	

	aplicativo”: trabalho plataformizado e impactos na vida pessoal e familiar de motoristas de aplicativo em Fortaleza.....	177
5.10	“A Uber quer aquele escravo, aquele regime escravo, de você trabalhar só pelo arroz e mais nada”: produção de valor e exploração do trabalho de motoristas de aplicativo.....	180
6	TERCEIRO GOVERNO LULA, ATAQUES A DEMOCRACIA E OS IMPASSES DO TRABALHO PLATAFORMIZADO NO BRASIL.....	189
6.1	Intentona neofascista no Brasil do Presente.....	191
6.2.	Social-liberalismo petista e os desafios do mundo do trabalho no Brasil contemporâneo.....	194
6.3	Regulamentação do trabalho mediado por plataformas no Brasil.....	197
6.3.1	<i>Proposta patronal.....</i>	<i>198</i>
6.3.2	<i>Proposta dos/as trabalhadores/as.....</i>	<i>203</i>
6.3.3	<i>Projeto de Lei Complementar (PLP) nº 12/2024 e a regulamentação precarizante.....</i>	<i>206</i>
6.4	“Motorista de aplicativo é um ‘cachorro sem dono’, não tem ninguém por ele”: interpretações de motoristas de aplicativo em Fortaleza sobre a regulamentação do trabalho plataformizado.....	213
6.5	“Muitos aqui deixaram de tá em uma empresa e não querem ter um patrão mandando. O patrão é a gente mesmo”: Subjetividade e Consciência dos Motoristas de Aplicativos em Fortaleza.....	216
7	CONSIDERAÇÕES FINAIS: TRABALHO PLATAFORMIZADO NOS MARCOS DA LÓGICA DA PRODUÇÃO ULTRAFLEXÍVEL E PREDATÓRIA.....	225
	REFERÊNCIAS.....	239
	GLOSSÁRIO.....	248
	APÊNDICE A – QUESTIONÁRIO APLICADO AOS MOTORISTAS DE APLICATIVOS EM FORTALEZA.....	249

1 INTRODUÇÃO

A crescente presença das plataformas digitais¹ na vida social tem transformado radicalmente, em especial, o mundo do trabalho, ao introduzir novas formas de organização e execução das tarefas. Ao se apresentarem como intermediadoras das relações entre empregadores/as e trabalhadores/as, estas plataformas promovem a flexibilidade extrema e intensificam os processos de precarização que, historicamente, estruturam o mercado de trabalho brasileiro.

Em verdade, o fenômeno do avanço da subsunção real do trabalho² potencializada pelas tecnologias digitais, a conformar verdadeiros processos de subsunção vigiada (Martins, 2022), encontra distintas abordagens no campo dos estudos do trabalho, o que demonstra a polissemia existente em relação às novas formas contemporâneas de labor. Assim, Woodcock e Graham (2019) discutem o conceito de *gig economy* (economia dos bicos), como um modelo de organização do trabalho caracterizado por atividades temporárias, baseadas em tarefas específicas ou "gigs", mediadas por plataformas digitais.

Christian Fuchs (2018) define o conceito de *Digital Labour* (trabalho digital) como o conjunto de práticas laborais que ocorrem no contexto do capitalismo informacional, a envolver diferentes e variadas atividades, tais como: extração de minerais na África sob condições análogas à escravidão; fabricação e montagem das tecnologias de informação e comunicação na China (Foxconn); engenharia de software na Índia; trabalho de serviços em call centers; engenharia de software na empresa Google no Vale do Silício; e o trabalho digital de internautas (*prosumers* da internet)³.

¹ Segundo o pesquisador Jonas Valente (2019), as plataformas digitais “são sistemas tecnológicos que funcionam como mediadores ativos de interações, comunicações e transações entre indivíduos e organizações, operando sobre uma base tecnológica digital conectada, especialmente no âmbito da Internet, provendo serviços calcados nessas conexões, fortemente lastreados na coleta e processamento de dados e marcados por efeitos de rede” (2019, p. 170)

² Para Marx (2011), a subsunção do trabalho ao capital ocorre em duas etapas principais: a *subsunção formal* e a *subsunção real*. A primeira ocorre quando os/as trabalhadores/as são integrados ao processo de produção capitalista, mas as condições de trabalho e as relações de produção ainda podem manter alguns elementos do trabalho artesanal ou de formas anteriores de organização do trabalho. Já a segunda, por sua vez, ocorre quando o/a trabalhador/a não apenas é integrado ao processo de produção, mas também quando o processo de trabalho e a própria produção se tornam completamente dominados pelas necessidades e exigências do capital. O/a trabalhador/a, portanto, passa a ser completamente subordinado às condições impostas pelo capital, tornando o trabalho uma parte integrante e essencial da acumulação de capital.

³ No texto “Trabalho e valor nas mídias sociais: uma análise sob as lentes do marxismo”, o professor Rodrigo Moreno Marques realiza uma instigante crítica ao conceito de “trabalho digital”, de Christian Fuchs, visto ser esta uma concepção ampla e pouco precisa, a incluir diferentes ocupações que tomam parte nas cadeias de produção do segmento de tecnologias de informação e comunicação. No referido artigo, Rodrigo Marques (2018) salienta o caráter contraditório da teoria de Fuchs, uma vez que, por um lado, o autor evoca o pensamento de Marx para sustentar sua análise, mas, por outro lado, acaba por se afastar de alguns princípios centrais da obra

Para Ludmila Abilio (2020), o conceito de *uberização* transcende o modelo específico de plataformas como a Uber⁴, visto representar uma tendência mais ampla de informalização do trabalho, com a consolidação da condição de trabalhadores *just-in-time*, que não começou com esta empresa e nem se restringe a ela.

Helena Martins, Jonas Valente e Marina Polo optam pelo conceito de *trabalho mediado por plataformas digitais*, que se aproxima do conceito de *trabalho controlado por plataformas* (Machado; Zanoni, 2022), mas busca recuperar o sentido mais geral da mediação, ao relacioná-la às mudanças sistêmicas, ao mesmo tempo em que identifica, também, as expressões particulares destas transformações (Martins et al., 2023; 2024). Para os/as autores/as, a mediação operada pelas plataformas em relação ao trabalho se processa em três dimensões: 1) em relação à sociedade, por meio do processo de regulação tecnológica; 2) quanto ao papel das plataformas na mediação social operada pela internet nos processos de digitalização; 3) facilitação da contratação de força de trabalho sob demanda.

Rafael Grohmann (2020), por sua vez, adota a perspectiva da *plataformização do trabalho*, a envolver a “dependência que trabalhadores e consumidores passam a ter das plataformas digitais – com suas lógicas algorítmicas, dataficadas e financeirizadas” (Grohmann, 2020, p. 100). Para o autor, o trabalho plataformizado opera a partir de diferentes formas de apropriação de valor, a depender tanto das características das plataformas de trabalho quanto de clivagens de gênero, raça e território.

Adotaremos, aqui, o conceito de “plataformização do trabalho”, pois acreditamos que ele descreve um processo mais amplo em que a lógica das plataformas digitais invade diversos setores da economia, transformando a organização do trabalho em áreas como educação, saúde, serviços financeiros, comércio e, até mesmo, no campo criativo, não estando atrelado a nomeação de um tipo de experiência específica, como em “uberização”. Desse modo, podemos afirmar que o fenômeno da “plataformização do trabalho” reconfigura as relações laborais à custa da precarização das condições de trabalho.

A pesquisa sobre Teletrabalho e Trabalho por Meio de Plataformas Digitais, divulgado pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatísticas (IBGE) a partir da Pesquisa

marxiana. Sem dúvida, um dos principais pontos de divergência entre os autores é explicação, oferecida por Fuchs, sobre a origem do valor na esfera das mídias sociais. Como alternativa, Marques (2018) apresentou uma abordagem que visa explicar as dinâmicas do valor no universo das mídias sociais a partir das categorias marxianas de renda e renda de monopólio, bem como da distinção entre valor e preço adotada por Marx.

⁴ Empresa fundada em 2010, na cidade de São Francisco, nos Estados Unidos. Está presente em 70 países e em mais de 10 mil cidades do mundo. Possui 7,4 milhões de motoristas/entregadores e 156 milhões de usuários em todo o mundo. Em 2024, ultrapassou a marca de 52 bilhões de viagens em todo o mundo. Conferir em: <https://www.uber.com/pt-BR/newsroom/fatos-e-dados-sobre-uber/>.

Nacional por Amostra de Domicílios Contínua (PNAD Contínua), revelou um panorama detalhado do trabalho plataformizado no Brasil. Estima-se que existiam, em 2022, cerca de 2,1 milhões de trabalhadores/as que realizavam trabalho por meio de plataformas digitais (aplicativos de serviços) ou obtinham clientes e efetuavam vendas por meio de plataformas de comércio eletrônico no trabalho (dados da Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios, do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística – PNAD/IBGE -, para o 4º trimestre de 2022).

Desse total, cerca de 1,5 milhão de pessoas trabalhavam por meio de plataformas digitais e aplicativos de serviços, o equivalente a 1,7% da população ocupada no setor privado. Nesse universo do trabalho plataformizado, nota-se a predominância do setor de transporte e entregas, equivalendo a 52,2% do total (ou 778 mil). Ainda segundo a pesquisa, 39,5% (ou 589 mil) eram trabalhadores/as de aplicativos de entrega de comida, produtos etc., enquanto os/as trabalhadores/as de aplicativos de prestação de serviços somavam 13,2% (197 mil)⁵.

Em Fortaleza, a categoria de motoristas de aplicativo tinha, em meados de 2022, quase 50 mil cadastros em Fortaleza⁶, segundo dados do vereador Márcio Martins (PROS), em fala realizada durante sessão solene em homenagem ao “Dia Municipal do Motorista de Transporte Individual Remunerado de Passageiros Através de Plataformas Digitais de Transportes (aplicativos)”. Na ocasião, o vereador afirmou:

É o maior modal de transporte de pessoas. Juntando todas as demais categorias de transporte, ônibus, topic, táxi e mototáxi não dão a quantidade de cadastro de motoristas de aplicativo. Isso deve ser sempre muito valorizado, reconhecido e absorvido também do ponto de vista do tamanho da luta que a categoria tem (Martins, 2022)⁷.

Os números do vereador Martins aproximam-se do quantitativo obtido junto à Associação de Motoristas Privados Individuais de Passageiros (AMPIP-CE). Em consulta realizada por telefone, em 27 de fevereiro de 2023, Antônio Evangelista, diretor da referida entidade, afirmou existir, em Fortaleza, mais de 40 mil motoristas de aplicativo cadastrados.

⁵ Conferir em: **Em 2022, 1,5 milhão de pessoas trabalharam por meio de aplicativos de serviços no país.** Disponível em: <https://agenciadenoticias.ibge.gov.br/agencia-noticias/2012-agencia-de-noticias/noticias/38160-em-2022-1-5-milhao-de-pessoas-trabalharam-por-meio-de-aplicativos-de-servicos-no-pais>.

⁶ Os/as motoristas que desejam trabalhar neste ramo precisam realizar uma vistoria, antes de começar a operar em Fortaleza, para estarem regularizados. Para isso, é necessário agendar o procedimento no site da Empresa de Transporte Urbano de Fortaleza (Etufor) e efetuar o pagamento da taxa de R\$ 134,98. A vistoria é anual e obrigatória e, caso o/a motorista de aplicativo seja pego em uma blitz sem tê-la realizado, pode ser multado e ter o veículo apreendido.

⁷ Disponível em: [https://www.cmfor.ce.gov.br/2022/05/27/camara-municipal-realiza-solenidade-em-homenagem-ao-dia-do-motorista-de-aplicativo/#:~:text=Segundo%20M%C3%A1rcio%20Martins%20\(PROS\)%2C,modal%20de%20transporte%20de%20pessoas](https://www.cmfor.ce.gov.br/2022/05/27/camara-municipal-realiza-solenidade-em-homenagem-ao-dia-do-motorista-de-aplicativo/#:~:text=Segundo%20M%C3%A1rcio%20Martins%20(PROS)%2C,modal%20de%20transporte%20de%20pessoas). Acesso em: 03 dez. 2022.

No entanto, não soube informar o número de motoristas ativos na cidade que realizaram vistoria junto à Etufor.

De acordo com Robinho Patrício, presidente do Sindicato dos Motoristas de Transporte Particular de Passageiros por Aplicativo e Plataformas Digitais de Fortaleza e Região Metropolitana (Sindaplic), em consulta realizada no início de 2025, existem 46 mil motoristas cadastrados junto à Etufor. No entanto, alega que apenas 16 mil realizaram a vistoria anual obrigatória, em 2024, estando, portanto, regularizados e aptos a exercer essa ocupação. Nesse sentido, o presidente do Sindiaplic ressaltou a dificuldade em precisar o número real de motoristas em atividade na cidade, visto que muitos/as estão irregulares, já que não renovaram a vistoria. Tal fato também pode ser sintoma da intensa rotatividade entre trabalhadores/as que entram e saem da categoria todos os anos.

Este estudo, portanto, busca compreender como essa lógica de trabalho, caracterizada por um controle digital rígido, interage com as condições sociais e econômicas de Fortaleza, ampliando desigualdades e gerando novos desafios para os/as trabalhadores/as, que se veem em uma posição vulnerável em relação aos ditames cada vez mais inflexíveis do capital, em especial nos países dependentes⁸.

Desse modo, a presente tese de doutorado busca, como objetivo geral, analisar as formas de trabalho plataformizado de motoristas de transporte particular de passageiros e os processos de subjetivação destes/as trabalhadores/as, em Fortaleza, no período pós-pandêmico (2022-2024).

Por conseguinte, este trabalho estrutura-se nos seguintes eixos: 1) Circunscrever a nova fase da acumulação capitalista, caracterizada pela emergência das Tecnologias da Informação e da Comunicação - TIC's, consubstanciada na plataformização, em imbricação com a financeirização do capital; 2) Analisar a *lógica de produção ultraflexível e predatória* como expressão contemporânea da superexploração da força de trabalho⁹, nos marcos da plataformização do trabalho; 3) Compreender as novas formas de gestão, organização e controle do trabalho, circunscritas no fenômeno laboral da “plataformização”, em Fortaleza, a

⁸ Tomamos, aqui, como principal referência, as elaborações do sociólogo brasileiro Ruy Mauro Marini, no âmbito da chamada Teoria Marxista da Dependência-TMD. Efetivamente, a TMD aponta a articulação dialética de entraves estruturais internos e externos causadores da dependência latino-americana, ao mesmo tempo em que impulsiona a acumulação de capital na região.

⁹ A superexploração da força de trabalho - formulada por Ruy Mauro Marini no âmbito da TMD - expressa uma realidade particular das economias dependentes, no sentido de se efetivar como um mecanismo de compensação em relação às transferências de valor da periferia para o centro capitalista. Trata-se, portanto, de uma modalidade particular de exploração presente nas economias dependentes, que se caracteriza pela queda dos preços da força de trabalho abaixo do seu valor, que mal garantiria a reprodução social dos/as trabalhadores/as (Marini, 2005). Em produções anteriores, tratamos dessa questão que configura um traço estrutural das economias dependentes. Conferir em: Rodrigues Junior, 2013; Rodrigues Junior, 2019.

se expandir, no Brasil, a partir da Reforma Trabalhista de 2017, em especial no período pós-pandêmico (2022-2024); 4) Investigar os impactos da plataformização do trabalho na sociabilidade e na saúde de motoristas de aplicativo em Fortaleza; 5) Capturar, criticamente, as interpretações que os/as motoristas que trabalham por meio de aplicativos elaboram de seus contextos laborais, a configurar o contraditório e complexo processo de subjetivação.

Diante do atual cenário de profundas transformações estruturais no sistema do capital, interpela-nos as seguintes questões: é possível afirmar que vivenciamos, hoje no Brasil, o aprofundamento das tendências neoliberais de acumulação flexível, em curso no mundo desde as décadas de 1980/1990? Os atuais fenômenos constituem uma mudança qualitativa no padrão de acumulação flexível do capital nos marcos do capitalismo dependente, produzindo uma simbiose entre o aprofundamento de tendências anteriores com importantes expressões de uma nova e permanente reestruturação produtiva?

Nesse sentido, desenvolvemos nesta tese o argumento de que a crise de 2008 – como expressão peculiar da crise estrutural do capital – somada à crise sanitária promovida pela pandemia da Covid-19 deflagraram significativas inflexões no modelo de acumulação flexível e processos permanentes de reestruturação produtiva, que tem a “plataformização do trabalho” como modelo principal. Ao longo dos percursos desta investigação, identificamos que, na particularidade dos países dependentes, a superexploração da força de trabalho apresenta novas e emergentes expressões no contexto do trabalho plataformizado, combinando antigos e novos elementos, a consubstanciar uma *lógica de produção ultraflexível e predatória*¹⁰.

A rigor, a análise evidencia como o trabalho plataformizado se insere em um modelo econômico pautado pela *ultraflexibilização* das relações de trabalho, caracterizado pela ausência de garantias trabalhistas, pelo gerenciamento algorítmico e pela transferência de riscos e custos operacionais para os/as próprios/as trabalhadores/as. Nesse cenário, motoristas de aplicativos enfrentam uma rotina marcada pela instabilidade, na qual a suposta autonomia oferecida pelas empresas-plataformas digitais se revela, na prática, uma condição de precarização, expressa em jornadas exaustivas, rendimentos em permanente declínio e formas sofisticadas de controle e exploração.

¹⁰ Usamos o termo “lógica” para explicar esse modelo de trabalho porque o compreendemos não como um fenômeno aleatório, mas sim como um sistema estruturado e orientado por princípios que determinam sua organização, possuindo coerência interna, reprodutibilidade e impactos estruturais inerentes ao seu funcionamento.

Além da flexibilização extrema, ressaltamos o caráter *predatório* desse modelo produtivo, que se sustenta na apropriação intensiva de valor extraído do trabalho dos/as motoristas, sem qualquer compromisso com sua proteção social ou qualidade de vida, e da exploração comercial de dados dos/as trabalhadores/as e usuários/as. A ausência de regulamentação adequada aprofunda a desigualdade na relação entre profissionais e plataformas, perpetuando um ciclo de exploração que pode impactar, também, a estrutura mais ampla do mercado de trabalho no Brasil.

1.1 A inserção subordinada do Brasil no capitalismo financeirizado: reconfigurações do mundo do trabalho

O Brasil se insere de forma dependente, a partir dos anos de 1990, aos percursos do capitalismo financeirizado, ao demarcar a entrada do país nos ciclos de ajuste¹¹ da América Latina, no contexto de mundialização do capital. A rigor, neste cenário, teve início a implantação do modelo rentista-neoextrativista, a acirrar a dependência brasileira ao novo regime mundial financeirizado. Desse modo, Carvalho, Milanez e Guerra (2018, p. 21) afirmam:

O modelo rentista-neoextrativista consubstancia a composição orgânica do capital financeiro com o capital vinculado à produção de commodities agrícolas, minerais e de outros recursos naturais. Trata-se da intrincada relação entre o rentismo e neoextrativismo, a reforçar o processo de “dependência redobrada” do Brasil ao capitalismo financeirizado, nos marcos da experiência brasileira de ajuste.

De fato, este ajuste estrutural¹² contou com participação ativa do Estado, ao empreender a financeirização do processo de acumulação e uma intensa flexibilização da legislação trabalhista, nos marcos da chamada acumulação flexível. Assim, estava em curso o

¹¹ Em publicações de 2015 e 2018, Carvalho e Gerra distinguem cinco ciclos de ajuste na experiência brasileira, quais sejam: 1 – ciclo de estabilização da economia, compreendendo os governos Collor de Mello (1990-1992), Itamar Franco (1992-1994) e Fernando Henrique Cardoso (1995-1998; 1999-2002); 2 – ciclo de consolidação das políticas de ajuste e de reconstituição do mercado interno de consumo de massas, compreendendo o primeiro governo Lula (2003-2006) e parte do segundo (2007-2008); 3 – ciclo de articulação de políticas de ajuste e neodesenvolvimentismo, a partir da segunda metade do segundo governo Lula (2009-2010) e primeiro governo Dilma Rousseff (2011-2014); 4 – ciclo de retomada da ortodoxia rentista, em um ajuste à direita, que se dá com o segundo governo Dilma, interrompido pelo impeachment; 5 – ciclo da submissão radical ao financismo e desmonte de direitos, pela via do Golpe de 2016 (Governo Temer 2016-2018). E, mais recentemente, ciclo de ultraliberalismo dependente, com dominância da extrema direita, nos marcos do chamado bolsonarismo.

¹² Denomina-se “ajuste estrutural” os processos de reconfiguração das estruturas econômicas, financeiras, políticas e ideológicas, com vistas à inserção dos países, em especial as nações dependentes, à nova ordem do capitalismo mundializado.

desmonte da limitada proteção social brasileira, construída entre 1930 e 1988 (Biavaschi, 2016), com impactos decisivos no mundo do trabalho.

Nesse contexto, poderosos *think tanks*, consagrados institutos de pesquisa e a grande mídia difundiam, insistentemente, a ideia de que a “redução dos custos do trabalho” era fundamental para uma inserção competitiva no mercado mundial, bem como para promover a atração de capitais internacionais, pilares do padrão exportador de especialização produtiva (Osório, 2012) na América Latina.

Assim, a partir da década de 1990, os sucessivos governos neoliberais brasileiros implementaram políticas de privatização do setor produtivo estatal, monopolização da esfera financeira – a aumentar a hegemonia desta fração do grande capital na condução da economia - e encamparam importantes alterações na legislação trabalhista. Decerto, estes governos promoveram mudanças importantes nos padrões de reprodução do capital no Brasil, com destaque para o processo de desindustrialização e a especialização produtiva na exportação de *commodities* (Osório, 2012).

No Brasil, a implementação da agenda de Washington¹³ tem início, tardiamente, com a vitória de Fernando Collor de Melo na disputa eleitoral de 1989, ao derrotar, no segundo turno, o candidato Luís Inácio Lula da Silva (PT), então em sua primeira disputa presidencial.

O Governo Collor, iniciado em 1990, representou um novo salto para a modernização capitalista, orientada pelo trinômio - liberalização econômica, privatização e desregulamentação do Estado. Empreendeu, ainda, a financeirização do processo de acumulação, com a adoção, na íntegra, do receituário neoliberal, a configurar um *primeiro ciclo de ajustes* (Carvalho; Guerra, 2015).

Ademais, orientado pelas premissas neoliberais, o novo governo promoveu o desmonte do parque produtivo nacional, acarretando em aumento do desemprego e precarização do trabalho. O projeto neoliberal do Governo Collor configurou-se um retumbante fracasso econômico, com aumento significativo da concentração de riquezas no país, sucateamento das empresas estatais, destruição do pequeno e médio capital, aguçamento da “Questão Social”¹⁴ e uma avalanche de denúncias de corrupção. Diante disto, o vice-

¹³ O chamado Consenso de Washington foi um encontro ocorrido em 1989, na capital dos Estados Unidos, em que se elaborou um conjunto de recomendações visando a implantação do neoliberalismo nos países da América Latina. Este receituário neoliberal já era adotado pelos governos dos países centrais, principalmente EUA e Reino Unido, desde as décadas de 1970 e 1980, quando o neoliberalismo começou a avançar pelo mundo.

¹⁴ A chamada “Questão Social” pode ser compreendida como expressão das contradições inerentes ao modo de produção capitalista, manifestando-se nas múltiplas formas de desigualdade, exploração e exclusão vivenciadas

presidente Itamar Franco assume o comando do Executivo Federal, em outubro de 1992, após um conturbado processo de impeachment, até completar o mandato, em 1994.

A eleição de Fernando Henrique Cardoso (FHC) para a Presidência da República, em 1995, e depois reeleito para um segundo mandato, em 1998, representou a continuidade e consolidação da agenda neoliberal no Brasil, que teve no Plano Real (1994) um verdadeiro marco da ofensiva monetarista no país. De fato, a reconfiguração e a adaptação do Estado brasileiro às novas necessidades do capitalismo contemporâneo eram elementos centrais do referido projeto.

Leda Paulani (2012) analisa que o programa do Governo FHC (1995-2002) define as condições fundamentais para o ingresso ativo do país na era da financeirização. Neste período, assistiu-se a uma enorme entrada de capital estrangeiro no país, a fomentar a globalização, de fato, do mercado brasileiro. Indiscutivelmente, este tempo histórico de consolidação do neoliberalismo é marcado por cortes de recursos públicos, a expropriarem verbas das políticas sociais, comprometendo a materialização de direitos conquistados na Constituição de 1988. Desse modo, a imposição dogmática do superávit primário, da Lei de Responsabilidade Fiscal e da Desvinculação de Receitas da União (DRU) tornou-se o principal mecanismo de ajuste fiscal em tempos de “desertificação neoliberal” (Antunes, 1995).

Em meio à implementação da agenda neoliberal, assistiu-se, na década de 1990, à ampla redução do assalariamento formal, em especial no setor secundário, resultado da política de desindustrialização em curso, decorrente dos percursos de experiência de ajuste brasileiro. De 1994 a 2000, o desemprego no Brasil passou de 4,5 milhões para 11,5 milhões de trabalhadores, respectivamente, alcançando uma taxa de 15% de desempregados (Pochmann; Borges, 2002). Estes altos índices foram utilizados como elemento político fundamental para fragilizar o movimento sindical brasileiro e barrar as principais formas de resistência ao projeto. Terceirização, flexibilização e expansão da informalização dos postos de trabalho tiveram como resultado a precarização ainda maior dos empregos assalariados de carteira assinada no país (Carvalho; Rodrigues Junior, 2019).

Neste cenário de “desertificação neoliberal” (Antunes, 1995), a gestão do imenso exército de reserva (Marx, 2011) ocorreu, em especial, a partir da intervenção de um

pela classe trabalhadora. Para Marilda Yamamoto (2001), a “Questão Social” está enraizada nas relações sociais de produção que geram e reproduzem as desigualdades estruturais, portanto, não se trata de um fenômeno que se resume à pobreza ou à carência material. Em outras palavras, ela surge da própria dinâmica do capital, que concentra riqueza e poder ao mesmo tempo em que expulsa grandes contingentes de trabalhadores para condições precárias de vida e trabalho.

complexo assistencial-carcerário e policial, com fortes expressões de gênero e raciais. Ao longo da década de 1990, a ideologia neoliberal, materializada nos governos de ajuste, sobretudo na “era FHC”, foi alvo de crítica sistemática, desenvolvida por forças progressistas e de esquerda, com destaque para o Partido dos Trabalhadores - PT, alinhadas aos movimentos sociais, em especial a Central Única dos Trabalhadores - CUT e o Movimento dos Sem-Terra – MST. Em verdade, conquanto tais movimentos e organizações políticas não tenham conseguido barrar as reformas neoliberais do período, esta resistência na defesa de direitos trabalhistas e sociais contribuiu para a manutenção das referidas reformas dentro de determinados limites.

A vitória eleitoral de Lula, em fins de 2002, para a Presidência da República no Brasil, levando o PT ao primeiro mandato à frente do Executivo Federal, parecia indicar uma importante mudança de rota em relação aos processos de ajuste neoliberal que marcaram a década de 1990. No entanto, desde a derrota por Collor, nas eleições presidenciais de 1989, o PT passava por um complexo processo de transformismo, em termos gramscianos, a atingir profundamente sua origem social operária e popular.

Neste cenário de complexa mutação, têm-se a emergência do chamado social-liberalismo¹⁵ (Castelo, 2013), a constituir significativo fundamento das políticas desenvolvidas pelos governos petistas de Lula (2003-2010) e de Dilma Rousseff (2011-2016). De fato, diante do desgaste do neoliberalismo – oriundo do baixo crescimento econômico e o do aumento da desigualdade, do desemprego, da pobreza e da violência - as frações burguesas operaram importantes ajustes em sua estratégia: o Estado passa a intervir nas “falhas do mercado”, buscando inserir, de forma precária e pontual, segmentos expropriados nos circuitos de expansão sem limites do capital.

No caso do Brasil, tal modelo social-liberal acirrou a dependência brasileira ao sistema do capital e foi mantido e consolidado nos treze anos dos governos petistas, em uma versão de conciliação de classes (Carvalho; Rodrigues Junior, 2019). Carvalho e Guerra assim circunscrevem este ciclo petista de ajuste:

Este é o segundo ciclo de ajuste a se consubstanciar no primeiro e em parte do segundo governo Lula, que, de um lado, segue à risca a política macroeconômica de ajuste e, de outro, investe em políticas de enfrentamento à pobreza, garantindo uma

¹⁵ Em uma avaliação crítica da vertente social-liberal, Rodrigo Castelo (2013, p. 264) afirma: “O núcleo central das políticas neoliberais – que consiste em políticas econômicas e de refuncionalização estatal para as retomadas das taxas de lucro com ênfase na financeirização da riqueza – permanece como um dogma inquestionável, não passível de alteração nem mesmo de debate. Restaria, como alternativa “realista”, a promoção de ações sociais nas fissuras provocadas pelas falhas de mercado, uma espécie de operação microscópica sobre os mecanismos capitalistas de produção de gigantescas desigualdades socioeconômicas”.

inserção social passiva das massas pela via do consumo (Carvalho; Guerra, 2015, p. 50).

Portanto, longe de enfrentar e/ou tensionar os interesses do capital, o Governo Lula avançou na consolidação das políticas social-liberais, no âmbito de um “reformismo sem reformas estruturais”. Como bem sintetiza Francisco de Oliveira, tem-se, no Brasil de Lula, processos de uma “hegemonia às avessas” (Oliveira, 2007). Carlos Nelson Coutinho, por sua vez, configura este ciclo petista como uma “hegemonia da pequena política, quando a política deixa de ser pensada como arena de luta por diferentes projetos de sociedade e passa, portanto, a ser vista como terreno alheio à vida cotidiana dos simples indivíduos, como administração do existente” (Coutinho, 2010, p. 32).

Os últimos dois anos do segundo governo Lula e o primeiro governo Dilma Rousseff (2011-2014) demarcam uma inflexão no modelo brasileiro de ajuste ao capitalismo financeirizado. De fato, o Brasil consolida-se como a maior praça financeira da América Latina e uma das principais dentre os países emergentes. Assim, ao longo do período de 2009 a 2016, assistiu-se ao crescente aumento da presença de investidores estrangeiros (de 19,3% para 37,9% no segmento BM&F; de 34,2% para 52,1% no segmento Bovespa) (Paraná, 2017).

Em suma, este terceiro ciclo de ajuste propõe-se a articular a política macroeconômica neoliberal com o chamado neodesenvolvimentismo (Carvalho; Rodrigues Junior, 2019). É uma construção híbrida, tentando conciliar políticas neoliberais de ajuste com uma retomada do desenvolvimentismo, difundido como “neodesenvolvimentismo”. Nesse sentido, Carvalho, Rodrigues Júnior e Guerra (2019, p. 51) afirmam:

Em uma crítica de fundo aos ciclos petistas de ajuste constata-se que o seu sustentáculo é a ideologia da conciliação de classes que, de fato, circunscreve “uma forma específica de consciência social, materialmente ancorada e sustentada” (MÉSZÁROS, 2004, p. 65). A rigor, esta ideologia encarna-se na busca do PT de preservar os interesses do capital, especialmente do capital financeiro e do capital vinculado ao neoeextrativismo, garantindo, ao mesmo tempo, pequenos ganhos para os mais vulneráveis.

Em verdade, a ideologia da conciliação de classes privilegia os interesses dominantes do capital, fazendo concessões aos setores populares, em especial às parcelas mais empobrecidas, mediante políticas sociais focalizadas, que teve no programa Bolsa-Família a maior expressão da política assistencial. No entanto, as causas mais profundas que fundamentam as desigualdades sociais e a miséria brasileira não foram enfrentadas. Ademais, esta política policlassista, fincada em um equilíbrio precário e extremamente desigual em relação ao atendimento de interesses antagônicos, sustentou-se em um cenário de crescimento

econômico, ancorado, dentre outros aspectos, ao grande incentivo à produção de commodities para a exportação (ferro, etanol, soja, etc).

No contexto desta inflexão social-liberal, os governos de Luís Inácio Lula da Silva promoveram importante política de valorização do salário mínimo, ao passo que, em pouco mais de uma década, criaram mais de 20 milhões de postos de trabalho. Entretanto, a geração de empregos – entre 2003 a 2012 – concentrou-se na faixa salarial de $\frac{1}{2}$ a 3 salários mínimos (SM), ao mesmo tempo em que houve uma redução dos empregos na faixa salarial acima de 3 SM, (Macário, 2014).

A Central Única dos Trabalhadores – CUT, em importante estudo sobre desenvolvimento nacional, revela que, no período de 2003 a 2012, predominaram os empregos de curta duração, a proliferação dos contratos de trabalho temporários e em tempo parcial. Além disso, merece destaque a expansão dos processos de terceirização, que alcançaram a marca de 12,7 milhões de vínculos terceirizados, em 2013 (CUT, 2014). De fato, a situação destes/as trabalhadores/as ganha ares de dramaticidade, visto que, de acordo com o referido estudo, estavam mais propensos a acidentes de trabalho, recebiam, no período pesquisado, 24,7% a menos do que aqueles que tinham contratos diretos com as empresas e trabalhavam três horas semanais a mais do que os efetivos.

Outrossim, parcela significativa dos empregos criados concentraram-se no setor de serviços, com destaque para áreas do *call centers*, telemarketing, comércio, trabalho online, hipermercados, redes de *fast-food*, etc, a ampliar o novo proletariado de serviços na era digital, redesenhando a nova morfologia do trabalho no Brasil (Antunes, 2020a).

Desse modo, podemos concluir que o social-liberalismo dos governos petistas, embora tenha operado inflexões na política neoliberal - na política salarial, por exemplo – deu continuidade à flexibilização dos direitos trabalhistas, iniciada na década de 1990, e permitiu o incremento da superexploração da força de trabalho no Brasil.

Contudo, a crise do capital, manifestada em fins de 2008, que teve como epicentro os países capitalistas da Europa, Estados Unidos e Japão, expandiu-se desigualmente para os países dependentes em todo o mundo, ocasionando a queda dos preços das *commodities* e a retração do investimento internacional. Como resposta à crise, o segundo governo Lula e o primeiro governo Dilma Rousseff adotaram, à época, receituário marcado pelo aumento da intervenção do Estado na economia e nas expressões da “Questão Social”, ao mesmo tempo em que os pilares da ideologia neoliberal se mantinham intocáveis, nos circuitos da abertura econômica, superávit primário e juros exorbitantes. Tal amálgama alcançou, à época, bons

resultados, no tocante ao crescimento econômico, geração de emprego e redução da pobreza, quando comparados aos números da década anterior.

O aguçamento da crise econômica no país, a partir de 2013, no contexto do aprofundamento e deslocamento geográfico da crise estrutural do capital, não obstante, retraiu a capacidade de investimento estatal. Desse modo, em um contexto internacional desfavorável, erodiu-se a possibilidade de continuidade do pacto de classes no Brasil. É nesta conjuntura de insatisfação social que a era das rebeliões (Antunes, 2020a) chega ao Brasil, ao eclodirem as chamadas Jornadas de Junho de 2013¹⁶, agregando setores heterogêneos da sociedade: grupos de esquerda de diversos matizes ideológicos; segmentos de direita e grandes massas de juventudes sem direcionamento político definido.

Após a difícil vitória eleitoral em fins de 2014, o segundo governo Dilma pôs em execução medidas abertamente neoliberais – ajuste fiscal mais duro, anúncio de planos de privatização e cortes em investimentos públicos – contraindo de vez a economia, com queda de 3,8% no PIB e enorme elevação do desemprego, ao final de 2015. A imposição de uma política de austeridade, contudo, não foi suficiente para contemplar as exigências imediatas dos diferentes segmentos do capital, especialmente do capital financeiro. Outrossim, a implementação de medidas antipopulares fez desmoronar o apoio da classe trabalhadora, dos sindicatos e movimentos sociais ao governo Dilma, setores estes que haviam dado sustentação, até então, aos governos do PT.

Em meio ao cenário de acirramento da crise do capital, as frações burguesas exigiam uma política agressiva e intensificada de desmonte de direitos sociais e trabalhistas que permitisse o aumento, ainda mais brutal, da superexploração da força de trabalho no Brasil (Marini, 2005), bem como a exploração dos recursos naturais brasileiros, a exemplo do pré-sal, aquíferos e mineração.

Efetivamente, a partir deste dramático cenário, o Brasil adentra à chamada era das contrarrevoluções (Antunes, 2020a) e cria-se as condições políticas ideais para a significativa inflexão nos processos produtivos, vivenciada na última década, a operar sob uma *lógica de*

¹⁶ As Jornadas de Junho de 2013 tiveram início com um protesto organizado pelo Movimento Passe Livre (MPL) contra o aumento da tarifa de ônibus em São Paulo, reunindo cerca de 5 mil pessoas. Este primeiro protesto, ocorrido no dia 13 de junho, foi reprimido brutalmente pela Polícia Militar, gerando uma onda de repúdio em todo o país. As manifestações, até então restritas a algumas capitais, se espalharam por mais de 40 cidades, a expressar o descontentamento da população com os enormes gastos para a realização da Copa do Mundo de 2014, em um momento de restrição de recursos públicos para áreas sociais, em especial educação e saúde. A ampla repercussão dos protestos causou decisiva inflexão na maneira como as manifestações eram retratadas pelos monopólios de mídia e por políticos tradicionais, produzindo uma profunda disputa de direção política das Jornadas. Junto às reivindicações por educação, saúde e transporte, inseriu-se, com destaque, uma luta abstrata contra a corrupção, a criminalizar partidos e movimentos de esquerda.

produção ultraflexível e predatória. Assim, tal lógica produtiva configura-se como expressão contemporânea da superexploração da força de trabalho, traço estrutural das economias dependentes, e que tem a plataformização do trabalho como modelo principal.

Desta maneira, instaura-se a crise brasileira contemporânea, como confluência da crise econômica e crise política, a expressar, de forma peculiar, a crise estrutural do capital (Carvalho; Rodrigues Junior, 2019). É este o chão histórico dos processos que resultaram no Golpe de 2016 e seus graves desdobramentos, culminando na ascensão da extrema-direita e na eleição de Jair Bolsonaro, em fins de 2018. Apesar da vitória de Luis Inácio Lula da Silva nas eleições de 2022, o bolsonarismo e suas ideologias fascizantes (Boito Jr, 2020) continuam a gozar de considerável apoio popular, refletindo uma base sólida que se consolidou nos últimos anos.

1.2 Os processos de construção do objeto: demarcando o eixo investigativo

Nosso estudo da precarização do mundo do trabalho na contemporaneidade brasileira incide neste momento recente, predominante no século XXI, com foco nos trabalhadores/as que tem seu processo de trabalho mediado por plataformas digitais (Martins et al., 2023), configurando o fenômeno sociopolítico da plataformização do trabalho (Grohmann, 2020).

No campo dos estudos da plataformização, encontramos diversas propostas acerca das tipologias das plataformas de trabalho. Adotaremos, aqui, a classificação elaborada por Rafael Grohmann (2020), feita a partir do diálogo com autores do porte de Antonio Casilli, Trebor Scholz e Mark Graham e Jamie Woodcock, a saber: 1) plataformas de microtrabalho, tais como Amazon Mechanical Turk; 2) plataformas *freelance*, a exemplo da GetNinjas e 99 desings; 3) plataformas que demandam que o trabalhador esteja em uma localização geográfica específica, tais como a Uber e a 99Pop¹⁷.

Portanto, considerando a amplitude e heterogeneidade deste campo investigativo, o recorte desta pesquisa centra-se no terceiro tipo de plataforma de trabalho, especificamente na investigação do fenômeno da plataformização do trabalho de motoristas de transporte

¹⁷ “A 99 é uma startup brasileira de mobilidade fundada em 2012. A empresa conecta mais de 300 mil motoristas a 14 milhões de passageiros em mais de 400 cidades no Brasil. Como uma das maiores provedoras de mobilidade do país, a startup oferece três tipos de serviços na sua plataforma: 99Pop, categoria de carros particulares presente em mais de 30 cidades; 99Taxi, categoria que cobre todo o Brasil, e o 99Top, serviço premium de táxis de luxo oferecido em São Paulo”. Conferir em: <https://99app.com/newsroom/didi-chuxing-maior-plataforma-de-transporte-por-aplicativo-do-mundo-adquire-99-startup-brasileira-de-mobilidade/>.

particular de passageiros, em Fortaleza, dado a representatividade que este segmento ocupa no interior do novo proletariado de serviços na era digital (Antunes, 2020a)¹⁸.

Em verdade, nesta “era digital”, a informação e as novas tecnologias desempenham papel cada vez mais central na vida social, cultural e política em todo o mundo, fundamentando discursos acríticos sobre a conformação de uma “sociedade da informação” (Bell, 1977), a circunscrever a perspectiva de vantagens significativas para a vida individual e coletiva. Ademais, a generalização da internet e a adoção dos avanços da microeletrônica e das comunicações aos processos produtivos fizeram emergir e difundir-se nos meios acadêmicos e midiáticos o paradigma do suposto “fim do trabalho” (Gorz, 1982). No início do século XXI, e em meio à apologia do “empreendedorismo”, o referido paradigma parece ganhar novos contornos.

No entanto, vale retomar uma questão central que mereceu amplo debate no final do século XX e, agora, emerge em meio a novas configurações: estamos, de fato, diante da perda da centralidade do trabalho na era da revolução técnico-informacional-digital? É possível imaginar uma sociedade sem trabalho?

Karl Marx, na obra *Manuscritos Econômico-Filosóficos*, de 1844, define o trabalho como a atividade teleológica de mediação entre o indivíduo e a natureza, com o fim de produzir os bens necessários para a satisfação das necessidades humanas, bem como criação de novas necessidades. O trabalho, assim compreendido, conforma uma práxis, a unir pensamento e ação, e configura-se como elemento central na humanização e emancipação dos indivíduos, a nos diferenciar das outras espécies animais, ao mesmo tempo em que transforma/humaniza a natureza. Desse modo, o trabalho é uma atividade ineliminável da vida social, em qualquer formação histórica.

No entanto, nas sociedades cindidas em classes e organizadas a partir da extração de sobretrabalho dos grupos explorados, em especial na sociedade capitalista, o trabalho se converte em seu contrário: de elemento de humanização e emancipação, torna-se atividade degradada e degradante, a impor o embrutecimento e desumanização do indivíduo que trabalha. Assim, segundo Marx (2004):

¹⁸ De acordo com o relatório “O trabalho controlado por plataformas digitais no Brasil: dimensões, perfis e direitos”, publicado por pesquisadores da Clínica de Direito do Trabalho da UFPR, 1,5 milhão de pessoas trabalharam, em 2021, para plataformas digitais no Brasil. Desse total, cerca de 850 mil são motoristas de aplicativos de transporte de passageiros, dos quais 485 mil estavam em atividade para a empresa Uber, até agosto do mesmo ano. Embora o próprio estudo reconheça que os números encontrados são mais modestos do que o que se encontra em outras investigações dedicadas ao tema, visto que se baseiam em metodologias distintas, não deixa de ser significativa a participação dos motoristas de aplicativos de transporte de passageiros na totalidade dos trabalhadores de plataformas digitais no Brasil. Disponível em: https://cdtufpr.com.br/wp-content/uploads/2022/04/Livro_O-trabalho-controlado-por-plataformas-digitais_eBook.pdf.

O trabalhador se torna tanto mais pobre quanto mais riqueza produz, quanto mais a sua produção aumenta em poder e extensão. O trabalhador se torna uma mercadoria tão mais barata quanto mais mercadorias cria. Com a valorização do mundo das coisas (*Sachenwelt*) aumenta em proporção direta a desvalorização do mundo dos homens (*Menschenwelt*). O trabalho não produz somente mercadorias; ele produz a si mesmo e ao trabalhador como uma mercadoria, e isto na medida em que produz, de fato, mercadorias em geral (Marx, 2004, p. 80).

Submetida ao jugo do capital e transformada em mercadoria, a força de trabalho, - em sua forma estranhada¹⁹ -, é vendida no mercado sob condições cada vez mais aviltantes, degradadas e espoliada de direitos. Desse modo, em tempos contemporâneos, cabe refletir: em uma sociedade dividida em classes e sustentada pela superexploração da força de trabalho, quais os impactos da incorporação das novas Tecnologias da Informação e da Comunicação (TIC's) nas esferas da produção e circulação de mercadorias? Quais as consequências dessa permanente reestruturação produtiva para o mundo do labor? Quem tem se beneficiado, em última instância, com os avanços tecnológicos nestas áreas?

Inspirados na tradição marxiana e marxista, que toma o trabalho como elemento estruturante da vida social, envidaremos esforços para a compreensão das relações trabalhistas em meio aos novos avanços tecnológicos, com foco na análise do fenômeno da *plataformização do trabalho*, compreendido como um modelo particular de gestão, controle e organização do trabalho em tempos contemporâneos.

Embora esta nova configuração do labor tenha a empresa-plataforma Uber como modelo de destaque, cabe ressaltar que esta modalidade de “trabalho sem emprego” (Fontes, 2017), com a ausência de reconhecimento de vínculo trabalhista, não ocorre apenas no setor de transporte individual de passageiros, mas generaliza-se, cada vez mais, para diversos segmentos da economia. No Brasil, por exemplo, é possível encontrar aplicativos que possibilitam a plataformização do trabalho de motoristas, motofretistas, operários da construção civil, babás, professores, médicos, advogados, dentre outros, a evidenciar o profundo impacto das novas tecnologias digitais no mundo do trabalho.

Portanto, nos percursos da pesquisa do doutorado²⁰, buscamos analisar a nova morfologia contemporânea do trabalho, no contexto do capitalismo dependente,

¹⁹ Na sociabilidade capitalista, emerge a forma estranhada do trabalho, expressa em quatro dimensões: 1) o estranhamento em relação ao produto do trabalho; 2) em relação ao processo de trabalho; 3) estranhamento de si e do outro; 4) estranhamento em relação ao gênero humano (Marx, 2004).

²⁰ O projeto de pesquisa original, apresentado durante o processo seletivo para ingresso no doutorado do PPGS/UFC, intitulava-se: *Os trabalhadores da construção civil em Fortaleza em tempos de Reforma Trabalhista no Brasil do Presente: dilemas e desafios para a luta sindical*. Ou seja, este projeto inicial tinha como objetivo ampliar as reflexões realizadas ao longo do mestrado em Sociologia. No entanto, no decorrer dos percursos do doutorado, avaliamos a necessidade de mudar nosso objeto de pesquisa, a fim de refletir e analisar

particularmente a chamada *plataformização do trabalho*. Desse modo, propomos uma análise do novo padrão de gestão, controle e organização do trabalho, denominado de “plataformização”, em Fortaleza, no contexto de expansão da precarização do trabalho - como expressão contemporânea da superexploração da força de trabalho, sob a *lógica da produção ultraflexível e predatória*.

Em um olhar sociológico sobre os nossos percursos na pesquisa científica, desde a graduação até o doutorado, cabe destacar um desafio fundante na construção do objeto de pesquisa: a necessária ruptura com o senso-comum, ou seja, com aquilo que já foi pré-construído socialmente em relação à realidade a ser investigada (Bourdieu, 1989); Lenoir, 1998).

No caso específico desta tese, a representação social construída acerca dos/as motoristas particulares que trabalham via plataformas digitais precisa ser posta em suspenso, praticando o exercício da dúvida radical (Bourdieu, 1989), para, assim, apreender o processo dinâmico de mudanças e permanências que resultam no que é, hoje, a força de trabalho atuante neste setor em Fortaleza.

Com efeito, interessa-nos compreender o fenômeno da plataformização de motoristas de transporte particular de passageiros, em Fortaleza, sob uma dupla dimensão: 1) as expressões da precarização do labor mediado por aplicativos, nos marcos da crescente informalização do mercado de trabalho brasileiro, em especial após a aprovação da Reforma Trabalhista, em 2017; 2) os processos de construção da subjetividade dos sujeitos envolvidos nessa forma precária de trabalho, suas aspirações, reivindicações e autoreconhecimento - ou não - como parte integrante da classe trabalhadora.

1.3 Dinâmica expositiva da tese

A dinâmica expositiva desta tese se dará na busca permanente de conectar as pistas analíticas com os elementos da realidade, tanto em termos macroeconômicos como em termos específicos. Assim, pretendemos articular os resultados produzidos através da pesquisa com as categorias científicas, em um contínuo esforço teórico-empírico, ao longo de todo texto de doutoramento.

No segundo segmento desta tese será apresentada a metodologia empregada na investigação, com ênfase em suas fundamentações teóricas e epistemológicas. De fato, esta

as configurações contemporâneas do mundo do trabalho, com ênfase na plataformização do trabalho de motoristas de transporte particular de passageiros, em Fortaleza.

pesquisa se ancora no referencial marxista, que oferece as bases conceituais para compreender as dinâmicas da plataformização do trabalho no contexto do capitalismo contemporâneo. A partir dessa perspectiva, serão discutidas as escolhas metodológicas que estruturam o estudo, articulando teoria e empiria com o intuito de revelar as contradições inerentes ao processo do trabalho mediado por plataformas digitais.

Além disso, exploraremos o campo de investigação enquanto um desafio metodológico e analítico, considerando as particularidades que caracterizam o trabalho dos/as motoristas de aplicativo em Fortaleza. Esse cenário apresenta especificidades locais que influenciam diretamente a organização do trabalho e as táticas adotadas pelos sujeitos. Nesse contexto, serão debatidos os obstáculos enfrentados ao longo da pesquisa, tais como o acesso aos/as trabalhadores/as e as dinâmicas do trabalho de campo. Assim, este segmento não se limita à exposição da metodologia, mas também propõe uma reflexão crítica sobre as dificuldades e as potencialidades da pesquisa em um ambiente marcado pela *lógica da produção ultraflexível e predatória*.

O terceiro segmento desta tese examina as transformações contemporâneas no sistema capitalista, com foco na ascensão das plataformas digitais no contexto do capitalismo dependente. Assim, inicialmente, discute-se o surgimento das novas Tecnologias da Informação e Comunicação (TICs) em meio à crise estrutural do capital, destacando como a financeirização, expansão da agenda neoliberal e a pandemia da Covid-19 impulsionaram mudanças significativas na dinâmica produtiva global. Nesse cenário, a reestruturação produtiva e a acumulação flexível configuram-se como estratégias essenciais das forças do capital para recuperar as taxas de lucro, favorecendo maior flexibilidade no trabalho e a desregulamentação dos direitos laborais, a criar as condições para a expansão do trabalho plataformizado.

Ademais, este terceiro segmento investiga a imbricação entre os processos de financeirização e plataformização, evidenciando como as plataformas digitais se consolidam como ferramentas centrais da lógica financeira, a extrair valor da intensificação da exploração da força de trabalho. No contexto do capitalismo dependente, tais processos aprofundam formas de superexploração da força de trabalho, demonstrando como a plataformização se entrelaça com a histórica dependência econômica e tecnológica dos países periféricos.

O quarto segmento desta tese investiga a plataformização do trabalho de motoristas de aplicativo no Brasil a partir do contexto político instaurado após o Golpe de

2016, situando esse fenômeno dentro da conjuntura marcada pelo bolsonarismo e pela pandemia da Covid-19.

Com efeito, a chegada de Bolsonaro ao poder aprofundou a ofensiva neoliberal, acompanhada por um processo de fascistização que enfraqueceu, ainda mais, as proteções sociais e agravou a precarização do trabalho. A pandemia da Covid-19 exacerbou esse cenário ao servir de laboratório experimental para novos modos de exploração da classe trabalhadora (Antunes, 2022).

O quinto segmento desta tese apresenta uma análise de parte dos dados empíricos encontrados ao longo da pesquisa de campo - por meio de observações e entrevistas -, sobre o trabalho em plataformas digitais, na cidade de Fortaleza, com ênfase na experiência de motoristas de aplicativos. A pesquisa examina o perfil dos/as entrevistados/as a partir de marcadores como gênero e raça/etnia, além de considerar fatores socioeconômicos, como idade, nível de escolaridade e histórico de desemprego, que influenciam a inserção nessa atividade. Discutimos, também, os impactos da pandemia da Covid-19, a evidenciar como esse período intensificou a precarização do trabalho, resultando na redução dos ganhos e no aumento da dependência dos/as motoristas em relação às plataformas.

Ademais, aprofundamos a investigação em relação a jornada de trabalho e os rendimentos desses/as profissionais, a revelar a necessidade de longas horas de atividade para garantir uma remuneração mínima e os desafios impostos pelo controle algorítmico, cujo mecanismo, além de condicionar o trabalho dos/as motoristas, impõe formas sutis (às vezes, explícitas) de punição e premiação.

Outro aspecto central do estudo apresentado no quinto segmento é a gamificação do trabalho e seus efeitos na estratificação entre os/as motoristas, além das táticas de resistência desenvolvidas diante das dinâmicas do poder disciplinador (Foucault, 2000) exercido pelas empresas-plataformas. Outrossim, buscamos analisar as repercussões do trabalho plataformizado na saúde física e mental destes sujeitos, destacando o aumento do desgaste emocional, os relatos de exaustão, de dores musculoesqueléticas e, em alguns casos, de usos de estimulantes legais e ilegais a fim de sustentar penosas jornadas de trabalho.

Além disso, são discutidos os riscos e a insegurança inerentes à atividade, incluindo episódios de violência, assédio e conflitos enfrentados no dia a dia. Por fim, a investigamos os impactos desse modelo de trabalho na vida pessoal e familiar dos/as motoristas, bem como a relação entre a extração de valor pelas plataformas e a percepção dos/as trabalhadores/as sobre exploração e precarização neste setor da economia.

O sexto segmento desta tese examina o cenário político e os desafios relacionados à regulamentação do trabalho mediado por plataformas digitais no Brasil, no contexto do terceiro mandato do presidente Lula (2023-2026). Inicialmente, são abordados os ataques à democracia ocorridos no país, com destaque para a intentona neofascista e os impactos desse cenário político sobre os debates acerca dos direitos trabalhistas e da regulação das plataformas digitais. Com base nesse panorama, analisamos as distintas propostas de regulamentação do trabalho plataformizado de motoristas de aplicativos, contrapondo os interesses das empresas e as demandas dos/as trabalhadores/as do setor. Um dos aspectos centrais dessa discussão é o Projeto de Lei Complementar (PLP) nº 12/2024, alvo de críticas por perpetuar a precarização do trabalho e favorecer, prioritariamente, as empresas-plataformas em detrimento dos/as motoristas.

Além do enfoque legislativo, neste segmento analisamos, também, a percepção dos/as motoristas de aplicativo, em Fortaleza, sobre o debate regulatório, a partir dos dados empíricos coletados por meio da pesquisa de campo. De fato, é comum os/as trabalhadores/as relatarem um sentimento de desamparo diante da ausência de proteção e representação efetiva.

Paralelamente, verificamos que a noção de autonomia no trabalho desempenha um papel significativo na subjetividade desses/as profissionais, levando alguns a resistirem à formalização tradicional por receio de perder a flexibilidade, um aspecto que consideram vantajoso na atividade, mesmo diante da ausência de direitos. Esses dilemas revelam as contradições da plataformização do trabalho e os desafios para a constituição de uma identidade e consciência de classe, bem como para a formulação de um modelo regulatório que concilie direitos trabalhistas com as especificidades desse setor.

Por fim, o último segmento desta tese apresenta as considerações finais e sintetiza as principais discussões desenvolvidas ao longo da pesquisa, estabelecendo um diálogo direto com o conceito de *lógica de produção ultraflexível e predatória*, desenvolvido ao longo desta investigação, compreendido como uma expressão contemporânea da superexploração da força de trabalho nos países dependentes.

2 A CONSTRUÇÃO METODOLÓGICA EM FOCO: OS PERCURSOS INVESTIGATIVOS

Esta pesquisa de doutorado adota, como eixo orientador, o materialismo dialético, concebido por Karl Marx e Friedrich Engels²¹, no desvendamento do sistema do capital e da exploração e alienação do trabalho. A rigor, esse método possibilita a análise da realidade social enquanto um processo dinâmico, caracterizado por contradições e transformações impulsionadas pela luta de classes. Diferentemente de perspectivas que tratam os fenômenos de maneira fragmentada ou estática, essa abordagem investiga as relações sociais em sua totalidade, levando em conta a base material da sociedade e a atuação dos sujeitos históricos sobre ela. Desse modo, a relevância desse método reside na capacidade de revelar as determinações estruturais que moldam as condições de existência da classe trabalhadora, fornecendo subsídios para uma análise crítica e fundamentada das dinâmicas do trabalho e da exploração no capitalismo (Marx, 2008).

Assim, o método fundado por Marx e Engels é constituído por dois momentos distintos e inseparáveis, que se complementam e dialogam no processo de entendimento da realidade: a investigação e a exposição. O primeiro método envolve uma abordagem analítica prévia para apropriação reflexiva de determinações do objeto pesquisado antes de sua exposição metódica. Enquanto o segundo sintetiza essas apropriações de forma crítica, com base em suas contradições, a efetivar a reprodução ideal do movimento da realidade e da lógica interna do objeto.

Indubitavelmente, o materialismo dialético destaca-se como um importante instrumento de investigação e exposição, contrapondo-se tanto ao positivismo da economia clássica quanto à dialética hegeliana. Com efeito, ambos os métodos são limitados, seja pela ênfase na empiria imediata ou pelo abstracionismo que se distancia da realidade concreta e, por isso, são insuficientes para compreender a realidade em sua complexidade.

Orientado pelo método marxiano, o percurso investigativo desta produção acadêmica envolve a tessitura teoria-empiria, no sentido de pensar criticamente o fenômeno concreto da plataformização do trabalho de motoristas de transporte particular de passageiros via plataformas digitais, em Fortaleza, transformando-o em um concreto pensado. Nesta

²¹ Karl Marx e Friedrich Engels desenvolveram o método do materialismo dialético ao longo de diversas obras, sem, no entanto, dedicar um texto exclusivamente a esse tema. O método é construído ao longo de seus escritos, especialmente nas obras em que analisam a filosofia da história, a crítica da economia política e a crítica ao idealismo alemão. Dessa forma, o materialismo dialético emerge como um fundamento teórico subjacente às suas reflexões sobre a sociedade capitalista.

perspectiva, impõe-se um duplo movimento: o teórico, na busca da construção de categorias que nos permitam pensar criticamente o fenômeno em estudo; e o empírico, no sentido de apropriação do universo específico e peculiar dos/as motoristas de aplicativos. Para tanto, esta tese tem como estratégias metodológicas nas tessituras teoria-empíria:

1- Pesquisa bibliográfica, aprofundando estudos em analistas clássicos e contemporâneos, no âmbito do pensamento crítico, acerca das novas configurações do sistema do capital, em meio à imbricação entre os processos de financeirização e plataformação do trabalho, e sua particularidade no Brasil do Presente, no contexto da crise contemporânea brasileira;

2 - Coleta de conjunto de dados macroeconômicos e do mercado de trabalho brasileiro, recorrendo a fontes secundárias, disponibilizadas pela internet, a fim de analisar as reconfigurações das relações laborais no Brasil contemporâneo, com foco na chamada “plataformação do trabalho”, em Fortaleza. É este um esforço de construir mediações necessárias, trazendo elementos empíricos mais gerais como base para as configurações específicas mais concretas;

3 – Delineamentos empíricos do fenômeno da plataformação do trabalho no Brasil e, especificamente, em Fortaleza, mediante pesquisas em jornais que configurem notícias e depoimentos. É a chamada pesquisa hemerográfica que, no nosso caso, deu-se de forma sistemática, durante os últimos quatro anos, em jornais cearenses - como O Povo e Diário do Nordeste – e jornais difundidos na internet, como G1, BBC Brasil, El País;

4 - Trabalho de campo, no sentido de possibilitar imersão no universo de motoristas de aplicativo, mediante diferentes estratégias: utilização de questionários online via Google Forms²², disponibilizados em grupos de Whatsapp, Facebook e Telegram; realização de observações em eventos da categoria, tais como assembleias; e entrevistas e conversas informais, mediante acompanhamento do cotidiano dos/as trabalhadores/as que atuam no campo da chamada “plataformação do trabalho”, em Fortaleza. Assim, interessa-nos adentrar no universo subjetivo desses/as trabalhadores/as, desvendando dimensões de sua subjetividade, como indivíduos deste mundo do trabalho regido por plataformas digitais.

²² O questionário utilizado nesta pesquisa, que se encontra na seção “Apêndice”, foi aplicado no formato digital e estruturado com questões de múltipla escolha. Ele é dividido em cinco seções, abordando diferentes aspectos da experiência dos/das motoristas: perfil sociodemográfico, características do trabalho, formatação do trabalho, cotidiano laboral e impactos na saúde. Enquanto a primeira seção foca em dados objetivos sobre os/as entrevistados/as - tais como idade, gênero, raça/etnia -, as três últimas utilizam a Escala de Likert para medir o grau de concordância com afirmações específicas, permitindo uma análise mais detalhada das percepções e experiências dos/das participantes em relação à dinâmica do trabalho.

O nosso esforço é estabelecer organicamente as mediações entre teoria/empíria, utilizando as estratégias e mecanismos disponibilizadas pelas Ciências Sociais, para desvendar a contemporaneidade do mundo do trabalho.

2.1 Inspirações fundantes: o arcabouço marxista como horizonte analítico

Em consonância com a base teórica marxista, assumimos o método de investigação de Marx (2008) “do abstrato ao concreto”, buscando apropriar-nos do objeto de estudo como concreto pensado. É o esforço de desvendamento desse fenômeno contemporâneo da plataformização das relações de trabalho, como concreto a nos interpelar, movimentando, então, categorias teóricas vinculadas ao trabalho na civilização do capital. Em verdade, na condição de pesquisador da contemporaneidade do mundo do trabalho no Brasil, buscamos apreender as determinações constitutivas do objeto.

A rigor, Marx e Engels desenvolvem uma concepção epistemológica histórico-materialista na dialética aparência/essência. Sustentam, assim, que é preciso esforço metódico para ir além da aparência fenomênica do real, apreendendo as determinações essenciais da matéria. Orientado pela tradição marxiana, o filósofo e militante Karel Kosic assim expressa esta dinâmica:

O mundo da pseudoconcreticidade é um claro-escuro de verdade e engano. O seu elemento próprio é o duplo sentido. O fenômeno indica a essência e, ao mesmo tempo, a esconde. A essência se manifesta no fenômeno, mas só de modo inadequado, parcial, ou apenas sob certos ângulos e aspectos. O fenômeno indica algo que não é ele mesmo e vive apenas graças ao seu contrário. A essência não se dá imediatamente; é mediata ao fenômeno e, portanto, se manifesta em algo diferente daquilo que é. A essência se manifesta no fenômeno. O fato de se manifestar no fenômeno revela seu movimento e demonstra que a essência não é inerte nem passiva. Justamente por isso o fenômeno revela a essência. A manifestação da essência é precisamente a atividade do fenômeno (Kosik, 2002, p. 15).

De fato, a aparência imediata dos fenômenos revela, ao mesmo tempo em que mascara, elementos constitutivos da realidade. É preciso, então, apanhar os nexos existentes entre os elementos simples que compõem o objeto em estudo e as relações que este mantém com a totalidade constitutiva da realidade capitalista contemporânea. Mediante a pesquisa, o investigador, de forma ativa e orientado pelo método científico marxiano, pode reconstruir, no plano do pensamento, a estrutura e a dinâmica do objeto que examinou, delineando determinações e construindo mediações.

O concreto é concreto porque é a síntese de múltiplas determinações, portanto, unidade da diversidade. Por essa razão, o concreto aparece no pensamento como

processo da síntese, como resultado, não como ponto de partida, não obstante seja o ponto de partida efetivo e, em consequência, também o ponto de partida da intuição e da representação (Marx, 2011, p. 77-78).

As categorias científicas, portanto, não são invenções do pesquisador, mas são construídas e sintetizadas no plano das ideias, a partir da análise do ser investigado. Em verdade, no método de exposição ocorre a explicitação do fenômeno, tornando-o mais compreensível. Neste momento, o objeto é reconstruído criticamente pelo pensamento, a partir da reprodução do movimento efetivo da realidade.

Em um esforço de interlocução na construção metodológica, Pierre Bourdieu, em seu racionalismo aberto e crítico, delinea pistas relevantes sobre a própria dinâmica investigativa e a relação pesquisador/pesquisado no contexto do desvendamento do real, exercitando o método relacional²³. De fato, a relação de pesquisa, ainda que distinta das demais trocas comuns da existência, configura uma relação social e, como toda relação social, é passível de violências simbólicas.

Tratando especificamente da entrevista, Bourdieu (2008), em uma produção contemporânea, que se faz referência, consubstanciada na obra “A Miséria do Mundo”, problematiza as interações próprias do contexto de entrevista, a revelarem uma dupla dissimetria: a diferenciação intrínseca das posições entre entrevistador e entrevistado e a dissimetria social própria das hierarquias resultantes da posse desigual de capitais, especialmente o capital cultural.

Refletindo sobre as necessárias condutas e estratégias de todo pesquisador que respeita seu objeto de investigação, Bourdieu (2008) afirma que a postura ética e as boas intenções do entrevistador em prol da redução das violências simbólicas, embora de suma importância, não são suficientes. Faz-se necessária, também, uma modalidade de *reflexividade reflexa*, ou seja, um “olhar sociológico” treinado para perceber e controlar, ao longo do trabalho de campo, os efeitos das estruturas nos percursos da pesquisa, a fim de minimizar as dissimetrias, a partir da prática de escuta ativa e metódica, que se situa a meio termo entre a entrevista não-dirigida e a semiestruturada.

No caso específico da pesquisa em pauta, impõe-se o desafio de adentrar no intrincado e movediço espaço social de motoristas de aplicativos, a partir da compreensão de sua complexa composição como sujeitos que, em meio a processos de subjetivação neoliberal (Dardot; Laval, 2016), muitas vezes não se reconhecem como trabalhadores, mas como

²³ Aqui, ao propormos a interlocução de Marx e Bourdieu, estamos a priorizar a dinâmica investigativa racionalista, com base na razão crítica.

“empreendedores autônomos”. Dessa forma, esta racionalidade neoliberal constitui e difunde a lógica de "sujeitos empresariais", em que cada indivíduo é uma empresa que deve se gerir a fim de acumular seu capital.

Portanto, o sociólogo deve agir no sentido de se colocar, em pensamento, no espaço social ocupado pelo sujeito pesquisado (Bourdieu, 2008). Em verdade, este verdadeiro “exercício espiritual”, a exigir uma disposição acolhedora por parte do sociólogo, consiste em:

uma *compreensão genérica e genética* do que ele é [o entrevistado], fundada no domínio (teórico ou prático) das condições sociais das quais ele é o produto: domínio das condições de existência e dos mecanismos sociais cujos efeitos são exercidos sobre o conjunto da categoria da qual eles fazem parte (as dos estudantes, dos operários, dos magistrados, etc.) e domínio dos condicionamentos inseparavelmente psíquicos e sociais associados à sua posição e à sua trajetória particulares no espaço social. Contra a velha distinção diltheyana, é preciso ser dito que *compreender e explicar são a mesma coisa* (Bourdieu, 2008, p. 700).

Inspirados na reflexão bourdieusiana, torna-se fundamental compreender as determinações e condicionantes sociais e psíquicas que dão suporte às trajetórias particulares e história de vida dos/as motoristas que trabalham via plataformas digitais, sujeitos/as da presente investigação²⁴. Desse modo, o “essencial”, na situação de entrevista, é que o sociólogo adote uma postura que provoque o surgimento de um “discurso extraordinário” (Bourdieu, 2008, p. 704) por parte do entrevistado, de modo que este se sinta estimulado a produzir uma autoanálise e construir um ponto de vista próprio sobre si e o mundo. Ao discorrer sobre esta dinâmica metodológica de entrevista, Bourdieu afirma:

Pode-se sem dúvida falar então de *auto-análise provocada e acompanhada*: em mais de um caso nós sentimos que a pessoa interrogada aproveitava a ocasião que lhe tinha sido dada de ser interrogada sobre ela mesma e da licitação ou da solicitação que lhe asseguravam nossas perguntas ou nossas sugestões (sempre abertas e múltiplas e frequentemente reduzidas a uma atenção silenciosa) para realizar um trabalho de explicitação, gratificante e doloroso ao mesmo tempo, e para enunciar, às vezes com uma extraordinária *intensidade expressiva*, experiências e reflexões há muito reservadas ou reprimidas (2008, p. 704-705)²⁵.

Assim, deve-se construir uma situação propícia - uma forma de maiêutica - para que o pesquisado enuncie experiências e reflexões que já cultivava, mas que nunca teve ocasião de evidenciar-las. Nesse sentido, Bourdieu contesta o mito da neutralidade e da não-intervenção, ao afirmar ser preciso uma atitude ativa e interventiva do entrevistador “de

²⁴ Em verdade, essas pistas de Pierre Bourdieu permitem circunscrever elementos constitutivos do trabalho de campo, apontando para indicadores analíticos.

²⁵ Neste mundo social contemporâneo de profusão de informações que se cruzam e se entrecruzam, a crítica é um bem raro. Logo, a entrevista, quando metodicamente conduzida, favorece o sujeito entrevistado a pensar-se e a pensar sobre sua própria experiência laboral e existencial.

maneira a ajudar o pesquisado a dar a sua verdade ou, melhor, a se livrar da sua verdade” (Bourdieu, 2008, p. 709).

Deste modo, contra a ilusão que consiste em procurar a neutralidade na anulação do observador, deve-se admitir que, paradoxalmente, só é "espontâneo" o que é construído, mas por uma *construção realista*. [...] é somente quando se apoia num conhecimento prévio das realidades que a pesquisa pode fazer surgir as realidades que ela deseja registrar (2008, p. 706).

Ao contrário da simples coleta de opiniões, é apenas pela via da construção racional que é possível evitar que as pré-noções e preconceitos do senso comum, sob hegemonia da racionalidade neoliberal (Dardot; Laval, 2016), impeçam essa provocação do *essencial* dos fenômenos sociais. Almejamos, assim, que os motoristas entrevistados revelem, a partir de um discurso explícito, “as coisas enterradas nas pessoas que as vivem e que ao mesmo tempo não as conhecem e, num outro sentido, conhecem-nas melhor do que ninguém” (Bourdieu, 2008, p. 708).

Em um necessário exercício de ampliação conceitual (Coutinho, 1994), buscamos, também, inspiração em marxistas contemporâneos e pensadores do campo da teoria crítica que analisam os processos de superexploração da força de trabalho e da precarização das relações trabalhistas. Efetivamente, a exigência de dominar elementos-chave do mundo social em desvendamento no processo investigativo impôs a busca de chaves analíticas em autores/as contemporâneos que permitem perceber e analisar as determinações e condicionantes sociais e psíquicos que constituem a *lógica de produção ultraflexível e predatória*, materializada no universo dos motoristas de transporte particular que trabalham por meio de plataformas digitais.

Portanto, cabe destacar: François Chesnais, em especial na sua teorização sobre a mundialização financeira e as configurações do mundo do trabalho; David Harvey, como inspiração na compreensão da acumulação flexível e do projeto neoliberal; Istvan Mészáros, na análise sobre a crise estrutural do capital e Christian Laval e Pierre Dardot, a fim de compreender a emergência da subjetivação neoliberal em tempos contemporâneos.

Ademais, ao focar teorizações contemporâneas que permitem compreender as especificidades brasileiras no mundo do trabalho, faz-se necessário resgatar a Teoria Marxista da Dependência - TMD, com destaque para as ideias de Ruy Mauro Marini, que busca dar atenção à forma particular e diferenciada com que se manifestam as tendências do desenvolvimento capitalista na América Latina e, principalmente, no Brasil.

Nessa perspectiva, a TMD dá especial realce à questão da superexploração da força de trabalho e conseqüente precarização do mundo laboral, marca histórica na vida

brasileira que, no século XXI, assume configurações dramáticas. De fato, defenderemos, aqui, que é no âmbito das particularidades do capitalismo dependente que emergem novas inflexões da acumulação de capital, a configurar processos de trabalho pautados pela *lógica da produção ultraflexível e predatória*, como expressão contemporânea da superexploração da força de trabalho.

Inegavelmente, a precarização do trabalho no país, ocorrida nas últimas décadas e intensificada a partir do Golpe de 2016 - em um contexto internacional marcado pelo acirramento da ofensiva do capital contra a classe trabalhadora - traz à tona as discussões sobre a *superexploração da força de trabalho*, como elemento fundante da dependência brasileira e impulsionador da acumulação de capital no Brasil do Presente, atualizando, assim, indicações de Marini sobre o mundo do trabalho.

O diálogo com a Sociologia do Trabalho brasileira, em especial com os sociólogos Giovanni Alves, Ricardo Antunes, Ludmila Abílio, Rafael Grohmann, Magda Barros Biavaschi e José Dari Krein, possibilita avançar no desvendamento das configurações contemporâneas das relações laborais, circunscrevendo novas formas de precarização do trabalho, em especial no contexto da Reforma Trabalhista, e as práticas de resistência ou de acomodação do sindicalismo no Brasil.

Por fim, estabelecemos interlocuções com Virginia Fontes, Vitor Filgueiras, Ricardo Antunes, Rafael Grohmann, Ludmila Abilio, Helena Martins, Antonio Casilli, Alba Carvalho e Edemilson Paraná, a fim de compreender a plataformização do trabalho em imbricação com os processos de financeirização da economia. De fato, este fenômeno contemporâneo institui um novo padrão de gestão, controle e organização do trabalho, que tende a ampliar a precarização estrutural para um número crescente de trabalhadores, por meio da negação da condição jurídica de empregado.

Especificamente em Fortaleza, a investigação sobre a plataformização do trabalho de motoristas de aplicativo é uma empreitada que exige atenção às particularidades locais e ao contexto socioeconômico desses/as profissionais. Com o crescimento do uso de plataformas de transporte por aplicativo no Brasil, a cidade de Fortaleza, assim como outras capitais, tornou-se palco de novas dinâmicas de trabalho, caracterizadas por uma relação flexível e não regulamentada entre motoristas e empresas-plataformas. Esse fenômeno, descrito como “plataformização”, reflete-se em uma série de desafios, tanto para os/as trabalhadores/as, que enfrentam a precarização e a falta de direitos trabalhistas, quanto para os/as pesquisadores/as,

que precisam desenvolver metodologias adaptadas para compreender a complexidade e a variabilidade desse tipo de trabalho.

2.2 O campo como desafio investigativo: caminhos e trilhas

Nossos percursos no doutorado em Sociologia da Universidade Federal do Ceará-UFC iniciaram-se em março de 2020, a princípio de forma presencial e, duas semanas depois, no formato online, por conta das medidas de isolamento social, devido à pandemia da Covid-19. Em verdade, realizar pesquisa científica durante o período de crise sanitária significou enfrentar uma série de desafios que refletiam as amplas repercussões da pandemia no cenário global.

No Brasil, em especial, a pandemia da Covid-19 ganhou proporções ainda mais trágicas devido ao (des)governo de Jair Bolsonaro (PL), que atuou, explicitamente, para agravar a crise sanitária. De fato, o posicionamento do então presidente brasileiro em relação à maior tragédia sanitária do século XXI foi marcado por uma postura negacionista em diversas ocasiões, ao minimizar, desde o início, a gravidade da doença e adotar atitudes que contrariavam as recomendações internacionais de saúde pública, tais como distanciamento social, uso de máscaras e vacinação.

No contexto brasileiro marcado pelo bolsonarismo e pela pandemia da Covid-19, a pesquisa acadêmica sofreu drásticos revezes. A continuidade e, mesmo, intensificação da agenda ultraliberal promoveu cortes orçamentários e reduções no financiamento público que afetaram muitos projetos de pesquisa, resultando em limitações para a continuidade de estudos e a contratação de pessoal. Ademais, o estresse, a ansiedade, a exaustão, o desânimo e o medo da morte causados pela crise pandêmica afetaram a saúde mental dos/as pesquisadores/as, prejudicando a concentração e a produtividade. Indubitavelmente, a prioridade era sobreviver, cuidar de si e dos outros, buscando uma saída individual e/ou coletiva para a tragédia vivenciada.

Outrossim, muitas pesquisas que envolviam experimentos de laboratório, trabalho de campo ou interações presenciais foram interrompidas, devido às restrições sanitárias e *lockdowns*. Por sua vez, o fechamento temporário de bibliotecas e instituições educacionais limitou o acesso físico a livros, periódicos e outras fontes de pesquisa, tornando indispensável o uso de recursos online.

Da data de ingresso no doutorado, em março de 2020, até meados de 2022, cursamos as disciplinas obrigatórias e optativas do curso e realizamos parte considerável da pesquisa bibliográfica e da investigação em documentos e em jornais de grande circulação, sempre de maneira remota. Fizemos, também, o acompanhamento nas mídias sociais de associações e entidades representativas dos motoristas de aplicativo em Fortaleza, bem como adentramos em alguns grupos de Whatsapp e Facebook usados por estes trabalhadores para comunicação e organização.

É importante destacar que, para compreendermos o trabalho dos/as motoristas que possuem o trabalho mediado por plataformas digitais, em Fortaleza, faz-se necessário analisar as dinâmicas urbanas que moldam suas condições de trabalho. Em outras palavras, é preciso levar em consideração o fato de que a cidade é marcada por um contexto de graves desigualdades sociais, infraestrutura urbana precária, mobilidade limitada e altos índices de violência, fatores que afetam diretamente o cotidiano desses/as trabalhadores/as. Portanto, a discussão sobre a realidade desses sujeitos deve observar as características socioeconômicas de Fortaleza, que influenciam tanto a oferta quanto a demanda por seus serviços e a qualidade de vida desses/as profissionais.

2.2.1 Alguns desafios do trabalho mediado por plataformas em Fortaleza

Fortaleza, uma das maiores capitais do Brasil, reflete, com intensidade, as desigualdades sociais que caracterizam o país, visto que a cidade apresenta uma concentração de renda acentuada, com áreas muito ricas coexistindo com comunidades marcadas pela pobreza e pela falta de acesso a serviços básicos²⁶. Essa realidade se manifesta na precariedade habitacional e nas dificuldades de acesso à saúde, educação e transporte, fatores que perpetuam as desigualdades existentes e, também, limitam as oportunidades de mobilidade social para a população mais pobre.

A informalidade no mercado de trabalho é uma das expressões mais marcantes dessas desigualdades estruturais, que devem ser compreendidas no contexto mais amplo da “Questão Social” (Iamamoto, 2001) que marca a sociedade brasileira. Assim, de acordo com dados do IPECE (2024) sobre a evolução do grau de informalidade no mercado de trabalho

²⁶ A esse respeito, conferir o Mapa da Desigualdade, desenvolvido pelo Desigual Lab, plataforma do Instituto de Planejamento da Prefeitura de Fortaleza (Iplanfor) lançada em 2024. Nele, é possível obter informações no que diz respeito ao acesso desigual, entre as diversas áreas de Fortaleza, à serviços como educação, saúde, mobilidade urbana, saneamento básico, habitação, esporte e lazer, dentre outros. Disponível em: <https://desiguallab.ipplan.fortaleza.ce.gov.br/mapa-desigualdade>.

cearense, em 2023, 54% das pessoas ocupadas, no Ceará, estavam nesta condição. No contexto específico de Fortaleza, esse quadro é ainda mais dramático, visto que o estoque de ocupações informais da capital cearense cresceu quase 2,5 vezes mais que o observado no total do mercado de trabalho do estado do Ceará (IPECE, 2024).

Desse modo, um grande contingente da força de trabalho de Fortaleza atua sem vínculo formal, em atividades como o comércio ambulante, trabalhos domésticos ou serviços de aplicativos de transporte e entregas. Para muitos/as trabalhadores/as, a informalidade não é uma escolha, mas a única alternativa diante das restrições do mercado de trabalho formal.

Essa situação é reforçada pelas transformações recentes no mercado de trabalho, com a expansão das empresas-plataformas. De fato, segundo dados da PNAD Contínua/IBGE (2023), no Ceará, existiam 60 mil trabalhadores que atuavam por meio de plataformas digitais de serviços, no ano de 2022. Deste total, 53 mil trabalhavam por meio de aplicativos de serviços e 7 mil utilizavam plataformas de comércio. A pesquisa destacou que a maior parte desses/as trabalhadores/as atuava como motoristas de aplicativos e entregadores, refletindo a importância dessas atividades na geração de renda informal no estado.

Ainda de acordo com a pesquisa do IBGE (2023), o rendimento médio real dos cearenses que atuam por meio de aplicativos foi de R\$ 1.822, projeção 26,2% superior à do rendimento médio daqueles que não trabalham com aplicativos (R\$ 1.444). Ademais, no Ceará, os/as trabalhadores/as que atuavam por meio de aplicativos registraram uma média de 46,3 horas semanais em sua principal atividade, uma jornada de trabalho com 9,5 horas superior à dos demais ocupados, que trabalharam em média 36,8 horas por semana.

A rigor, a extensão da jornada é frequentemente impulsionada pela necessidade de garantir uma renda mínima em um sistema de remuneração variável, onde o pagamento é diretamente vinculado ao número de corridas ou entregas realizadas. Essa carga horária elevada afeta a qualidade de vida e a saúde dos trabalhadores e, também, reduz sua capacidade de conciliar o trabalho com momentos de descanso, lazer e vida familiar.

Em Fortaleza, muitos/as trabalhadores/as recorrem a aplicativos como Uber e iFood para garantir sua renda, contudo, essas empresas-plataformas frequentemente operam sem regulamentações claras, o que coloca os/as motoristas e entregadores/as em condições precárias de labor.

Ademais, violência urbana em Fortaleza apresenta-se, também, como um fenômeno complexo, diretamente relacionado a fatores socioeconômicos e à desigualdade estrutural. A capital cearense enfrenta desafios significativos no combate à criminalidade,

marcada por altos índices de homicídios e a presença de organizações criminosas, como o Primeiro Comando da Capital (PCC), o Comando Vermelho (CV) e os Guardiões do Estado (GDE). Em verdade, estas organizações expandiram suas operações para o Ceará, alterando as dinâmicas de segurança pública na região.

Especialistas nesta questão, a exemplo dos pesquisadores do Laboratório de Estudos da Violência (LEV) da Universidade Federal do Ceará (UFC), também enfatizam que a violência em Fortaleza não se restringe ao enfrentamento entre facções criminosas, mas se manifesta em diversas esferas da vida social, afetando diretamente a população mais pobre, em especial nas periferias. Assim, o medo da violência molda o cotidiano dos/as moradores/as destas áreas, que frequentemente adotam estratégias de autoproteção e evitam circular por determinados espaços, especialmente à noite. Sem dúvida, essa sensação de insegurança impacta negativamente a qualidade de vida e a mobilidade urbana, além de aprofundar o isolamento social dessas comunidades.

A violência urbana em Fortaleza tem um impacto direto e significativo no trabalho dos/as motoristas de aplicativo, que frequentemente operam em áreas com altos índices de criminalidade. A insegurança durante as corridas, especialmente à noite, é uma preocupação constante, forçando muitos/as motoristas a recusarem viagens para determinados bairros considerados perigosos, o que reduz suas oportunidades de renda. Além disso, há o risco crescente de assaltos e violência física, tanto por parte de criminosos quanto durante conflitos urbanos nas áreas de atuação. Desse modo, a presença de facções criminosas em regiões da cidade aumenta os riscos a que esses/as trabalhadores/as estão expostos/as, visto que, ao transitarem por territórios dominados por grupos rivais, podem ser vistos como suspeitos ou alvos fáceis para assaltos.

Essa situação também afeta a saúde mental e emocional dos/as motoristas, que trabalham sob constante tensão, relatando sintomas de ansiedade e estresse, resultantes da exposição frequente a situações de risco. Embora algumas plataformas tenham adotado medidas de segurança, como a identificação de passageiros e a possibilidade de compartilhar a rota em tempo real, essas ações são insuficientes para atenuar a sensação de insegurança generalizada.

Outrossim, a falta de investimentos em infraestrutura urbana, em Fortaleza, afeta diretamente o trabalho destes/as profissionais, impactando a segurança e rentabilidade. Ruas mal pavimentadas, com buracos e sinalização precária, dificultam o deslocamento dos/as motoristas, aumentando o tempo das viagens e o desgaste dos veículos. Em verdade, essa

infraestrutura deficiente agrava as condições de trabalho em uma profissão que já opera sob a lógica da precarização e da informalidade.

Desse modo, a pesquisa, realizada em Fortaleza, passa pelo entendimento das características socioeconômicas da cidade e do perfil dos/as trabalhadores/as de aplicativo que nela atuam, analisando como esses aspectos afetam as percepções dos/as motoristas sobre seu trabalho e suas perspectivas.

2.2.2 Especificidades do campo e percursos investigativos

Os percursos da pesquisa de campo desta investigação ganharam contornos mais nítidos na segunda metade de 2022, a partir da intensificação do contato com lideranças da categoria de motoristas de aplicativos, via redes sociais. Efetivamente, Rafael Keylon, presidente da Associação dos Motoristas de Aplicativos do Estado do Ceará – AMAP-CE, e Evans Sousa, administrador do canal de YouTube MAPLAY TV e articulador do “Movimento Não Dá Mais”, facilitaram nossa incursão no vasto e complexo universo de motoristas de aplicativo em Fortaleza, ao nos apresentar informações relevantes sobre a organização da categoria. Foi em uma dessas articulações que Evans Sousa nos convidou para participar de uma assembleia de motoristas por aplicativos.

Munidos de gravador, câmera, caderno, caneta e muitas expectativas, estivemos presentes na assembleia em que fomos convidados por Evans Sousa, ocorrida no dia 07 de março de 2023, às 19:30, no anexo da Câmara Municipal de Fortaleza. Esta assembleia presencial foi convocada pelo “Movimento Não Dá Mais” a partir de “cards” e vídeos, divulgados nas redes sociais, como ilustram as figuras 1 e 2. Conforme pudemos perceber ao longo da assembleia, este movimento é composto por alguns/as motoristas que administram grupos no whatsapp e possuem forte articulação com o vereador de Fortaleza Márcio Martins (Solidariedade), o que explica o local escolhido para a reunião.

Figura 1



Fonte: Evans Sousa.

Figura 2



Fonte: Evans Sousa.

Ao chegarmos ao anexo da Câmara Municipal de Fortaleza, o segurança, localizado na portaria, nos direcionou para o auditório onde seria realizada a assembleia. Diante da porta do referido auditório, havia uma jovem mulher, aparentando ter, aproximadamente, 30 anos, que secretariava a reunião, ao recolher nome e número de telefone dos/as participantes que chegavam ao local. Desse modo, informamos o motivo de nossa presença e fomos autorizados a esperar nosso anfitrião dentro do auditório.

Considerando termos chegado com antecedência ao local, havia apenas 3 homens, aparentando terem entre 30 e 40 anos, que se denominaram como organizadores da assembleia. Apresentamos os objetivos de nossa pesquisa e iniciamos uma conversa sobre os problemas que afetam o trabalho de motoristas por aplicativo.

De fato, os três organizadores demonstraram interesse em relatar as agruras que envolvem o trabalho plataformizado e mostravam-se indignados com a possibilidade, por parte do terceiro governo Lula, então recém-empossado, de levar adiante a formalização, via CLT, do trabalho controlado por plataformas digitais. Chamou nossa atenção, especialmente, a hostilidade a que se referiam à Lula e ao PT, dando pistas de suas preferências políticas e eleitorais, em um contexto de forte divisão política no país. Diante disso, tivemos o cuidado de escolher bem as palavras e conduzir a situação com cautela, com o intuito de não perder o acesso àqueles interlocutores. Assim, aproveitando a boa receptividade, pedimos autorização para gravar a assembleia, no que fomos prontamente atendidos.

Aos poucos, mais participantes foram chegando ao recinto, dentre eles o nosso interlocutor e mediador Evans Sousa. A assembleia de motoristas por aplicativos reuniu cerca de cinquenta administradores/as e líderes de grupos de whatsapp, com o intuito de

sistematizar reivindicações e planejar futuras ações. Dentre os presentes, estavam líderes de grupos de whatsapp de motoristas de aplicativo, tais como “Divas no Asfalto”, “Fênix do Asfalto”, “Águias do Asfalto”, “Motoristas de Aplicativo – MAP”, entre outros, além da presença do Sindicato dos Motoristas de Transporte Privado e Particulares Individual de Passageiros por Aplicativos e Plataformas Digitais de Fortaleza e Região Metropolitana – Sindiaplic.

Embora estivessem todos reunidos com um mesmo propósito de unificar ações da categoria, percebemos, em falas privadas e disfarçadas entre alguns participantes²⁷, certa desconfiança entre coletivos de motoristas e a entidade sindical presente na reunião. De fato, a partir da observação e escuta atentas, vislumbramos algumas atitudes e expressões que pareciam demonstrar hostilidade à estrutura sindical que, supostamente, buscaria monopolizar a representação desses/as trabalhadores/as. Em verdade, este fato emblemático, ainda que não possa ser generalizado para todos os coletivos presentes na plenária, está inserido em um contexto complexo de crise de representação do sindicalismo, com a consequente construção de alternativas organizacionais que passam ao largo das estruturas tradicionais, a expressar a fragmentação política da classe trabalhadora brasileira²⁸.

Figura 3 – Assembleia de motoristas por aplicativo no dia 07/03/2023



Fonte: Evans Sousa/MAPLAY TV.

²⁷ Escutamos frases como: “eles [sindicato] nunca aparecem em nada, por que tão aqui agora?”; “eles [sindicato] querem fazer tudo sozinhos”.

²⁸ Importante destacar que esta disputa latente, em âmbito nacional, pela representação da categoria de motoristas de aplicativo entre coletivos/associações, de um lado, e sindicatos, de outro, explicitou-se e ganhou repercussões públicas diante das discussões a respeito da regulamentação do trabalho de motoristas via plataformas. Em verdade, está em jogo a definição sobre quem tem legitimidade para falar/negociar em nome da categoria junto ao Estado.

Figura 4 - Assembleia de motoristas por aplicativo no dia 07/03/2023



Fonte: Evans Sousa/MAPLAY TV.

O anexo da Câmara Municipal de Fortaleza ficou pequeno para comportar os/as representantes da categoria presentes no local, em uma reunião que durou mais de 2 horas. Após quarenta minutos do início da assembleia, o vereador Márcio Martins (Solidariedade) adentrou ao auditório para participar do evento, sendo saudado pelos participantes. A partir de então, o referido vereador, acompanhado de Evans Sousa, Romário e Daniele conduziram o encontro e deram o tom nas discussões. É notória a tentativa do vereador de capturar a insatisfação e os anseios dos/as motoristas e se apresentar como representante institucional destes/as. Em contrapartida, as falas dos/as representantes dos coletivos e do sindicato pareciam estabelecer um vínculo mais pragmático e utilitário do que um compromisso político-ideológico com o parlamentar.

A assembleia prosseguiu com diversas intervenções e análises, trazendo críticas severas tanto às empresas-plataforma quando aos governos estadual e federal, em especial a este último por conta da proposta aventada de regulamentação do trabalho plataformizado. Com efeito, as reivindicações aprovadas giraram em torno de dois eixos: 1) demandas a serem apresentadas ao governo estadual; 2) demandas a serem apresentadas às empresas/aplicativos. No primeiro grupo, destacavam-se: isenção do Imposto sobre a Propriedade de Veículos Automotores (IPVA) para motoristas de aplicativo²⁹; descontos exclusivos em abastecimentos (*cash back*) e taxa única de vistoria anual para a Etufor e para a obtenção de autorização do

²⁹ Vale mencionar que, em Alagoas, uma Lei Estadual, de 2023, já prevê isenção do IPVA para motoristas por aplicativo e para motocicletas de até 175 cilindradas. No Ceará, o governador Elmano de Freitas (PT) anunciou, logo após as eleições municipais de 2024, que enviará um projeto de lei à Assembleia Legislativa do Ceará (Alece) para reduzir em 50% o quantitativo de IPVA cobrado à motociclistas cadastrados em aplicativos de entregas e transporte de Fortaleza.

uso do Gás Natural Veicular (GNV). Dentre as pautas elencadas no segundo grupo, evidenciavam-se, com centralidade, reivindicações econômicas, tais como o aumento das tarifas pagas pelas empresas/plataformas e a fixação da tarifa mínima por corrida no valor de R\$ 8,00 (hoje, a tarifa mínima praticada é de R\$ 5,80).

A diversidade de administradores e líderes de grupos de whatsapp de motoristas por aplicativos presentes na assembleia indica a importância da iniciativa e a disposição de lutas específicas em favor dos interesses da categoria. Contudo, reconhecem os limites existentes para a inserção, o diálogo e a mobilização dos/as trabalhadores plataformizados. Assim, os representantes presentes na reunião estimaram que sua capacidade de comunicação só consegue atingir cerca de 10% da categoria de motoristas por aplicativo em Fortaleza, ou seja, do universo de mais de 40 mil cadastrados existentes na cidade, a projeção de alcance dos grupos de whatsapp é de apenas 4 mil motoristas. Apesar das dificuldades, a assembleia deliberou um plano de atuação que combina manifestações de rua contra as empresas/plataformas e tensionamentos aos poderes Executivo, Legislativo e Judiciário no Ceará.

Após organizarmos a documentação necessária, demos início, no dia 17 de agosto de 2023, ao processo de formalização desta pesquisa sobre plataformização do trabalho de motoristas de aplicativos em Fortaleza junto à Plataforma Brasil³⁰, com o intuito de garantir a qualidade, ética e legalidade desta investigação sociológica. Contudo, apenas no dia 12 de dezembro de 2023, obtivemos o parecer favorável à execução da pesquisa, emitido pelo Comitê de Ética em Pesquisa – CEP.

A rigor, o parecer favorável do CEP possibilitou-nos adentrar com mais segurança no trabalho de campo, mediante o exercício responsável da atividade profissional de pesquisador. Assim, a partir de dezembro de 2023, disponibilizamos o link do questionário online em 17 grupos no Facebook, 4 grupos no Whatsapp e 1 grupo no Telegram, compostos por motoristas de aplicativo que trabalham em Fortaleza, a configurarem os sujeitos elencados para essa investigação. Cada grupo é moderado por dois ou três administradores/as que buscam regular os conteúdos postados pelos/as usuários/as a partir de regras estabelecidas

³⁰ A Plataforma Brasil é um sistema desenvolvido pelo governo brasileiro para a análise ética de projetos de pesquisa que envolvem seres humanos. Submeter uma pesquisa sociológica à Plataforma Brasil é de extrema importância, pois garante a conformidade ética e legal do estudo, além de assegurar a proteção dos direitos e bem-estar dos participantes envolvidos. Ao passar pelo processo de análise ética da Plataforma Brasil, o pesquisador demonstra seu compromisso com padrões elevados de conduta profissional e respeito aos princípios éticos da pesquisa envolvendo seres humanos. Essa submissão não apenas confere credibilidade ao estudo perante a comunidade acadêmica e instituições de pesquisa, mas também contribui para o avanço da ciência, ao promover a qualidade e integridade dos dados coletados.

pelos/as próprios/as moderadores/as e fixadas no topo de cada grupo. Dentre as regras mais comuns estão: proibição de ofensas pessoais e divulgação de pornografia, spam e comercialização de produtos.

No entanto, algumas dificuldades se impuseram a esta estratégia metodológica, pois, apesar de termos explicado nossa intenção e apresentado os objetivos e a metodologia da pesquisa, inclusive garantindo o anonimato da participação, a maior parte dos/as moderadores/as de grupos do Facebook não aceitou a permanência do link do questionário online, alegando o risco de disseminação de vírus. Além disso, embora os grupos de motoristas de aplicativo no Facebook reúnam milhares de perfis, percebemos pouca interação entre os/as usuários/as no seu cotidiano.

Nos grupos de motoristas localizados Whatsapp, por sua vez, obtivemos melhor aceitação por parte dos/as moderadores/as em relação à divulgação do questionário online. Contudo, também encontramos dificuldades no transcorrer da pesquisa, visto que, nestes grupos, a dinâmica acelerada e a grande quantidade de mensagens criam um ambiente de comunicação intensa e, muitas vezes, caótico. A rapidez com que as interações acontecem geram, por vezes, uma sensação de urgência e, ao mesmo tempo, dificultam o acompanhamento das conversas, especialmente em grupos grandes, visto que mensagens de diferentes contextos se misturam, desde discussões importantes até conteúdos leves ou memes, o que exige atenção seletiva dos/as participantes. Assim, o link de nosso questionário frequentemente “se perdia” em meio à enxurrada de mensagens.

Desse modo, entre dezembro de 2023 e fevereiro de 2024, obtivemos apenas 23 respostas aos questionários online. Portanto, a baixa adesão a este instrumento de pesquisa e, mesmo, a constatação do alcance limitado dos grupos de Whatsapp e Facebook em relação ao universo de motoristas de aplicativo em Fortaleza, reconhecido pelos/as próprios/as administradores/as e líderes destes espaços virtuais, nos impôs importantes reformulações metodológicas. Em outras palavras, fez-se necessário rever nossas estratégias de pesquisa empírica e elaborar alternativas que permitissem o acesso mais qualificado aos sujeitos desta investigação, considerando as especificidades do campo.

A rigor, é fundamental o desenvolvimento de metodologias apropriadas para a pesquisa com motoristas de aplicativo, visto que a rotina intensa destes sujeitos representa um obstáculo para a coleta de dados em campo pelo pesquisador. De fato, muitos/as trabalham longas jornadas, além de precisarem lidar com as exigências das plataformas e com os altos custos operacionais, o que limita sua disponibilidade para participar de entrevistas presenciais.

Em resposta a essas dificuldades, o uso de entrevistas estruturadas e semiestruturadas, assim como o recurso a grupos focais, torna-se uma estratégia eficaz para capturar nuances sobre as condições de trabalho e as percepções dos/as motoristas, respeitando suas restrições de tempo e garantindo um ambiente seguro para o compartilhamento de experiências.

Nesse sentido, sem abandonar a divulgação do questionário via redes sociais, traçamos novos meios de acesso direto ao campo de pesquisa, que envolviam, principalmente: 1) solicitar corridas por aplicativo e entrevistar os/as motoristas, com o consentimento destes/as, durante as viagens, ou seja, enquanto trabalhavam; 2) adentrar nos locais de grande concentração de motoristas de aplicativo em Fortaleza, em especial, o chamado “Espaço Uber”, localizado nas proximidades do Aeroporto Internacional Pinto Martins, e entrevistar os/as motoristas que aguardavam por corridas.

O Espaço Uber/Aeroporto - fruto do acordo entre a Fraport Brasil, administradora da Fraport Fortaleza e a Uber – é uma área destinada aos/às motoristas de aplicativo que possuem cadastro nesta empresa, a fim de aguardarem pelas viagens na fila virtual³¹ diretamente neste local. Esta área de espera, que se configurou como um dos lócus privilegiados dessa investigação, fica nos arredores do Aeroporto Internacional Pinto Martins, próxima às locadoras de veículos. Trata-se de um espaço fechado, que funciona como estacionamento com noventa vagas, cercado por arames e apenas uma entrada/saída para os automóveis, sob o olhar atento de um porteiro. Um de nossos interlocutores, em entrevista realizada em 16 de outubro de 2024, assim revela a origem deste espaço:

Como na área do aeroporto, em si, é proibido parar e estacionar, os motoristas iam acabar desistindo de ficar no aeroporto. E no Atacadão também estavam proibindo os motoristas de ficarem lá. Então surgiu a ideia devido a uma necessidade da própria Uber. A Uber simplesmente só tá pagando o espaço lá pra poder ter o motorista pra atender o passageiro dela no aeroporto porque ela sabe que se ela não tiver, o pessoal [motoristas] vai deixar de pegar corrida no aeroporto, entendeu? E a necessidade também de ter um local pra fazer as necessidades, mas tá inviável a situação lá. A Uber simplesmente só tá pagando o espaço lá pra poder ter o motorista pra atender o passageiro dela no aeroporto porque ela sabe que se ela não tiver, o pessoal [motoristas] vai deixar de pegar corrida no aeroporto, entendeu? (Entrevistado 1).

A fala de nosso interlocutor revela que, embora o Espaço Uber atenda às necessidades dos/as motoristas de aplicativo que precisam de um local de apoio para a realização de seu trabalho, tal espaço responde, em especial, às necessidades da própria

³¹ Fila Virtual é uma funcionalidade presente no app da Uber para os motoristas a fim de garantir que os primeiros a chegar no aeroporto serão os primeiros a receber pedidos de viagem. Para isso, o motorista precisa procurar no mapa um marcador azul dizendo “Área de espera do motorista parceiro”, clicar no mesmo e, por fim, clicar no botão que diz “Vamos lá”. Após isso, o aplicativo direcionará o motorista para a área de espera, onde este aguardará os pedidos de viagem.

empresa-plataforma, que via seus lucros ameaçados pelas restrições impostas pela administração do Aeroporto Internacional Pinto Martins.

O local é coberto e composto por três fileiras de bancos onde os/as motoristas conversam sobre variados assuntos enquanto esperam alguma corrida vantajosa. Próximo aos bancos estão disponíveis instalações elétricas com tomadas e, desse modo, é possível manter os celulares com as baterias carregadas, o que é essencial para a continuidade do trabalho. É possível, ainda, visualizar nas lixeiras próximas aos bancos várias latas de energéticos e copos de café, a demonstrar a necessidade de estimulantes a fim de suportar as jornadas exaustivas de trabalho. Ademais, o espaço é iluminado por onze lâmpadas e possui três banheiros com chuveiros, sendo dois masculinos e apenas um feminino, o que demonstra a predominância numérica de homens neste segmento de trabalho.

Figura 5 – Entrada do Espaço Uber/Aeroporto



Fonte: elaboração própria.

Na área externa existem três barracas de comidas, com vendas de almoços, lanches e jantas, em frente ao Espaço Uber/Aeroporto: uma primeira barraca, que poderíamos considerar completa, constituída por uma Kombi, quatro tendas, mesas e cadeiras; a segunda é um pouco menor, com apenas uma tenda; a terceira é uma pequena barraca que fica próxima à grade do Aeroporto. Ainda na parte externa, ao lado do referido espaço, existe uma área aberta, com ampla capacidade para receber diversos veículos. De fato, trata-se de uma área desocupada, sem grades, disponível para quaisquer veículos, sejam eles motoristas de aplicativo ou não.

Figura 6 – Lado externo do Espaço Uber/Aeroporto



Fonte: elaboração própria.

Em verdade, o cotidiano dos/as motoristas de aplicativo que aguardam corridas no Espaço Uber envolve uma rotina de paciência, considerando que eles/as precisam acompanhar os horários dos voos e chegar cedo a fim de receber pedidos com melhores taxas, como corridas para regiões distantes ou com tarifas dinâmicas³², em esperas que podem variar de poucos minutos a horas, dependendo da demanda e do horário. Enquanto esperam, os/as motoristas aproveitam o tempo para revisar a manutenção do veículo, verificar documentos e responder a mensagens, mas o foco está sempre no monitoramento constante do aplicativo para não perder uma oportunidade de corrida lucrativa.

Durante essas pausas, os/as motoristas desenvolvem uma espécie de comunidade informal, em que trocam informações sobre a movimentação de passageiros, tarifas e até

³² As **tarifas dinâmicas** no trabalho de motoristas de aplicativo são mecanismos de precificação variável que ajustam o valor das corridas com base na relação entre a oferta e a demanda por viagens em uma determinada área e momento. Esse sistema é acionado automaticamente pelos algoritmos da plataforma quando a demanda por corridas supera significativamente a quantidade de motoristas disponíveis, como em horários de pico, eventos especiais, ou durante condições climáticas adversas. Quando a tarifa dinâmica está em vigor, os passageiros são informados do aumento no preço antes de confirmarem a corrida, e os motoristas recebem uma remuneração maior pela viagem realizada. Esse ajuste é frequentemente visto como um incentivo para atrair mais motoristas para a área de alta demanda, equilibrando a oferta de serviços.

mesmo a situação das ruas e do trânsito nas proximidades. Além disso, conversam sobre futebol, fazem piadas uns com os outros e compartilham vivências e situações inusitadas relacionadas ao trabalho. As conversas entre motoristas de aplicativo, muitas vezes, abordam, com humor ácido e uma dose de ironia, episódios de assédio sexual que eles/elas próprios/as enfrentam por parte de passageiros.

De fato, tanto homens quanto mulheres compartilham experiências de comportamento invasivo e comentários inadequados durante as corridas e, muitas vezes, recorrem a piadas para lidar com o desconforto dessas situações. Essas trocas, embora descontraídas, revelam a frequência com que motoristas se deparam com atitudes inconvenientes, como passageiros que se aproximam fisicamente ou fazem propostas indelicadas. No entanto, por trás do tom de brincadeira, eles/elas também discutem a dificuldade de estabelecer limites com os passageiros sem comprometer as avaliações, criando um dilema constante entre resguardar a segurança pessoal e não afetar a renda.

Em suma, essa tática de esperar por corridas favoráveis têm suas vantagens e desvantagens. Dessa forma, o estabelecimento de uma comunidade informal pode aliviar um pouco a tensão e o cansaço da espera, mas, ao mesmo tempo, existe uma competitividade velada, pois todos/as buscam as melhores corridas. O equilíbrio entre esperar corridas mais vantajosas e aceitar corridas comuns que se apresentam mais rapidamente é uma decisão difícil, pois as contas não esperam e o lucro depende de um fluxo contínuo de viagens.

Com efeito, durante o trabalho de campo, realizamos 29 conversas espontâneas³³ com motoristas de aplicativo em Fortaleza, em que doze foram realizadas durante corridas em Fortaleza; quinze ocorreram no Espaço Uber, com motoristas que aguardavam novas corridas; uma entrevista nos arredores do Shopping Iguatemi e uma conversa com taxista, realizada no Aeroporto Pinto Martins.

Inicialmente planejadas para serem entrevistas individuais, várias dessas interações rapidamente se transformaram em uma modalidade peculiar de “entrevista em grupo”, por conta da presença de diversos outros motoristas ao redor, no interior do Espaço Uber. À medida que os/as entrevistados/as compartilhavam suas experiências e percepções, os/as motoristas próximos se mostravam curiosos e, eventualmente, passavam a contribuir de forma espontânea, enriquecendo a discussão com seus próprios relatos e opiniões. Essa

³³ Considerando as especificidades deste trabalho de campo, as 29 conversas espontâneas estão configuradas da seguinte forma: 26 conversas individuais, sendo 24 homens e 2 mulheres; 2 conversas em dupla, sendo a primeira com 2 homens e a segunda com um homem e uma mulher; uma conversa com um trio de motoristas, sendo dois homens e uma mulher.

dinâmica não prevista trouxe novos desafios metodológicos, pois, além de precisar administrar o fluxo das informações e o tempo das respostas, foi necessário lidar com a multiplicidade de vozes e perspectivas que emergiram durante as entrevistas.

Essa modalidade peculiar de entrevista em grupo não intencional revelou-se uma oportunidade valiosa para captar nuances das vivências coletivas dos/as motoristas de aplicativo. Com efeito, a interação entre os/as participantes gerou um ambiente de diálogo, no qual as experiências individuais eram complementadas ou questionadas pelos demais presentes, o que proporcionou uma visão mais ampla sobre o cotidiano do trabalho mediado por plataformas (Martins, et al., 2023). No entanto, essa configuração também exigiu atenção redobrada para garantir que as contribuições não desviassem o foco dos objetivos centrais da pesquisa. Além disso, a espontaneidade do processo impôs uma reflexão sobre a flexibilidade metodológica necessária em estudos qualitativos, especialmente em contextos onde as fronteiras entre entrevistas individuais e coletivas podem se confundir.

Realizar entrevistas com motoristas de aplicativo apresenta, ainda, desafios significativos devido à escassez de tempo desses/as trabalhadores/as. De fato, a natureza da profissão, a configurar “trabalhadores/as em trânsito”, exige que estejam sempre atentos/as à disponibilidade de corridas para aumentar seus ganhos diários. Isso significa que, para o pesquisador, é difícil encontrar um momento ideal para uma conversa sem comprometer a produtividade do/a motorista. Logo, as entrevistas precisam ser realizadas entre uma corrida e outra, com o pesquisador ajustando-se a intervalos curtos e imprevisíveis de disponibilidade, criando, assim, uma dinâmica instável, onde o tempo da entrevista é constantemente adaptado, limitando a duração e a profundidade com que as questões podem ser exploradas.

Além disso, o desgaste físico e mental enfrentado pelos/as motoristas após longas jornadas também pode impactar o andamento e a qualidade das entrevistas. Sem dúvida, ao trabalharem sob pressão de tempo e metas de ganho, muitos deles/as podem estar cansados/as ou preocupados/as em perder uma oportunidade de corrida, o que dificulta a concentração e o envolvimento na entrevista. Esse contexto exige que o pesquisador seja extremamente flexível e tenha um planejamento de perguntas objetivas, que possam ser adaptadas conforme o tempo disponível entre as corridas.

Com efeito, a observação de campo, técnica essencial na pesquisa em Ciências Sociais, realizada no espaço de trabalho destes/as motoristas, nos possibilitou captar, diretamente, as dinâmicas sociais no contexto em que ocorrem. Diferente de métodos que dependem de dados secundários ou de relatos indiretos, a observação de campo oferece uma

visão detalhada e rica das interações e práticas cotidianas dos indivíduos e grupos. Essa proximidade com o objeto de estudo facilitou a compreensão das nuances e complexidades das relações sociais, muitas vezes invisíveis ou distorcidas em outros tipos de pesquisa.

Figura 7 – Entrevista com motorista no Espaço Uber/Aeroporto



Fonte: Kaio Vinícius

Em suma, em meio ao contexto específico do campo de pesquisa que estamos inseridos, além das 29 conversas espontâneas, realizamos 151 entrevistas estruturadas, entre dezembro de 2023 e setembro de 2024, em duas modalidades: via online, em respostas espontâneas ao formulário disponibilizado em grupos de Facebook e Whatsapp, em número reduzido de 23 entrevistas; via presencial, utilizando o mesmo formulário, durante corridas ou no Espaço Uber, perfazendo a maioria de 128 entrevistas.

Outrossim, entrevistamos 6 interlocutores que se apresentam como lideranças da categoria, sendo quatro homens e duas mulheres. Estes sujeitos buscam organizar os/as

motoristas de aplicativo por meio de associações e movimentos que passam ao largo das entidades sindicais tradicionais, demonstrando, mesmo, certa desconfiança em relação a estas entidades.

Realizamos, também, um grupo focal³⁴ com 4 integrantes do Sindicato dos Motoristas por Aplicativos de Fortaleza e Região Metropolitana - Sindiaplic-CE, no dia 25 de setembro de 2024, na sede da entidade sindical. O grupo focal, como técnica de pesquisa qualitativa no campo das Ciências Sociais, é amplamente utilizado para obter *insights* coletivos sobre temas específicos, permitindo a exploração das percepções e interpretações dos/as participantes em um ambiente participativo. Desse modo, durante o encontro, buscamos entender as percepções do sindicato sobre a regulamentação do trabalho de aplicativo no Brasil e os desafios e particularidades do trabalho plataformizado em Fortaleza. Através das discussões, os/as participantes compartilharam opiniões sobre temas como a insegurança no trabalho, a falta de direitos trabalhistas e as dificuldades impostas pelo modelo de trabalho controlado por plataformas digitais.

A rigor, os obstáculos da pesquisa empírica e a necessidade de reavaliações e reformulações demonstram, em verdade, que a pesquisa em Ciências Sociais é, por natureza, aberta e reflexiva, uma vez que estuda fenômenos dinâmicos e interações humanas em constante mudança (Bourdieu, 2008). Portanto, essa abertura ao questionamento e à adaptação é fundamental para o progresso e a vitalidade do campo, em que a contínua revisão de métodos não representa uma limitação, mas sim um componente fundamental que aprimora a capacidade das Ciências Sociais de compreender a complexidade do mundo social.

³⁴ Esta técnica promove uma interação dinâmica entre os participantes, onde o pesquisador atua como mediador, estimulando a troca de ideias e a construção de significados compartilhados. Essa metodologia é eficaz para a análise de opiniões, valores e comportamentos, pois as interações entre os indivíduos tendem a revelar não apenas suas visões individuais, mas também as influências sociais e culturais que moldam suas respostas.

3 TRANSFORMAÇÕES CONTEMPORÂNEAS NO SISTEMA DO CAPITAL E A EMERGÊNCIA DAS PLATAFORMAS DIGITAIS NOS MARCOS DO CAPITALISMO DEPENDENTE

A fase contemporânea do capitalismo mundial é marcada pela crise estrutural do capital, que irrompe em meados dos anos de 1970 (Mészáros, 2009). A particularidade desta crise capitalista, em relação às anteriores analisadas por Karl Marx, é demarcada por quatro princípios: 1) possui caráter sistêmico, ou seja, não é restrita a apenas um ramo de produção, ou estritamente financeira, por exemplo; 2) de amplitude global, na medida em que se expande para um grande número de países; 3) sua dimensão não-conjuntural (cíclica), em outras palavras, se manifesta em longa duração, em uma escala de tempo extensa; 4) detém um desdobramento gradual e contínuo, ao contrário das anteriores, marcadas por colapsos dramáticos (Mészáros, 2009).

Assim, em meio aos óbices impostos por tal crise para a continuidade da reprodução ampliada do capital³⁵ – expressos, dentre outros, na profunda recessão de 1973, exacerbada pelo choque do petróleo - emergem, como respostas, a mundialização financeira e a ofensiva neoliberal, em escala planetária, a colocar em movimento um conjunto de processos que solaparam os compromissos fordista e keynesiano anteriores. Essa lógica impulsionou a reestruturação produtiva, marcada pela flexibilização do trabalho e pela descentralização das cadeias produtivas, favorecendo modelos de produção enxutos e terceirizados.

Nesse cenário, as tecnologias da comunicação e informação (TICs) desempenharam papel central ao possibilitar a coordenação em tempo real de processos produtivos dispersos globalmente, além de transformar os fluxos de capital e trabalho. O avanço das TICs, ao mesmo tempo, contribuiu para a consolidação de um mercado de trabalho mais precário e instável, alinhado aos princípios neoliberais de redução de custos e aumento de eficiência.

A emergência das plataformas digitais é a síntese desse contexto, articulando os processos de financeirização e os princípios neoliberais com os avanços tecnológicos, para

³⁵ A chamada reprodução ampliada do capital, analisada por Karl Marx (2011), diz respeito aos processos pelos quais o capital se mantém e, ao mesmo tempo, se expande de forma contínua ao longo do tempo. Diferentemente da reprodução simples, em que o capitalista reinveste o necessário para manter a produção no mesmo patamar, a reprodução ampliada envolve a destinação de uma parcela do mais-valor apropriado, produzido por meio da exploração do trabalho, para a ampliação dos meios de produção e a contratação de mais trabalhadores/as. Esse processo de acumulação, portanto, favorece a ampliação da capacidade produtiva e a concentração de riqueza na classe burguesa, ao passo que intensifica a exploração da força de trabalho.

redefinir a relação entre trabalho e capital. Essas plataformas, baseadas em TICs avançadas, criaram um modelo de negócios que reorganiza o trabalho em uma lógica de precarização, onde os trabalhadores são transformados em “prestadores de serviços autônomos”, desprovidos do reconhecimento de vínculo empregatício e, conseqüentemente, de direitos trabalhistas tradicionais.

Assim, as plataformas digitais, verdadeiras corporações globais, operam como extensões da mundialização financeira, atraindo investimentos internacionais e otimizando seus modelos por meio da coleta e análise de grandes volumes de dados. Ao mesmo tempo, são a face visível da reestruturação produtiva e da lógica neoliberal, demonstrando como as transformações tecnológicas são instrumentalizadas para aprofundar a precarização e o controle do trabalho no capitalismo contemporâneo.

3.1 Emergência das novas Tecnologias da Informação e Comunicação no contexto da crise estrutural do capital, da financeirização e da ofensiva neoliberal

Diante da crise estrutural do sistema capitalista, desencadeou-se uma forte investida burguesa a fim de favorecer a valorização do valor e a recuperação das taxas de lucro, de forma desenfreada e destrutiva. Desse modo, a ofensiva do capital e a restauração do capitalismo no leste europeu, com a dissolução do bloco soviético, pareciam ratificar as teses em prol do “fim da história”, que alardeavam ser a civilização do capital o único destino possível para a humanidade.

Neste contexto histórico de ofensiva burguesa, criou-se o terreno fértil para a emergência da chamada “mundialização financeira”, em que a “esfera financeira representa a ponta-de-lança do movimento de mundialização da economia” (Chesnais, 1998, p. 11). Este “novo regime de acumulação capitalista predominantemente financeiro” é marcado por um novo e particular patamar do processo de internacionalização do capital, com características rentista e parasitária. De acordo com François Chesnais:

A expressão “mundialização financeira” designa as estreitas interligações entre os sistemas monetários e os mercados financeiros nacionais, resultantes da liberalização e desregulamentação adotadas inicialmente pelos Estados Unidos e pelo Reino Unido, entre 1979 e 1987, e nos anos seguintes pelos demais países industrializados. A abertura, externa e interna, dos sistemas nacionais, anteriormente fechados e compartimentados, proporcionou a emergência de um espaço financeiro mundial (Chesnais, 1998, p. 12).

De fato, entre as décadas de 1970 e 1980, as classes dominantes internacionais impuseram a ascensão de governos comprometidos com o modelo neoliberal, a acirrar a

exploração da força de trabalho e a degradação ambiental em todos as regiões do planeta, resguardando as particularidades nacionais neste processo.

As primeiras figuras políticas que expressaram e aplicaram o referido receituário neoliberal foram Margaret Thatcher, na Grã-Bretanha; Ronald Reagan, nos EUA; Helmut Kohl, na Alemanha e Nakasone, no Japão. No entanto, a primeira experiência de implantação do neoliberalismo se deu na América Latina, por via de um golpe militar, em 1973, durante ditadura chilena de Augusto Pinochet, através da atuação dos *Chicago boys*, com a presença de Milton Friedman e Paulo Guedes, futuro ministro Economia do Brasil. Tal fato demonstra, já de saída, as profundas implicações entre o novo modelo e formas autoritárias de manifestação do poder político. De fato, a implementação das medidas impopulares e regressivas exigidas pelo capital dependiam de uma complexa simbiose entre manipulação ideológica e repressão das lutas populares.

De acordo com Chesnais (1998), o mercado financeiro mundial, que emerge neste período, é marcado por três características principais: 1) hegemonia do sistema financeiro dos Estados Unidos sobre os demais, em função da posição do dólar e também das grandes dimensões dos mercados norte-americanos de bônus e ações, conformando uma totalidade fortemente hierarquizada; 2) carência de instâncias de supervisão e controle; e 3) a centralidade da atuação dos operadores financeiros para a garantia da unidade dos mercados financeiros, com papel de destaque para os fundos de pensão. E afirma:

A mundialização financeira nasceu de um processo de interação, ao longo de uns quinze anos, entre o movimento de fortalecimento do capital privado – tanto industrial como bancário – e o crescente impasse das políticas governamentais. O contexto geral é o fim dos “anos dourados”. Ou seja, embora ela tenha começado a se manifestar em fins da década de 60, a mundialização financeira não pode ser compreendida fora do que os regulacionistas chamam de “crise do modo de regulação fordista” e que os marxistas descrevem como ressurgimento, num contexto determinado, de contradições clássicas do modo de produção capitalista mundial, que haviam sido abafadas entre 1950 e a recessão de 1974. A gradativa reconstituição de uma massa de capitais procurando se valorizar-se de forma financeira, como capital de empréstimo, só pode ser compreendida levando em conta as crescentes dificuldades de valorização do capital investido na produção (Chesnais, 1998, p. 16).

Como nos alerta o economista francês, a hipertrofia da esfera financeira está relacionada ao problema crônico e duradouro de sobreacumulação de capitais³⁶ da década de

³⁶ Existência concomitante de grandes excedentes de capitais e força de trabalho na qual não parece existir possibilidades de combinação lucrativa para a produção de riquezas. Este impasse estrutural produz crises periódicas no sistema do capital e leva, muitas vezes, à desvalorização ou mesmo destruição de capital e de força de trabalho, caso não encontrem maneiras de absorver estes excedentes (Marx, 2011).

1970 - a qual pode ser entendida teoricamente mediante a noção de *queda na taxa de lucro*³⁷, - formulada por Karl Marx (2011) - e ao esgotamento do regime de acumulação fordista. Nesse contexto, os lucros – oriundos a partir da exploração concreta da força de trabalho mundial – que não podem ser reinvestidos de maneira lucrativa na produção expandem-se para a esfera financeira. Portanto, é preciso cautela nas análises que enfatizam uma pretensa “autonomia irrestrita” da esfera financeira em relação à esfera produtiva. Nesse sentido, afirma o autor:

A esfera financeira alimenta-se da riqueza criada pelo investimento e pela mobilização de certa força de trabalho de múltiplas qualificações. Os capitais que os operadores financeiros põem para valorizar, através de suas aplicações financeiras e das arbitragens entre diversos tipos de ativos, nasceram invariavelmente no setor produtivo e começaram a assumir a forma de rendimentos que se constituíram na produção e intercâmbio de bens e serviços. Uma parcela desses rendimentos – hoje em dia, uma parcela elevada – é captada ou canalizada em benefício da esfera financeira, e transferida para esta. Só depois dessa transferência é que podem se dar, dentro do campo fechado da esfera financeira, vários processos, em boa parte fictícios, de valorização, que fazem inchar ainda mais o montante nominal dos ativos financeiros (Chesnais, 1998, p. 15)

Em suma, as afirmações sobre a ausência de vínculos efetivos entre a produção e o sistema financeiro – ou seja, que a valorização do capital poderia prescindir totalmente da esfera produtiva - configuram, em verdade, um discurso ideológico, a mascarar a real natureza da financeirização da economia.

Ademais, é digno de nota o papel ativo e decisivo dos Estados nacionais na conformação do referido sistema financeiro mundial (Polanyi, 2000). Em verdade, tais intervenções estatais objetivam promover a desregulamentação dos mercados e a livre mobilidade dos capitais. Desse modo, o poder das oligarquias financeiras tem sido sustentado por instituições internacionais, tais como FMI e Banco Mundial, e pelos Estados mais poderosos do planeta. Por conseguinte, ao contrário do discurso oficial neoliberal que apregoa a defesa de um suposto “Estado mínimo” e “neutro”, o Estado desempenhou - e desempenha ainda - papel ativo e decisivo nos processos de reestruturação, mundialização e neoliberalização em escala planetária. Em outras palavras, as distintas frações burguesas

³⁷ No capítulo XXIII do Livro I de *O Capital*, intitulado “A lei geral da acumulação capitalista”, Karl Marx (2011) analisa que a classe burguesa busca o aumento da produtividade como forma de aumentar a acumulação de capital, isto é, produzindo mais mercadorias em um menor espaço de tempo. Isso se dá mediante a ampliação da relação entre meios de trabalho e força de trabalho, mas também alterando a composição orgânica do capital (capital variável + capital constante), com o aumento da participação do capital constante na produção do capital global. Assim, como a taxa de lucro (**p**) é definida pela razão entre a taxa de mais-valor (**m**) e a composição orgânica do capital (capital variável + capital constante), o crescimento da composição orgânica do capital leva a uma redução tendencial da taxa de lucro. Tal fórmula pode ser representada matematicamente como: (**p** = **m/c+v**).

demandam um “Estado forte” para a garantia das condições gerais de produção e reprodução social.

As análises da complexa relação entre Estado e Sociedade nos mostram que um traço fundamental do capitalismo é a divisão estrutural – mas articulada - entre a “esfera política” e a “esfera econômica” (Wood, 2011; Polanyi, 2000³⁸). O fato de que a coação direta política, legal ou militar sobre os/as trabalhadores/as não ser necessária à classe burguesa fez com que tais práticas pudessem ser transferidas para um Estado centralizado que monopoliza as instituições coercitivas (a lei, a polícia, os tribunais, o exército, etc.) e que se apresenta com um caráter universal. É esse mecanismo que possibilita ao Estado aparecer como ente “neutro”, como um aparelho pretensamente acima do conflito de classes, ao mesmo tempo em que permite a existência de elementos essenciais do direito moderno como a igualdade jurídica (Wood, 2011). A rigor, o sistema do capital cria mecanismos estruturais que restringem a democracia à esfera formal jurídico-política, circunscrevendo-a, essencialmente, ao terreno político. Desta forma, os processos democráticos possuem limitadas repercussões nas questões econômicas.

Segundo o sociólogo Lúcio Costilla (1998), a reestruturação dos Estados nacionais, “feita através dos mecanismos de ajuste estrutural e reforma do Estado, facilitou a expansão dos capitais financeiros e industriais e a implantação de seu domínio político e econômico mundial” (1998, p. 10). Ainda segundo o autor:

Esses gigantescos oligopólios industriais e financeiros precisam dos Estados nacionais para desenvolver a sua dominação. Eles não têm a centralização política, a burocracia administrativa, os aparelhos de segurança, educação e propaganda, as instituições, projetos e mediações políticas, ideológicas ou culturais, necessários ao exercício do poder político. Por isso também na globalização eles precisam dos Estados "previamente reformados e adequados" à sua dominação. (Oliver Costilla, 1998, p. 13)

O capital buscou, com auxílio decisivo dos Estados nacionais reestruturados, todas as formas de desregulamentar sua ação pelo mundo. Portanto, é preciso afirmar, uma vez mais, que o neoliberalismo não pode prescindir da ativa intervenção estatal. Em outras

³⁸ Em uma citação deveras esclarecedora sobre a separação das esferas econômicas e políticas, Karl Polanyi afirma: Um mercado auto-regulável exige, no mínimo, a separação institucional da sociedade em esferas econômica e política. Do ponto de vista da sociedade como um todo, uma tal dicotomia é, com efeito, apenas um reforço da existência de um mercado auto-regulável. Pode-se argumentar que a separação dessas duas esferas ocorra em todos os tipos de sociedade, em todos os tempos. Uma tal inferência, porém, seria baseada numa falácia. É verdade que nenhuma sociedade pode existir sem algum tipo de sistema que assegure a ordem na produção e distribuição de bens. Entretanto, isto não implica a existência de instituições econômicas separadas. Normalmente a ordem econômica é apenas uma função da social, na qual ela está inserida. Como já demonstramos, não havia um sistema econômico separado na sociedade, seja sob condições tribais, feudais ou mercantis. A sociedade do século XIX revelou-se, de fato, um ponto de partida singular, no qual a atividade econômica foi isolada e imputada a uma motivação econômica distinta (Polanyi, 2000, p. 92-93).

palavras, não se trata da redução do tamanho ou da perda de importância do Estado, mas sim da radical reconfiguração de seu papel e função. De acordo com Chesnais:

[...] o capital tudo fez no sentido de romper as amarras das relações sociais, leis e regulamentações dentro das quais se achava possível prendê-lo com a ilusão de poder ‘civilizá-lo’. [...] derrubou a ilusão, nascidas das conquistas anteriores, de que era possível domá-lo no âmbito dos modos de regulação nacionais (1995, p. 2)

Logo, a sociedade passa, cada vez mais, a ser dirigida como um apêndice do livre mercado, em sua ânsia por total desregulamentação. Consequentemente, a própria soberania do Estado deve estar submetida aos imperativos do mercado globalizado, em especial nos países dependentes. Em verdade, a área de “neutralidade” do Estado diante do conflito de classe não resiste ao aguçamento das contradições fundamentais, mutáveis e perigosas do capital (Harvey, 2016), em especial no contexto de crise estrutural do capital. Como afirma Polanyi (2000):

Em vez de a economia estar embutida nas relações sociais, são as relações sociais que estão embutidas no sistema econômico. A importância vital do fator econômico para a existência da sociedade antecede qualquer outro resultado. [...]. A sociedade tem que ser modelada de maneira tal a permitir que o sistema funcione de acordo com as suas próprias leis. Este é o significado da afirmação familiar de que uma economia de mercado só pode funcionar numa sociedade de mercado (2000, p. 77).

Nesse sentido, para a conformação contemporânea de uma sociedade de mercado mundializada tratava-se, agora, de intensificar a mobilidade do capital, levando-o para regiões que se caracterizam pelo baixo preço da força de trabalho. Portanto, podemos afirmar que:

a mundialização do capital é uma nova fase do capitalismo (sem dúvida uma continuação e superação do imperialismo do início do século e do imperialismo do Pós-guerra), na qual a universalização da lei do valor vence as barreiras nacionais, e a concentração e centralização do capital e da produção se fazem sem os obstáculos e limites tradicionais do Estado-nação. (Oliver Costilla, 1998, p. 10)

Os processos de integração e liberalização dos mercados financeiros mundiais foram intensamente potencializados a partir da redução dos custos com transporte internacional e, especialmente, do desenvolvimento das novas TIC's, com destaque para o poder da computação e da internet, em um movimento denominado por Harvey (2013) de “compressão do espaço-tempo” no mundo capitalista. No bojo desta revolução técnico-informacional, emergem as finanças digitalizadas, definidas pelo professor Edemilson Paraná como:

o complexo técnico-operacional e institucional de gestão global da circulação, acumulação e valorização do capital financeiro por meio de recursos tecnológicos automatizados de ponta, que aceleram movimentos em todos os níveis, de modo a ampliar as margens existentes para a exploração de ganhos financeiros com a especulação e arbitragem de papéis, moedas e outros ativos (Paraná, 2016, p. 37).

Edemilson Paraná, em suas análises sobre as finanças digitalizadas, explora o impacto das tecnologias digitais na reorganização das estruturas econômicas e financeiras contemporâneas. Ele argumenta que a digitalização das finanças não se limita apenas à criação de novos instrumentos financeiros ou à automação de processos, mas implica uma transformação profunda na forma como o capitalismo se organiza. A digitalização permite uma circulação de capitais mais rápida e intensa, modificando dinâmicas de poder e formas de controle no mercado financeiro. A partir dessa perspectiva, Paraná (2016) examina como as TIC's não apenas facilitam a criação de produtos financeiros mais sofisticados, como também aumentam a complexidade e a opacidade do sistema, reforçando a financeirização das economias globais.

Em outras palavras, estas novas formas de administrar os circuitos internacionais de capital expressam as simbioses existentes entre os processos de financeirização das economias e a emergência das TIC's. Assim, estas profundas transformações tecnológicas na contemporaneidade capitalista propiciaram o aumento exponencial do alcance e da velocidade da circulação do capital, reduzindo o tempo das operações financeiras e aumentando os ganhos do capital fictício³⁹.

Importante notar que esta dispersão internacional e intensa mobilidade geográfica não torna o capitalismo “desorganizado”, mas, ao contrário, ele se torna mais estruturado e centralizado, a partir de um duplo processo: 1) através da já mencionada reorganização do sistema financeiro global e da emergência de poderes ampliados de coordenação financeira, mediante a formação de conglomerados de enorme poder global e a rápida e inédita proliferação e descentralização de atividades financeiras, com a conseqüente criação de um único mercado mundial de dinheiro e de crédito, possibilitado pelo extraordinário desenvolvimento das TIC's; 2) do acesso privilegiado, controle e capacidade de análise instantânea de informações precisas transformadas, agora, em mercadorias extremamente valiosas.

Desse modo, enquanto as inovações digitais prometem democratizar o acesso ao crédito e às finanças, muitas vezes elas aprofundam desigualdades existentes, ao concentrar poder em grandes corporações tecnológicas e financeiras. Em verdade, a digitalização financeira cria novas formas de governança e controle social, através da coleta massiva de dados e da vigilância algorítmica (Paraná, 2016).

³⁹ Capital fictício pode ser compreendido como uma forma de compensar os processos de queda da taxa de lucro, ancorado em um fluxo futuro de rendimentos, gerando ganhos sem lastro na produção real de valor (Marx, 2011).

Ademais, soma-se a este processo a conversão, cada vez mais central, do conhecimento científico e técnico em mercadoria, a produzir valiosas patentes, sob a lógica do capital, para o atendimento das demandas das grandes corporações. Por fim, os gastos publicitários consomem proporções crescentes do orçamento corporativo, em meio ao controle do fluxo de informações e dos veículos de propagação dos gostos e de incentivo ao consumo (Harvey, 2013).

A conformação do mercado mundial financeiro não significa, como alerta Chesnais (1998), o desaparecimento dos mercados nacionais, mediante os processos de abertura, liberalização e desregulamentação. Na verdade, ocorre a integração “incompleta” e “imperfeita” destes espaços, perfazendo um todo com três características principais: 1) trata-se de um mercado mundial fortemente hierarquizado, sob hegemonia do sistema financeiro dos Estados Unidos, especialmente em função da posição do dólar; 2) carência de instâncias de supervisão e controle; 3) papel preponderante dos operadores financeiros na garantia da unidade destes mercados.

Por conseguinte, neste contexto de profundas transformações do sistema do capital na contemporaneidade, emerge uma nova hierarquização e divisão internacional do trabalho, repondo em novas bases as relações de dependência entre países imperialistas e países periféricos. A rigor, de acordo com Ruy Mauro Marini, a dependência se configura como:

(...) uma relação de subordinação entre nações formalmente independentes, em cujo marco as relações de produção das nações subordinadas são modificadas ou recriadas para assegurar a reprodução ampliada da dependência. (Marini, 2005, p. 141).

Desta maneira, neste cenário contemporâneo, a soberania nacional, que sempre foi desigualmente distribuída no sistema mundial capitalista, debilita-se ainda mais nos países dependentes, em tempos de cadeias produtivas globais e mundialização do capital (Rodrigues Junior, 2018). Ademais, as relações de dependência que dão sustentação ao mercado mundial se reestruturam e se recompõem sob novas formas, a gestar uma inserção diferenciada dos países e de seus trabalhadores na nova divisão internacional do trabalho, com clara desvantagem para as nações dependentes. De fato, nesta rearticulação da divisão internacional do trabalho, coube aos países dependentes o aproveitamento de tecnologias ultrapassadas, enquanto os setores de ponta continuaram como monopólios dos países centrais.

Assim, as nações dependentes, enquanto formações capitalistas *sui generis*, se entificam como economias condicionadas às relações de subordinação para com os países centrais e são atravessadas pelo traço estrutural da superexploração da força de trabalho para

compensar os termos de troca desfavoráveis no mercado mundial (Marini, 2005). Desse modo, dependência, trocas desiguais e superexploração da força de trabalho são relações que particularizam as economias periféricas, tal como a formação social brasileira.

3.2 Reestruturação produtiva e acumulação flexível

A constituição do mercado mundial financeiro – como um todo articulado, estruturado e hierarquizado – se insere no contexto da emergência da fase contemporânea do imperialismo. A rigor, este novo imperialismo, segundo formulação de David Harvey (2014a), não resulta apenas da acumulação econômica, mas é decorrente, também, da “acumulação via espoliação” – que guarda semelhanças com o conceito de *acumulação primitiva* de Marx (2011)⁴⁰. Em verdade, para Harvey, a “acumulação por espoliação” – traço essencial do novo imperialismo – consiste em uma atual, persistente e permanente prática predatória de “acumulação primitiva”, a revelar a crueza e dramaticidade dos nossos tempos.

Ademais, Harvey (2014a) destaca o papel fundamental do Estado como agente ativo na produção das condições que permitem a acumulação por espoliação. Afinal, tal fenômeno combina formas legais e ilegais de extração de mais-valor, em uma conjuntura marcada pelo ataque sistemático aos direitos trabalhistas e previdenciários, bem como pelo recrudescimento do conservadorismo, em novas e antigas versões.

De fato, esta nova etapa do imperialismo caracteriza-se como a “continuidade e a proliferação de práticas de acumulação que Marx tratara como ‘primitivas’ ou ‘originais’ durante a ascensão do capitalismo” (Harvey, 2014b, p. 171), a incluir: privatização da terra mediante expulsão de camponeses e a formação de proletariados despossuídos de terra, como no México e na Índia; apropriação colonial ou neocolonial de recursos naturais, com insistência do Banco Mundial, e inseridos na lógica capitalista da acumulação; comércio de escravos (com destaque para a indústria sexual); desmonte de direitos aos bens comuns; monetização das taxas de câmbio; uso do sistema de crédito como meio de espoliação, dentre

⁴⁰ Em *O Capital*, Livro I, mais precisamente no capítulo 24 intitulado “A assim chamada acumulação primitiva”, Karl Marx empreende uma crítica à interpretação idílica do conceito de acumulação primitiva elaborado pela Economia Política clássica inglesa. Em verdade, para Marx, o que poderíamos denominar de “acumulação primitiva” diz respeito à processos históricos complexos e extremamente violentos, tais como: roubo de terras da Igreja; saques coloniais; devastação da África e escravização de seres humanos, etc. Como resultado principal, tem-se, por um lado, a conversão dos meios de vida em capital, acumulados como propriedade privada nas mãos da burguesia inglesa e, de outro, a expropriação sistemática dos trabalhadores, em especial dos camponeses, transformados, desse modo, em assalariados e submetidos, assim, à dominação burguesa.

outras medidas. Portanto, o autor suscita uma nova abordagem do conceito de “acumulação primitiva” de Marx, a partir da interpelação dos fenômenos do capitalismo contemporâneo.

O sistema do capital – em sua fase contemporânea de acumulação por espoliação e nos percursos da mundialização financeira - passou, ainda, por intensos processos de reestruturação produtiva apoiados na “flexibilidade”⁴¹ dos processos de trabalho, dos mercados de trabalho, dos produtos e dos padrões de consumo, denominados por David Harvey (2013) como “acumulação flexível”. De fato, tratava-se da emergência de um novo regime de acumulação - de inspiração *toyotista*⁴² -, que se contrapunha à rigidez do fordismo. Assim, segundo o autor:

[A acumulação flexível] caracteriza-se pelo surgimento de setores de produção inteiramente novos, novas maneiras de fornecimento de serviços financeiros, novos mercados e, sobretudo, taxas altamente intensificadas de inovação comercial, tecnológica e organizacional. A acumulação flexível envolve rápidas mudanças dos padrões do desenvolvimento desigual, tanto entre setores como entre regiões geográficas, criando, por exemplo, um vasto movimento no emprego no chamado “setor de serviços”, bem como conjuntos industriais completamente novos em regiões até então subdesenvolvidas (tais como a “Terceira Itália”, Flandres, os vários vales e gargantas do silício, para não falar da vasta profusão de atividades dos países recém-industrializados) (Harvey, 2013, p. 140).

Por conseguinte, em meio à crise estrutural do capital e ao conturbado período de reestruturação econômica e de reajustamento social e político das décadas de 70 e 80, o sistema do capital promoveu crescimento excessivo dos setores de serviços, tais como o comércio e as finanças, ao passo que retraiu investimentos na produção industrial dos países centrais. Efetivamente, o baixo crescimento econômico em geral, se comparado aos índices dos chamados “30 anos gloriosos”⁴³, pressionaram as empresas a elaborarem novas estratégias de gestão, com destaque para o investimento em novas tecnologias, a redução de custos de produção – através da eliminação de falhas e pela diminuição da capacidade ociosa em termos de equipamentos e força de trabalho - e a flexibilização de seus processos e produtos.

De fato, as relações de trabalho tradicionais foram solapadas pela implantação de arranjos de acumulação flexível em regiões que careciam de tradições industriais anteriores,

⁴¹ “Flexibilidade” tornou-se o slogan oficial dos novos métodos de gestão, produção e circulação de riquezas na era da mundialização financeira. A rigor, refere-se à capacidade de ofertar diferentes tipos de produtos e serviços em um curto período de tempo, assegurando-se ou não a larga escala.

⁴² Modelo de produção industrial inicialmente implementado nas fábricas japonesas da Toyota – de onde advém seu nome -, no final da década de 1970, como uma alternativa ao fordismo. Esse novo método de gestão da produção, que teve como principal idealizador o engenheiro Taiichi Ohno, assumiu a hegemonia e universalizou-se em escala global, com diferenças e adaptações locais.

⁴³ Refere-se ao período imediato do pós-2º Guerra Mundial (de 1945 a 1975) marcado por forte crescimento econômico na maioria dos países centrais.

ao mesmo tempo em que houve importação para os centros mais antigos de práticas regressivas estabelecidas nessas novas áreas. Assim, a acumulação flexível sob o modelo toyotista impôs como paradigma hegemônico da racionalização da organização produtiva em escala mundial, o trabalho em equipe e polivalente, a ampliação da terceirização e subcontratação, transposição de unidades fabris para outros países ou regiões, uso do *just in time*⁴⁴, *kanban*⁴⁵ e os Círculos de Controle de Qualidade - CCQ⁴⁶. Com efeito, tal modelo configurou uma ampla rede de subcontratação entre empresas e fundamentou um método de produção e entrega mais eficaz, do ponto de vista do capital, do que o anteriormente existente.

Em verdade, esta nova reestruturação produtiva, ao permitir ampla liberdade para o capital, impôs uma correlação de força desfavorável para o mundo do trabalho, visto que os empregadores puderam exercer pressões mais fortes de controle sobre uma classe laboral enfraquecida por altas taxas de desemprego estrutural e pelos processos de subjetivação neoliberal (Dardot; Laval, 2016). Decerto, o aumento da intensificação do uso da força de trabalho tornou-se elemento fundamental, a partir da conformação de processos produtivos que atribuem a cada trabalhador um conjunto diversificado de tarefas e múltiplas funções. Em síntese, é possível afirmar que a acumulação flexível instaura a era da precarização estrutural do trabalho como contratendência à queda tendencial da taxa de lucro, acarretando, conseqüentemente, efeitos deletérios para a saúde física e mental dos trabalhadores.

As mudanças operadas no bojo do modelo toyotista em um contexto de desemprego estrutural aumentam o nível de sujeição dos trabalhadores frente às exigências das empresas, diante do medo iminente da perda do emprego. Práticas como revista íntima, punições pelo não cumprimento de metas, controle da fisiologia em nome da produção e avaliações vexatórias tem sido recorrentes no mundo do trabalho contemporâneo (Barreto; Heloani, 2011). O aumento das doenças relacionadas ao trabalho, como Lesões por Esforços Repetitivos (LER) / Doenças Osteomusculares Relacionadas ao Trabalho (DORT)⁴⁷, bem

⁴⁴ Busca o rápido atendimento da demanda dos consumidores, evitando a formação de grandes estoques de matérias-primas e produtos finais, com o intuito de reduzir ao máximo o tempo de circulação das mercadorias e o desperdício.

⁴⁵ Sistema visual de gestão e organização do trabalho por meio do uso de cartões, que busca conduzir as tarefas da equipe por meio de um fluxo pré-definido de trabalho.

⁴⁶ Equipes formadas por pequeno número de funcionários – em geral de 3 a 7 – que geralmente estão no mesmo nível operacional e mais próximos à linha de produção. Tem o objetivo de fiscalizar, controlar e identificar problemas no processo de produção, bem como o de propor melhorias e soluções para estas falhas. Nesse sentido, os trabalhadores são tidos como “colaboradores” e incentivados a “vestirem a camisa da empresa”, a revelar processos de captura da subjetividade (Alves, 2011).

⁴⁷ Segundo o Ministério da Saúde trata-se de “distúrbios ou doenças do sistema músculo-esquelético, principalmente de pescoço e membros superiores, relacionados, comprovadamente ou não, ao trabalho” (Brasil, 2001, p. 7). Disponível em: http://bvsmms.saude.gov.br/bvs/publicacoes/ler_dort.pdf

como do sofrimento psíquico, podem representar a expressão dos efeitos da nova organização e gestão do trabalho na vida das pessoas.

A efetivação dos danosos processos envoltos na reestruturação produtiva em termos de precarização estrutural do trabalho exigia o arrefecimento e controle do movimento sindical, através da cooptação das organizações social-democratas e do desmonte do sindicalismo classista capaz de se contrapor à lógica do capital na produção. Desse modo, os governos neoliberais buscaram ações a fim de enfraquecer o poder sindical do período fordista keynesiano, tendo em vista desencadear uma imensa ofensiva sobre a força de trabalho.

As transformações impostas pela acumulação flexível - adequadas às novas necessidades da acumulação do capital na época da crise estrutural – resultaram, ainda, na conformação de uma nova “morfologia da classe trabalhadora”. Segundo o sociólogo Ricardo Antunes (2008):

Nova morfologia que compreende desde o operariado industrial e rural clássicos, em processo de encolhimento, até os assalariados de serviços, os novos contingentes de homens e mulheres terceirizados, subcontratados, temporários que se ampliam. Nova morfologia que pode presenciar, simultaneamente, a retração do operariado industrial de base tayloriano-fordista e, por outro lado, a ampliação, segundo a lógica da flexibilidade-toyotizada, das trabalhadoras de telemarketing e call center, dos motoboys que morrem nas ruas e avenidas, dos digitalizadores que laboram (e se lesionam) nos bancos, dos assalariados do fast food, dos trabalhadores dos hipermercados etc. (2008, p. 2)

Desse modo, Antunes busca ressaltar o aumento da fragmentação, da heterogeneidade e da diversidade da classe trabalhadora em fins do século XX e limiar do século XXI. Em outras palavras, o autor nos chama atenção para os complexos rebatimentos que o ajuste estrutural toyotista promoveu no seio da classe trabalhadora mundial, produzindo clivagens e, muitas vezes, aproveitando-se de divisões significativas entre trabalhadores/as formais e informais, qualificados/as e desqualificados/as, estáveis e precários, imigrantes e nacionais, jovens e velhos/as, e, também, em termos de gênero e etnia, para impor, a todos, regimes de trabalho crescentemente precarizados.

Em tempos contemporâneos, os novos processos de produção toyotista, a atingirem a subjetividade e a materialidade da classe trabalhadora (Antunes, 2003; 2009), engendram a “captura da subjetividade” (Alves, 2011) do trabalho pelo capital, manifestação típica do capitalismo mundializado e da “acumulação flexível” (Harvey, 2013).

Ressalte-se que, além da financeirização e da acumulação flexível, esta nova fase do modo de produção capitalista tem por estratégia a implementação da política neoliberal.

De fato, as políticas neoliberais, em curso no mundo desde a década de 1970, expressam a materialidade do regime de acumulação por espoliação.

O neoliberalismo, de acordo com David Harvey (2014b), é um projeto político contrarrevolucionário que visa restaurar, de forma plena, o poder de classe da burguesia e restabelecer as condições da acumulação do capital a partir do desmonte das conquistas obtidas pelo trabalho, em especial nos países centrais, no período fordista-keynesiano. Desse modo, tais políticas promovem a destituição de direitos sociais e trabalhistas, libertando o capital de entraves em seu processo de acumulação e reprodução ampliada. Assim, faz-se necessário enfatizar, uma vez mais, o ativo papel do Estado na configuração dos ajustes neoliberais:

O Estado, uma vez neoliberalizado, passa a ser o principal agente de políticas redistributivas, revertendo o fluxo que vai das classes altas para as baixas, presente na era do liberalismo embutido. Ele o faz antes de tudo promovendo esquemas de privatização e cortes de gastos públicos que sustentam o salário social (Harvey, 2014b, p. 176)

Como bem nos alerta David Harvey, privatização e desregulamentação da economia; desenvolvimento tecnológico, desindustrialização através da automação e robotização, e o conseqüente desemprego em massa, fizeram - e ainda fazem - parte da estratégia burguesa para “esmagar a classe trabalhadora”. Nesse sentido, o autor afirma:

A neoliberalização não foi muito eficaz na revitalização da acumulação do capital global, mas teve notável sucesso na restauração ou, em alguns casos (a Rússia e a China, por exemplo) na criação do poder de uma elite econômica. O utopismo teórico de argumento neoliberal, em conclusão, funcionou primordialmente como um sistema de justificação e de legitimação do que quer que tenha sido necessário fazer para alcançar esse fim. Os dados sugerem além disso que, quando os princípios neoliberais conflitam com a necessidade de restaurar ou sustentar o poder da elite, esses princípios são ou abandonados ou tão distorcidos que se tornam irreconhecíveis. Isso de modo algum nega o poder que têm as idéias de agir como força de mudança histórico-geográfica. Mas de fato indica uma tensão criativa entre o poder das idéias neoliberais e as práticas reais de neoliberalização que têm transformado nas três últimas décadas o funcionamento do capitalismo global (Harvey, 2014b. 27-29).

Assim, a dimensão ideológica se configurou, desde então, em uma das principais frentes de atuação do projeto neoliberal, com destaque para ação dos *think tanks*⁴⁸ em todo o mundo. Tais aparelhos privados de hegemonia, no sentido gramsciano, passaram a operar na difusão de ideias na sociedade, como, por exemplo, as formulações de Freidrich Hayek e Milton Friedman, com vistas a construir consensos e influenciar, decisivamente, a agenda política.

⁴⁸ Os *think tanks* ou “laboratório de ideias” constituem grandes instituições que se dedicam a produzir informações sobre temas específicos, tais como política social, estratégia política, economia, assuntos militares, de tecnologia ou de cultura.

Os agentes neoliberais responsabilizaram o Estado keynesiano pela crise instalada, ao diagnosticar o excesso de oferta monetária, de impostos e de regulações do mercado como causas da estagflação econômica. Logo, o remédio receitado pela agenda neoliberal consistia em:

[...] manter um Estado forte, sim, em sua capacidade de romper o poder dos sindicatos e no controle do dinheiro, mas parco em todos os gastos sociais e nas intervenções econômicas. A estabilidade monetária deveria ser a meta suprema de qualquer governo. Para isso seria necessária uma disciplina orçamentária, com a contenção dos gastos com bem-estar, e a restauração da taxa “natural” de desemprego, ou seja, a criação de um exército de reserva de trabalho para quebrar os sindicatos. Ademais, reformas fiscais eram imprescindíveis, para incentivar os agentes econômicos. Em outras palavras, isso significava reduções de impostos sobre os rendimentos mais altos e sobre as rendas (Anderson, 1995, p. 11).

Portanto, a política macroeconômica neoliberal - ao prescrever medidas anticíclicas de retenção nos investimentos estatais, cortes nas políticas públicas e arrocho salarial - opera, de maneira deliberada, a criação de taxas elevadas de desemprego a fim de criar um excedente de trabalho apropriado a uma maior acumulação de capital. Para tal propósito, uma vez mais, o movimento sindical foi eleito como alvo preferencial a ser combatido, como expressão de um ataque geral à força de trabalho.

Considerando que objetivo de restauração de poder de classe da burguesia não poderia ser abertamente defendido, os ideólogos neoliberais pautaram seu discurso oficial pela defesa abstrata das “liberdades individuais”, a fim de constituir apelo a uma base popular. No contexto do mundo do trabalho, tal discurso se apresenta na defesa acrítica e disseminada do “empreendedorismo”⁴⁹, com repercussões decisivas no modelo de trabalho plataformizado. Logo, a ideologia neoliberal - compreendida como “uma forma específica de consciência social, materialmente ancorada e sustentada” (Mészáros, 2004, p. 65) - guarda relação com os interesses particulares das frações da classe dominante, embora se expressem com a aparência de universalidade.

A classe burguesa, em seu conjunto, beneficia-se com a ideologia neoliberal, particularmente no que toca à contenção dos salários e no que se refere às privatizações, à apropriação de parte do fundo público e a desconstrução das políticas públicas, configurando-se, assim, uma política de espoliação (Harvey, 2014a). No entanto, no interior do bloco de

⁴⁹ Trata-se de um tipo de racionalidade neoliberal que mascara a realidade das relações contemporâneas entre trabalho e capital. Este discurso emerge no contexto da globalização neoliberal como resposta ao desmonte das legislações trabalhistas, à generalização da precarização do trabalho, do desemprego estrutural e a expansão da informalidade, em que o trabalhador é incentivado a “ser o seu próprio patrão”, “dono de seu próprio negócio”. Assim, esta ideologia isenta o Estado da responsabilidade de garantir mínimas condições de vida e de trabalho para os indivíduos, colocando-os como únicos responsáveis por seu sucesso ou fracasso.

poder dominante, a fração burguesa associada ao capital financeiro conquista hegemonia e consegue impor plenamente seus interesses.

Em uma importante avaliação sobre o neoliberalismo, ainda nos anos 1990, Perry Anderson afirma:

Economicamente, o neoliberalismo fracassou, não conseguindo nenhuma revitalização básica do capitalismo avançado. Socialmente, ao contrário, o neoliberalismo conseguiu muitos dos seus objetivos, criando sociedades marcadamente mais desiguais, embora não tão desestatizadas como queria. Política e ideologicamente, todavia, o neoliberalismo alcançou êxito num grau com o qual seus fundadores provavelmente jamais sonham, disseminando a simples idéia de que não há alternativas para os seus princípios, que todos, seja confessando ou negando, têm de adaptar-se a suas normas (Anderson, 1995, p.23).

A verdadeira vitória do neoliberalismo, portanto, foi política e ideológica. Seus princípios se impuseram ao mundo como inevitáveis no momento em que o capitalismo expressava seus limites, logo após o fim do bloco soviético.

O projeto neoliberal, implementado na América Latina durante os anos de 1990, a partir do chamado Consenso de Washington⁵⁰, adaptou o capitalismo dependente vigente na região às necessidades do imperialismo, em sua fase contemporânea, e consolidou o padrão exportador de especialização produtiva (Osório, 2012) nos países latino-americanos. O sociólogo Jaime Osório assim caracteriza este novo padrão de reprodução do capital:

[..] regresso a produções seletivas, seja de bens secundários e/ou primários, seja de realocização de segmentos produtivos, novas organizações da produção, em geral qualificadas como “toyotismo”, flexibilidade laboral e precariedade, economias voltadas à exportação, drásticas reduções e segmentação do mercado interno, fortes polarizações sociais, aumento da exploração e da superexploração e níveis elevados de pobreza e indigência (Osório, 2012, p. 85).

O capital estrangeiro é o principal agente de reestruturação da economia das regiões dependentes no mundo, a partir dos anos de 1990. A privatização de empresas públicas e as políticas neoliberais tem sido uns dos principais fatores do aumento do investimento externo direto-IED na América Latina, bem como do fortalecimento de grandes grupos monopolistas de capital privado nacional. Em relação a pauta de exportação, a região permanece como grande fornecedora de matérias-primas e gêneros alimentícios para o mercado internacional, mas também de produtos agrícolas, petróleo, minerais e mercadorias oriundas das atividades de montagem, como automóveis e eletroeletrônicos (Rodrigues Junior, 2019).

⁵⁰ Conjunto de recomendações formuladas em reunião na capital dos Estados Unidos, no ano de 1989. Tal receituário visava o desenvolvimento e a ampliação do neoliberalismo nos países latino-americanos, visto que esse projeto político já estava em andamento nos países desenvolvidos desde a década de 1970 e 1980, tendo os Estados Unidos e o Reino Unido como principais expoentes.

O atual padrão de reprodução do capital na América Latina, portanto, aprofunda a inserção subordinada da região ao mercado mundial, estabelecendo as exportações como eixo dinâmico econômico, sob direção do grande capital transnacional, acrescido de um reduzido e excludente, mas poderoso, mercado interno de consumo (Rodrigues Junior, 2019). Reedita, em novas bases, as velhas estruturas da dependência, como modalidade particular do capitalismo latino-americano, já analisadas por Marini (2005).

A nova fase da civilização do capital impôs, como necessidades incontestáveis, importantes ajustes econômicos, políticos, jurídicos e culturais, mediante reformas liberalizantes e flexibilizantes, a revelar a dominância do capital financeiro em suas orgânicas composições.

3.3 Imbricações entre os processos de financeirização e plataformização

A crise do sistema do capital, que abalou o capitalismo na primeira década do século XXI, a partir de 2008, é expressão da crise estrutural do sistema metabólico do capital (Mészáros, 2009), a atingir de maneira diferenciada as regiões do planeta. De acordo com Mészáros, está em curso uma “crise estrutural profunda e cada vez mais grave que necessita da adoção de remédios abrangentes a fim de alcançar uma solução sustentável” (2011, p. 1). Ao longo dos últimos anos, o sistema do capital não conseguiu uma solução para esta crise que se prolonga e se desdobra em novas configurações, agravada, ainda mais, pela pandemia da Covid-19.

A profunda crise internacional de 2008/2009 foi a primeira do período recente que afetou, inicialmente, países centrais, tendo os EUA como epicentro, seguido da União Europeia, do Japão e alcançando até mesmo a China, que sofreu brusca queda de 6,1% nas taxas de crescimento econômico, no primeiro trimestre de 2009⁵¹. Ademais, esta crise deslocou-se, geograficamente, dos países centrais para a periferia (Harvey, 2016), com desdobramentos sentidos até hoje, e impôs circunstâncias ainda mais dramáticas às nações dependentes, a exemplo do Brasil. Com efeito, este contexto de crise estrutural acirrou a dominação imperialista, aprofundou o padrão exportador de especialização produtiva (Osório, 2012) e incrementou a superexploração da força de trabalho (Marini, 2005; Osório, 2013), de forma articulada com o avanço dos processos de plataformização (Srnicek, 2016). Em outras palavras, “o cenário do ‘Brasil do Presente’ está estreitamente vinculado à crise

⁵¹ Conferir em: **Crescimento da China cai para 6,1% no primeiro trimestre**. Disponível em: https://www.bbc.com/portuguese/noticias/2009/04/090416_chinapibml

contemporânea brasileira, deflagrada em 2013, como uma expressão particular da crise do capital, manifestada em 2008” (Carvalho; Rodrigues Junior; Guerra, 2019, p. 41).

A referida crise internacional demarcou importante ponto de inflexão no padrão de acumulação flexível do capital, ao deflagrar um novo processo de reestruturação produtiva, ainda em curso, caracterizada por três elementos principais: 1) planos de austeridade nos países centrais e dependentes, mediante aguçamento da ofensiva ultraneoliberal e profundas alterações na legislação trabalhista, a expandir a precarização do trabalho como uma tendência global; 2) ascensão da extrema-direita e recrudescimento da xenofobia na Europa, mediante aumento do número de imigrantes e refugiados que migram em direção a este continente - vitimados pelas consequências das guerras imperialistas e deterioração das condições de vida nos países dependentes – e ocupam, na maioria das vezes, os postos de trabalho mais precários; 3) a incorporação das Tecnologias da Informação e Comunicação – TIC’s aos processos produtivos, a expandir a robotização e automação de forma generalizada na economia, deflagrando a denominada economia de plataforma e a plataformização do trabalho (Tonelo, 2020).

Trata-se, portanto, de uma nova reestruturação produtiva organizada previamente, como resposta à profunda crise de 2008/2009. Na fase contemporânea do sistema do capital, a indústria em geral (de transformação, de serviços, agroindústria, etc) deve se acercar, ainda mais, de uma tecnologia ultra-avançada (nanotecnologia, fotografia em 3D, “Internet das Coisas”, robotização baseada na Inteligência Artificial em profunda expansão), em sua busca contínua pelo aumento da produtividade e redução dos custos. Evidentemente, o primeiro custo a ser preterido é sempre o gasto com força de trabalho.

Em meio às profundas transformações na dinâmica capitalista, ganham destaque as tecnologias *blockchain* e as moedas digitais, como o *bitcoin*. Emergem, também, as chamadas *startup*⁵² e evidenciam-se as empresas-plataformas digitais, tais como Google, Facebook, Amazon, etc, a controlarem, cada vez mais, as relações sociais (relações de lazer; de estudo/pesquisa; de compra e venda; de amizade; de participação política; de governo; e de saúde) e não apenas as atividades diretamente voltadas ao trabalho.

⁵² “Muitas pessoas dizem que qualquer pequena empresa em seu período inicial pode ser considerada uma startup. Outros defendem que uma startup é uma empresa com custos de manutenção muito baixos, mas que consegue crescer rapidamente e gerar lucros cada vez maiores. Mas há uma definição mais atual, que parece satisfazer a diversos especialistas e investidores: uma startup é um grupo de pessoas à procura de um modelo de negócios repetível e escalável, trabalhando em condições de extrema incerteza”. Definição de Yuri Gitahy, publicada Revista Exame, em 03/02/2016. Disponível em: <https://exame.com/pme/o-que-e-uma-startup/>.

De acordo com Nick Srnicek, podemos compreender as plataformas digitais como “infraestruturas digitais que possibilitam a interação entre dois ou mais grupos” (2016, p. 43), a partir de normas e valores inscritos em suas arquiteturas. No plano do discurso oficial, as plataformas digitais apresentam-se como meras intermediárias, oferecendo uma infraestrutura tecnológica que permite a criação, compartilhamento ou consumo de bens, serviços, informações ou experiências. Essa retórica, no entanto, opera como um véu ideológico que oculta a lógica da subsunção vigiada (Martins, 2022), em que as atividades dos/as trabalhadores/as e usuários são sistematicamente capturadas a partir de formas de controle, monitoramento e extração de valor que escapam à percepção imediata. Ademais, são “alimentadas por dados, automatizadas e organizadas por meio algoritmos” (Dijck; Poell; Wall, 2018, p. 9) e geralmente operam em redes que crescem com o aumento do número de usuários.

A rigor, estes processos de plataformização irradiam-se, de modo desigual, hierárquico e combinado, de uma posição geopolítica específica, isto é, dos países capitalistas centrais, sob a dominância dos Estados Unidos, a perfazer uma geopolítica da plataformização (Guerra; Rodrigues Junior, 2023).

A plataformização digital tem uma relação estreita com o processo de financeirização, caracterizado pela predominância das práticas financeiras e dos interesses de investidores no direcionamento das estratégias corporativas. Assim, a financeirização é visível na maneira como essas empresas-plataformas estruturam seus modelos de crescimento e captação de recursos.

De fato, empresas como Uber, Airbnb e outras startups de tecnologia são frequentemente financiadas por grandes investimentos de capital de risco que esperam um crescimento exponencial, o que leva as plataformas a expandirem suas operações de forma agressiva, muitas vezes absorvendo grandes perdas iniciais para alcançar o monopólio de mercado. Esse modelo de "crescimento a qualquer custo" é típico da financeirização, em que o valor das empresas não é medido por sua lucratividade, mas por seu potencial de mercado e capacidade de dominar seu setor, garantindo retornos futuros para os investidores.

Diante da lógica de crescimento econômico ininterrupto, as plataformas digitais possuem significativo impacto ambiental, visto que a infraestrutura necessária para o funcionamento dessas plataformas — que inclui data centers, redes de telecomunicações e dispositivos eletrônicos — demanda grandes quantidades de energia. Os data centers, por exemplo, consomem eletricidade tanto para o processamento de informações quanto para os

sistemas de resfriamento, sendo que, em muitos casos, essa energia provém de fontes fósseis, a intensificar a emissão de gases de efeito estufa.

Além disso, os data centers que armazenam e processam as tecnologias de inteligência artificial requerem volumes expressivos de água para resfriar os servidores, prevenindo o superaquecimento das máquinas que operam ininterruptamente. Ademais, a fabricação de componentes eletrônicos essenciais para essas infraestruturas, como semicondutores e chips, também demanda grande quantidade de água em processos industriais altamente especializados. Estima-se que até mesmo consultas simples a sistemas de IA possam representar um consumo indireto significativo desse recurso natural, dependendo da eficiência e da localização dos servidores utilizados⁵³.

Outrossim, a crescente demanda por equipamentos eletrônicos leva à extração intensiva de minerais raros, tais como o lítio mineral, chamado de “outro branco do século XXI”, devido ao seu alto valor de mercado e à sua cor clara. Além disso, este mineral é um dos principais componentes das baterias recarregáveis (baterias de íons de lítio) que abastecem desde veículos elétricos (VEs) até computadores e smartphones. Vale destacar que 60% das reservas mundiais de lítio encontra-se na Argentina, Bolívia e Chile, região conhecida como Triângulo do Lítio, a intensificar a atuação do capital-imperialismo (Fontes, 2010) na região, à medida que grandes corporações transnacionais e potências econômicas buscam garantir o controle sobre esse recurso estratégico⁵⁴.

Indubitavelmente, a imbricação entre financeirização e plataformação contribui para que as empresas-plataformas se concentrem na valorização de suas ações e na ampliação de sua base de usuários em detrimento do investimento em melhores condições de trabalho. Para aumentar os lucros, plataformas como Uber, Lyft e iFood, por exemplo, adotam modelos de contratação de trabalhadores/as como autônomos, transferindo os riscos e custos de operação (como manutenção de veículos e seguro) para os/as trabalhadores/as. Esse modelo reduz os custos das empresas e facilita a ampliação de seu valor de mercado, ao mesmo tempo em que precariza as condições de trabalho.

Com efeito, a financeirização dessas empresas incentiva práticas de exploração de dados e vigilância digital, pois a coleta massiva de informações permite uma personalização dos serviços, aumentando o engajamento dos usuários e, conseqüentemente, os lucros. Assim,

⁵³ Conferir em: **ChatGPT gasta uma garrafa d’água a cada 100 palavras geradas, diz pesquisa**. Disponível em: <https://www.cnnbrasil.com.br/tecnologia/chatgpt-gasta-uma-garrafa-dagua-a-cada-100-palavras-geradas-diz-pesquisa/>.

⁵⁴ Conferir em: **A “guerra do lítio mineral” e o Império na América Latina**. Disponível em: <https://ihu.unisinos.br/categorias/626114-a-guerra-do-litio-mineral-e-o-imperio-na-america-latina>.

o capital financeiro torna-se parte essencial da estratégia das empresas-plataformas, impulsionando a expansão de um modelo econômico que tem como base a extração de valor dos dados e da exploração da força de trabalho.

As plataformas digitais adentraram no cotidiano social e possuem, como característica comum, a “dataficação”, ou seja, a capacidade de apropriação e venda dos dados dos usuários - em um processo expansivo de mercantilização da vida íntima - e o uso desses mesmos dados a fim de criarem capacidade preditiva e de manipulação de comportamentos, inseridas em uma fábrica computacional chamada de Inteligência Artificial. Essa massa de dados e informações coletadas a cada novo “clique”, processadas e armazenadas constitui o denominado *Big Data*, o componente fundamental da lógica de acumulação do *capitalismo de vigilância* (Zuboff, 2018). Assim, segundo a pesquisadora Shoshana Zuboff (2018):

Essa nova forma de capitalismo de informação procura prever e modificar o comportamento humano como meio de produzir receitas e controle de mercado. O capitalismo de vigilância se formou gradualmente durante a última década, incorporando novas políticas e relações sociais que ainda não haviam sido bem delineadas ou teorizadas. Mesmo que o *big data* possa ser configurado para novos usos, estes não apagam suas origens em um projeto de extração fundado na indiferença formal em relação às populações que conformam tanto sua fonte de dados quanto seus alvos finais” (p. 18).

Embora Zuboff apresente contribuições relevantes sobre a vigilância no capitalismo, a afirmação de que este fenômeno teria se formado gradualmente em tempos recentes é, no mínimo, imprecisa. A rigor, a expansão das tecnologias de informação e de controle atravessam o capitalismo ao longo de todo o século XX, em especial no pós-2º Guerra Mundial. Inclusive, o salto tecnológico que originou a internet esteve atrelado, desde sua origem, a investimentos militares no contexto da Guerra Fria. No entanto, em tempos contemporâneos, as novas tecnologias permitem ao capital um nível de controle e de manipulação sobre as populações sem precedentes, com novas possibilidades de ampliação dos lucros.

Zuboff (2018), ao analisar a conformação da lógica do chamado capitalismo de vigilância, nos alerta para as fontes e origens do *Big Data*, a saber: 1) derivados de transações econômicas mediadas por computadores; 2) derivados de bilhões de sensores incorporados em uma ampla gama de objetos, corpos e lugares (internet das coisas); 3) derivados de bancos de dados governamentais e corporativos (incluindo bancos, agências de avaliação de créditos, intermediação de pagamentos eletrônicos, companhias aéreas, registros censitários e fiscais, planos de saúde, cartões de créditos, seguros, empresas farmacêuticas e de comunicações,

etc); 4) derivadas de câmeras de vigilância públicas e privadas, incluindo qualquer coisa desde smartphones até satélites, do Google Street View ao Google Earth; 5) atividades não mercantis produzidas pelos próprios usuários nas suas necessidades de autoexpressão, no desenrolar da vida prática, na cotidianidade (curtidas do Facebook, buscas no Google, *e-mails*, textos, fotos, músicas e vídeos, localizações, padrões de comunicação, redes, compras movimentos, todos os cliques, visualizações de páginas, etc).

As amplas e múltiplas formas de extração/mineração de dados a que estamos todos/as submetidos/as em nosso cotidiano conformam um poder soberano, um *Big Other* (Zuboff, 2018), concentrado em um pequeno nicho de megacorporações que atuam sem quaisquer regulações e controles democráticos. Assim, Shoshana Zuboff (2018) enfatiza:

[...] Essa nova arquitetura [*Big Other*] configura-se como um ubíquo regime institucional em rede que registra, modifica e mercantiliza a experiência cotidiana, desde o uso de um eletrodoméstico até seus próprios corpos, da comunicação ao pensamento, tudo com vista a estabelecer novos caminhos para a monetização e o lucro. O *Big Other* é o poder soberano de um futuro próximo que aniquila a liberdade alcançada pelo Estado de direito. É um novo regime de fatos independentes e independentemente controlados que suplanta a necessidade de contratos, de governança e o dinamismo de uma democracia de mercado. O *Big Other* é a encarnação, no século XXI, do texto eletrônico que aspira abranger e revelar os amplos fatos iminentes de comportamentos econômicos, sociais, físicos e biológicos (2018, p. 44).

O chamado *capitalismo de vigilância* é, em verdade, o aprofundamento da lógica expansionista do capital em sua permanente necessidade de promover guerras de classes a partir do aumento das informações e do controle sobre as populações que lutam por direitos. A rigor, as inovações e incrementos tecnológicos, desde a 1ª Revolução Industrial no século XVIII, como nos alerta Marx (2011), são resultado, por um lado, da intensificação da concorrência intercapitalista e, de outro, uma forma de desmontar a organização e resistência popular.

No entanto, é preciso reconhecer, também, as novas tendências expressas pelo aumento da vigilância na vida social e, em particular, o significativo impacto que este controle tem no contexto do mundo do trabalho. De fato, o trabalho mediado por plataforma dos nossos tempos demarca consideráveis particularidades em relação aos processos anteriores de automatização do trabalho. Ainda de acordo com Zuboff (2018):

Ela [tecnologia da informação] podia ser aplicada para automatizar operações de acordo com uma lógica que pouco diferia daquela presente em séculos anteriores: substituir o corpo humano por máquinas que possibilitassem maior controle e continuidade. Porém, na tecnologia de informação, a automação gera simultaneamente informação que proporciona um nível mais profundo de transparência a atividades que pareciam parcial ou totalmente opacas. A automação não somente impõe informação (sob a forma de instruções programadas) mas também produz informação. A ação de uma máquina é totalmente investida em seu

objeto, mas a tecnologia de informação reflete tanto em suas atividades como no sistema de atividades ao qual está relacionada. Isso produz ação ligada a uma voz reflexiva, pois a mediação pelo computador representa simbolicamente eventos, objetos e processos, que se tornam visíveis, passíveis de serem conhecidos e compartilhados de uma nova maneira (2018, p. 20).

Assim, a partir das interpelações de Zuboff, é possível compreender que o trabalho plataformizado não apenas produz objetos, bens e serviços, mas também produz a apropriação massiva de informações e dados privados. Em suma, trata-se da possibilidade de mapear o cotidiano e todo o processo de trabalho, de converter preferências, ações e perfis em dados e utilizá-los como meio de controle, gerenciamento e organização do trabalho.

Embora a formulação de Shoshana Zuboff sobre o papel das plataformas digitais tenha grande importância para a compreensão da lógica da extração e utilização de dados no capitalismo contemporâneo, o conceito de capitalismo de vigilância apresenta limitações teóricas e políticas. Nesse sentido, Helena Martins (2022), a partir da perspectiva da Economia Política da Comunicação, desenvolve uma crítica aprofundada ao referido conceito, ao apontar que essa noção é insuficiente para caracterizar a fase atual do capitalismo.

Com efeito, Zuboff desconsidera a continuidade histórica das formas de dominação capitalista e sua intersecção com outros mecanismos de controle social, ao tratar a vigilância digital como um fenômeno recente e isolado. Outrossim, Martins (2022) questiona o viés liberal presente na argumentação de Zuboff, que sugere a possibilidade de um capitalismo mais ético e regulado, dissociado da exploração. De fato, essa perspectiva ignora a própria natureza do capitalismo, que se baseia na acumulação e na dominação, portanto, a vigilância precisa ser compreendida dentro das dinâmicas históricas e estruturais do próprio sistema capitalista.

Ademais, ao enfatizar, excessivamente, a extração de dados por grandes corporações, Zuboff acaba desconsiderando o papel do Estado e outras formas de controle social que vão além do ambiente digital, algo particularmente evidente em países dependentes como o Brasil. Assim, de acordo com Martins (2022), a formulação de Zuboff abstrai o tema do trabalho e da produção, ao olhar exclusivamente para a circulação. Ademais, a pesquisadora estadunidense carece de uma abordagem materialista da comunicação, visto que a vigilância não deve ser interpretada apenas como um mecanismo de modulação comportamental, mas também como estratégia do capital em sua busca permanente por reduzir as incertezas na circulação das mercadorias e acelerar a conversão de investimentos em lucro. Em especial, a vigilância deve ser compreendida como parte de um processo mais amplo de subsunção do trabalho ao capital (Martins, 2022).

Dessa forma, a digitalização das atividades produtivas e a coleta massiva de dados viabilizam a personalização da publicidade e, também, intensificam o controle sobre os/as trabalhadores/as, configurando o que Martins chama de “subsunção vigiada”. Segundo a autora:

Trata-se do processo de subordinação dos trabalhadores que ocorre com o uso constante de mecanismos de monitoramento e controle de suas atividades dentro e fora do espaço formal de trabalho, por meio de instrumentos de trabalho e da comunicação digital, os quais não aparecem, em geral, como formas explícitas de coerção. Essa instrumentalização não é inédita, mas parece qualitativamente distinta, na etapa atual, em relação às formas anteriores de subsunção. Além disso, a vigilância é parte das tentativas de ampliação da acumulação e também da dominação social no cotidiano da população (Martins, 2022, p. 9).

Dessa maneira, a vigilância assume um papel crucial na reconfiguração das relações de produção e na intensificação da exploração do trabalho. O conceito de subsunção vigiada, proposto por Martins, caracteriza o modo pelo qual os/as trabalhadores/as são subordinados/as por meio de mecanismos contínuos de monitoramento e controle, a partir do uso de tecnologias e da comunicação digital, sem se manifestar explicitamente de forma coercitiva.

Em verdade, o conceito de subsunção vigiada dialoga diretamente com a distinção marxiana entre subsunção formal e real do trabalho ao capital. Na subsunção formal, ocorre a separação entre o produtor direto e seus meios de produção e subsistência, a conformar a figura do trabalhador assalariado. Já na subsunção real, ocorre uma transformação estrutural da produção, com a incorporação de novos maquinários, onde o/a trabalhador/a é expropriado completamente do controle sobre o processo produtivo.

A rigor, a subsunção vigiada pode ser interpretada como um desdobramento contemporâneo da subsunção real, em que a digitalização e o controle algorítmico intensificam a exploração do trabalho. Esse modelo expande a vigilância para além dos momentos estritamente produtivos, tornando os trabalhadores permanentemente acessíveis e monitorados, mesmo fora do ambiente formal de trabalho.

3.4 Plataformização do trabalho no contexto da subsunção vigiada

As mudanças no padrão de acumulação e reprodução do capital engendraram, em nível global, grandes corporações, com diversas modalidades de trabalho – tais como a Amazon, Uber, Cabify, 99, iFood, Rappi, Glovo, etc, perfazendo uma centralização direta e internacional do comando capitalista sobre a classe trabalhadora, simultaneamente à extrema

descentralização do processo de trabalho (Fontes, 2017). Com efeito, tais corporações se apresentam, tão somente, como “empresas de tecnologias digitais”, que fazem a intermediação entre “prestadores de serviço” e “clientes”. Nesse sentido, tomando a Uber como exemplo, encontramos a seguinte descrição em seu site:

Somos uma empresa de tecnologia que faz a ponte entre o mundo físico e o digital, para que o movimento aconteça com o simples toque de um botão. Porque acreditamos em um mundo onde a mobilidade deve ser acessível. Para você poder se mover e ganhar dinheiro com segurança⁵⁵.

E mais, a referida empresa-plataforma afirma que “nosso principal serviço é desenvolver tecnologias que conectem motoristas parceiros e usuários a qualquer hora”⁵⁶. Portanto, a Uber apresenta-se, em discurso oficial, como “intermediária” entre trabalhadores e usuários, no cenário das chamadas “economias de compartilhamento”, que consistem em práticas comerciais com o objetivo de acessar serviços e bens sem a necessidade da compra de artigos (Botsman; Rogers, 2011). Com efeito, podemos questionar o uso da expressão “economia de compartilhamento” por empresas-plataformas como a Uber, visto que o verbo “compartilhar” se refere a trocas que não envolvem dinheiro ou que são movidas por caráter altruísta. Definitivamente, esta não é uma característica dos processos que circunscrevem a chamada “plataformização do trabalho”.

Niels Van Doorn (2017) caracteriza o trabalho plataformizado como atividades de trabalho mediadas, organizadas e dirigidas por meio de plataformas digitais. Os/as trabalhadores/as, frequentemente denominados/as pelas forças do capital como “prestadores de serviço” ou “parceiros/as”, utilizam a infraestrutura da plataforma para ofertar bens ou serviços, enquanto esta controla aspectos como acesso ao mercado, regras de conduta e avaliação de desempenho, criando uma relação assimétrica em que o poder de decisão e gestão está concentrado na empresa proprietária da tecnologia.

Em verdade, a negação do vínculo empregatício é um dos pilares do trabalho plataformizado. De fato, este aspecto é tão fundamental que, em 2020, empresas-plataformas como a Uber, Lyft, DoorDash, Instacart e Postmates investiram centenas de milhões de dólares em campanhas para garantir a aprovação da Proposition 22 (Prop 22) na Califórnia. Essencialmente, a Prop 22 estabelece que trabalhadores/as de plataformas digitais de transporte e entrega sejam classificados/as como *independent contractor* [contratados

⁵⁵Disponível na aba “Quem Somos”: <https://www.uber.com/br/pt-br/about/#:~:text=Somos%20uma%20empresa%20de%20tecnologia,e%20ganhar%20dinheiro%20com%20seguran%C3%A7a.>

⁵⁶ Disponível em: <https://www.uber.com/br/pt-br/about/how-does-uber-work/>

independentes], e não como empregados formais, privando-os de direitos fundamentais, como salário mínimo garantido, seguro-desemprego, férias remuneradas e licenças médicas.

Em contrapartida, as empresas oferecem benefícios limitados, como subsídios para planos de saúde e uma remuneração mínima calculada apenas sobre o tempo em que o/a trabalhador/a está com uma corrida ativa, desconsiderando as horas totais de disponibilidade. Esse modelo mantém os/as trabalhadores/as em uma posição de vulnerabilidade, pois a ausência de direitos trabalhistas os/as deixa à mercê das flutuações do mercado e das diretrizes algorítmicas das plataformas.

A Prop 22 foi alvo de duras críticas de grupos e organizações trabalhistas, como a Federação Americana do Trabalho e Congresso de Organizações Industriais, a United Food and Commercial Workers, Teamsters e a UNITE HERE, que a consideram um exemplo emblemático de "regulação precarizante". Em verdade, ao criar uma categoria intermediária de trabalhadores/as, a medida enfraquece conquistas históricas do proletariado e abre precedentes para que essa lógica seja aplicada a outros setores da economia. Além disso, sua aprovação levantou preocupações quanto à influência direta de grandes corporações sobre a formulação de leis, evidenciando como campanhas milionárias podem moldar políticas públicas de acordo com os interesses empresariais, em detrimento da proteção social e da garantia de direitos.

A rigor, ao negar ser uma empresa de transportes, definindo-se como ligada ao setor de tecnologia, a Uber utiliza de artifício jurídico para não assumir responsabilidades com os/as motoristas. Os limites da suposta “autonomia” dos/as trabalhadores/as de aplicativos são sentidos pelas associações da categoria, como fica patente na entrevista de Edgar Francisco da Silva, conhecido como o “Gringo”, presidente da Associação dos Motofretistas e Autônomos do Brasil (AMABR), ao site Byte. Na ocasião, “Gringo” afirmou:

O aplicativo fala que a gente é autônomo, mas o problema é que ele não deixa a gente ditar o valor. Não existe autonomia onde não há negociação. Então um valor [de uma corrida] que era inicialmente R\$ 18, agora é R\$ 3,60. Tudo aumentou: valor do arroz, do feijão, da gasolina... e o nosso rendimento diminuiu (Silva, 2023).

O depoimento acima desvela a narrativa mistificadora do grande capital, exacerbada na era da *produção ultraflexível e predatória*. Com efeito, longe de serem verdadeiramente autônomos/as, estes/as trabalhadores/as estão plenamente disponíveis ao trabalho e “arcam com os riscos e custos de sua própria produção, sendo utilizados na exata medida das demandas do mercado” (Abilio, 2020, p. 112). Embora estejam conectados/as e disponíveis às demandas da empresa-plataforma, apenas são remunerados/as por aquele momento exato que estão realizando o trabalho.

No Reino Unido, a modalidade de “trabalhadores just-in-time” (Abilio, 2020) expressou-se a partir do chamado *zero hour contract* [contrato de zero hora], ao permitir a contratação de trabalhadores, das mais diversas atividades, que ficam à disposição de uma plataforma.

Eles e elas ficam à espera de uma chamada por smartphone e, quando a recebem, ganham estritamente pelo que fizeram, nada recebendo pelo tempo que ficam esperando. [...] Tudo isso facilitado pela expansão do trabalho on-line e pela expansão dos “aplicativos”, que invisibilizam ao mesmo tempo que ampliam exponencialmente uma parte expressiva da classe trabalhadora, em especial, mas não só no setor de serviços (Antunes, 2020b, p. 12).

De fato, esta modalidade precária de contratação causa ao/a trabalhador/a insegurança em relação à sua subsistência e, mesmo, ao momento de exercer sua atividade laboral. No Brasil, a chamada Reforma Trabalhista (Lei nº 13.467) incluiu, no ordenamento jurídico brasileiro, pacto análogo ao *zero hour contract* britânico, porém, com a denominação de “contrato intermitente”, fato de grande relevância para pensarmos as expressões da plataformização do trabalho em solo brasileiro⁵⁷.

Portanto, a plataformização do trabalho institui uma nova forma de organização, gestão e controle do labor que tende a ampliar a precarização para um número crescente de trabalhadores/as por meio da negação da condição jurídica de empregado. Desse modo, Filgueiras e Antunes (2020) nos dizem que este fenômeno somente pode ser compreendido como:

[...] uma expressão do *modos de ser* do trabalho que se expandem nas plataformas digitais, em que as relações de trabalho são cada vez mais individualizadas (sempre que possível) e invisibilizadas, de modo a assumir a aparência de prestação de serviços. Porém, os traços constitutivos de sua concretude são expressão de formas diferenciadas de assalariamento, comportando obtenção de lucro, exploração do mais-valor e também espoliação do trabalho, ao transferir os custos para seus/suas trabalhadores/as, que passam a depender diretamente do financiamento de suas despesas, imprescindíveis para a realização de seu labor (2020, p. 64-65)

Consequentemente, no fenômeno da plataformização do trabalho ocorre o mascaramento de relações assalariadas - elemento central da estratégia empresarial - a consubstanciar empregos desprotegidos de direitos e submetidos a formas brutais de exploração. Trata-se de uma estratégia de trabalho sem emprego e de extração direta de valor (Fontes, 2017) que tem a Uber como modelo de destaque a ser replicado em diversos setores da economia. A historiadora Virginia Fontes (2017), em penetrante análise, desvela as determinações essenciais desse processo:

⁵⁷ No próximo segmento deste texto analisamos a Reforma Trabalhista (Lei nº 13.467/2017), no contexto do Golpe de 2016, a aguçar a superexploração da força de trabalho e os processos de *produção ultraflexíveis e predatórios* no Brasil.

No momento em que o trabalhador, dispondo ainda ou não de alguma propriedade direta, somente pode realizar sua atividade sob o comando do capital, saímos de uma relação social de prestação de serviços para o trabalho valorizador do valor, tipicamente capitalista. O contrato – ou a exploração direta – é seu formato jurídico e não traduz as relações reais. (2017, p. 58)

Indubitavelmente, a discussão a respeito do vínculo empregatício destes trabalhadores de aplicativos com as empresas que atuam por meio de plataformas digitais configura uma questão polêmica a interpelar o campo do Direito do Trabalho. Nesse sentido, a decisão da Suprema Corte do Reino Unido, em fevereiro de 2021⁵⁸, reconhecendo o status de trabalhadores da Uber à um conjunto de motoristas - consequentemente, com direito a salário mínimo, férias pagas e outras proteções legais -, constitui importante vitória na luta pela garantia de direitos e proteção a este segmento do novo proletariado de serviços.

Vale destacar que, no Brasil, a Consolidação das Leis Trabalhistas – CLT, em seu artigo 3º, define a condição de empregado como “toda pessoa física que prestar serviços de natureza não eventual a empregador, sob a dependência deste e mediante salário”. Efetivamente, a plataformização é marcada pelo controle e gestão algorítmica do trabalho impostas pelas empresas/plataformas, a configurar uma relação de dependência; por longas e intensas jornadas, que interditam interpretações sobre uma suposta eventualidade do trabalho; e por definições unilaterais dos valores da corrida, sem espaço para negociação, a mascarar relações de assalariamento. Nesse sentido, afirma Fontes (2017):

Juristas em vários países denunciam o vínculo empregatício entre os motoristas e a Uber, pois é a empresa quem define o modo da produção do serviço, o preço, o padrão de atendimento, a forma de pagamento e a modalidade de seu recebimento. É ainda ela quem recebe o pagamento e paga o motorista, além de centralizar o acionamento do trabalhador para sua atividade. A Uber conta ainda com um sistema disciplinar que aplica penalidades aos trabalhadores que infringirem suas normas de serviço (2017, p. 58-59)

Desse modo, as decisões judiciais brasileiras que insistem em não reconhecer o vínculo de trabalho entre motoristas/entregadores e plataformas somente podem ser compreendidas se levarmos em conta a particularidade do capitalismo *sui generis*, típico de uma formação dependente (Marini, 2005), como o Brasil, marcado por relações de superexploração da força de trabalho e pela *lógica da produção ultraflexível e predatória*.

Ademais, os processos que envolvem a plataformização do trabalho apresentam uma questão que nos parece central: no momento em que o trabalhador se conecta à plataforma, aquilo que era antes meio de uso para o trabalhador (o carro, celular, a moto, a

⁵⁸ Conferir em: **Motoristas do Uber são trabalhadores do app, determina Suprema Corte do Reino Unido**. Disponível em: https://exame.com/tecnologia/motoristas-do-uber-sao-funcionarios-do-app-determina-suprema-corte-do-reino-unido/?utm_source=whatsapp.

bicicleta, etc) converte-se em capital para a empresa/plataforma, que passa a ter o controle, através de algoritmos, do automóvel – no caso da Uber e da 99 - sem nenhum custo. Desse modo, “Gringo”, presidente da Associação dos Motofretistas e Autônomos do Brasil (AMABR), afirma:

Quando você está trabalhando em um emprego CLT, você só entra com a sua mão de obra. Quando você está na nossa profissão [entregador], você entra com a mão de obra e o meio de produção, que no nosso caso é a moto, mas para os motoristas de Uber é o carro, etc. Tem o custo de manutenção, de gasolina, então na prática você acha que ganha muito, mas o líquido que fica é subtraindo tudo isso (Silva, 2023).

Em outras palavras, os/as trabalhadores/as arcam com parte significativa dos meios de produção, ao oferecerem gratuitamente às empresas/plataformas bens de uso pessoal (a exemplo do automóvel) que são temporariamente convertidos em capital, a fim de realizar a produção de mais-valor. Este traço fundamental da plataformização do trabalho contribui para o barateamento dos gastos com capital constante⁵⁹ por parte das empresas-plataformas, agindo no sentido oposto à lei tendencial de queda das taxas de lucro.

Em outras palavras, essa dinâmica representa uma transferência de custos das forças do capital para os/as trabalhadores/as, reduzindo significativamente os gastos operacionais das empresas. Ao externalizar esses custos, estas corporações conseguem minimizar seus investimentos e aumentar sua lucratividade.

A rigor, os processos de externalização não são novidade na estratégia do capital, tais como o fenômeno da terceirização – iniciado ainda na década de 1970 - e, em tempos mais recentes, a constituição de empregados como Pessoa Jurídica (PJ), Micro-empendedor individual (MEI) e uso do *home office*, mesmo antes da pandemia da Covid-19. Contudo, atualmente, as empresas-plataformas empreendem o extremo dos processos de externalização, ao livrarem-se dos custos do trabalho, mantendo os ganhos e o controle sobre a produção.

O trabalho plataformizado denota, ainda, um modelo de *gestão gamificada e algorítmica*, que define e impõe o valor pago pelas corridas, os procedimentos de trabalho, o acesso aos clientes, o tempo previsto para a realização das corridas ou entregas e as metas, através de estímulos como bonificações e tarifas dinâmicas. Carlos Figueiredo (2019) elucida esse complexo sistema:

Algoritmos são comparados a receitas em que a máquina obedece a cada passo estipulado pelo programador para produzir um determinado resultado, tais como coleta de informações de usuários na internet, cálculos etc., anteriormente tarefas

⁵⁹ No livro I de O Capital, mais precisamente no capítulo 6 intitulado “Capital constante e capital variável”, Karl Marx (2011, p. 364-365) afirma: “a parte do capital que se converte em meios de produção, isto é, em matérias-primas, matérias auxiliares e meios de trabalho, não altera sua grandeza de valor no processo de produção. Por essa razão, denomino a parte constante do capital, ou, mais sucintamente: capital constante”.

realizadas apenas por humanos. Algoritmos podem também ser considerados modelos matemáticos, uma representação abstrata de algum processo que tem como objetivo prever os possíveis resultados de acordo com as variáveis (2019, p. 162).

Com efeito, o controle sobre o trabalho de motoristas de aplicativo a partir da gestão gameficada e algorítmica é percebido por estes/as trabalhadores/as, como fica patente na fala de Rafel Keylon, presidente da Associação dos Motoristas de Aplicativo do Ceará (AMAP-CE). Em entrevista ao jornal Diário do Nordeste, publicada em 24 de novembro de 2022, Keylon reflete sobre a dificuldade que alguns/as motoristas encontram para obter corridas e aponta, como causa, a ação de algoritmos que priorizam motoristas melhores classificados/as. Assim, segundo o diretor da Amap-CE, a Uber teria desenvolvido um sistema de classificação dos/as motoristas de acordo com o desempenho individual, usando como critérios, por exemplo, a taxa de aceitação das corridas e taxa de cancelamento. Desse modo, Rafel Keylon (2022) afirma:

motoristas que escolhem demais as corridas, que só querem pegar corridas longas ou que só querem que sejam financeiramente vantajosas, o aplicativo acaba preterindo esses motoristas em relação a outros que também estão perto⁶⁰

De fato, esta “punição algorítmica” da Uber, conhecida entre os/as motoristas de aplicativo como “bloqueio branco”, configura um esforço empresarial de coibir a estratégia destes/as trabalhadores/as que tentam lograr vantagens financeiras da atividade realizada. Assim, estes/as profissionais agem de forma a escolher as corridas através de cálculos que levam em conta o custo-benefício, tendo em vista os altos custos com combustível e manutenção do veículo.

Além de proporcionar relações autocráticas entre empresas-plataformas e trabalhadores/as, os algoritmos promovem uma verdadeira despersonalização, ao serem apresentados sob o véu da pretensa neutralidade técnica. Assim, afirma Figueiredo (2019):

Nesta capacidade de decomposição de um conjunto de decisões e de sua posterior recomposição, gerando um produto ou serviço como resultado, está o poder dos algoritmos em ampliar o processo de subordinação do trabalho e de refinar estratégias de vigilância e controle tão caras ao capital. Os algoritmos também possuem uma função ideológica essencial, pois, por serem modelos matemáticos, seus proprietários pretendem apresentá-los como intrinsecamente objetivos. Entretanto, esses modelos são organizados segundo valores das corporações que os possuem. A capacidade de transformar relações sociais em linguagem de programação e quantificá-las, exprimindo uma pretensa objetividade e naturalizando a ordem de mercado no ciberespaço, é o grande trunfo dos algoritmos. (p. 162)

Portanto, este fetichismo tecnológico⁶¹ manifesta-se através do discurso ideológico de neutralidade e objetividade, em que os artefatos técnicos adquirem a aparência

⁶⁰ Disponível em: <https://diariodonordeste.verdesmares.com.br/negocios/motoristas-da-uber-relatam-dificuldade-para-conseguir-corridas-1.3304359>. Acesso em: 03 dez. 2022.

fantasmagórica de “entes”, dotados de vida e vontade próprias. Na realidade, o misticismo que envolve as inovações tecnológicas mascara determinações de classe e relações historicamente definidas.

Assim, nos percursos da subsunção vigiada (Martins, 2022), as empresas-plataformas digitais podem efetivar seus principais propósitos, a saber: (1) ampliar a colonização do cotidiano pelo mercado e pelo Estado, tarefa anteriormente exercida apenas pela indústria cultural; (2) aumentar os limites da subsunção do trabalho pelo capital; e (3) aperfeiçoar formas já existentes de trabalho precário (Figueiredo, 2019, p. 163).

Em suma, esta nova ofensiva do capital, em permanentes dinâmicas de reestruturação produtiva, tem consequências desastrosas para a classe trabalhadora em escala mundial, em um duplo processo contraditório e combinado: 1) cria novos e restritos empregos especializados e qualificados - concentrados, em especial, nos países centrais, onde se aglutina a chamada “indústria limpa” (de alta tecnologia) - para o topo da classe trabalhadora que tem domínio das tecnologias da informação e da comunicação, da indústria de software e do aparato informacional-digital; 2) no entanto, estes raros empregos criados irão substituir, em função da robotização e automação, uma massa de empregos intermediários, a agravar os processos de desemprego estrutural. Dessa forma, os postos de trabalho restantes serão flexíveis, sem contrato, por contratos parciais ou intermitentes, dependendo do ramo da produção.

Em outras palavras, a lógica contemporânea da acumulação capitalista tende a expandir, mundialmente, o “trabalho morto”, sob o comando do maquinário digital, com a consequente redução do “trabalho vivo” (Marx, 2011), mediante eliminação de postos de trabalho formais, através de ferramentas automatizadas e robotizadas. Em contrapartida, tem-se a ampliação, em grande quantidade, de trabalhadores/as intermitentes e precarizados/as, a aguar a superexploração da força de trabalho, cada vez mais, em escala planetária.

Estamos diante da configuração de uma massa de força de trabalho que, ao longo dos últimos anos, vem se tornando supérflua e sobrando, com acesso a empregos cada vez mais precários, sem seguridade social ou, mesmo, sem forma alguma de subsistência e perspectiva de futuro. Trata-se de uma classe trabalhadora com profundas cisões e clivagens:

⁶¹ Inspiramo-nos em Karl Marx, quando este analisa, em *O Capital*, o caráter fetichista da mercadoria e o seu segredo. De acordo com Marx (2011), as mercadorias, na economia capitalista, ao serem desvinculadas dos processos que as produzem, acabam por assumir a aparência de objetos autônomos, ganham “vida própria”, uma forma fantasmagórica. Ou seja, as relações sociais de trabalho necessárias para a existência das mercadorias são obliteradas quando elas são levadas ao mercado para serem trocadas. Portanto, assumem um caráter místico, quase religioso. É a “coisificação” das relações sociais, reduzidas a uma mera relação de consumo.

alguns extratos crescentemente minoritários e ultraqualificados, em meio a um gigantesco contingente de precarizados, completamente desprovidos de condições de emprego nas plantas produtivas, a atingir, com especial dramaticidade, as nações dependentes do Sul global. Ou seja, está em curso a emergência de um novo proletariado de serviços, que se desenvolve com o trabalho digital, on-line e intermitente, por meio de aplicativos ou plataformas, uso abrangente de dados digitais e relações estabelecidas por demanda (Antunes, 2020a).

3.5 Dependência, plataformização e superexploração da força de trabalho

A ascensão da Uber como uma das principais empresas de tecnologia no setor de transporte mundial trouxe à tona novas formas de intensificação da exploração do trabalho, especialmente em países dependentes, como o Brasil. A Teoria Marxista da Dependência-TMD, formulada por pensadores como Rui Mauro Marini, Theotônio dos Santos, Vânia Bambirra e Jaime Osório, oferece um arcabouço analítico essencial para compreender como a atuação da Uber reproduz e aprofunda as relações de dependência entre países centrais e periféricos. Nesse sentido, concordamos com Rafael Grohmann quando este diz que a TMD constitui uma promissora chave para pensarmos a rede global de produção de Inteligência Artificial e o capitalismo dependente de plataforma (Grohmann, 2024).

De fato, no âmbito da TMD, a categoria de superexploração da força de trabalho se apresenta como elemento central para compreendermos a dinâmica da acumulação na periferia capitalista. A força de trabalho, ao ser apropriada pelo capital, tal qual toda mercadoria, tem seu valor definido pelo tempo socialmente necessário para produzir e reproduzir sua capacidade de trabalho. Na realidade latino-americana, a superexploração da força de trabalho se caracteriza pela queda dos preços da força de trabalho abaixo do seu valor, que mal garantiria, portanto, a reprodução desta mercadoria, o que significa que parte do fundo salarial é apropriado como fundo de acumulação do capital.

Assim, a superexploração da força de trabalho se desenvolve por meio de quatro mecanismos, podendo se manifestar isoladamente ou de maneira combinada: 1) aumento da jornada laboral; 2) intensificação do ritmo de trabalho, sem haver correspondência, em ambos os casos, entre a remuneração e o maior desgaste do/a trabalhador/a; e 3) a redução salarial. A estes três mecanismos, já discutidos por Marini (2005), soma-se: 4) o aumento da qualificação

do/a trabalhador/a ou do valor moral da força de trabalho, sem os salários corresponderem ao incremento deste valor (Osorio, 2013).

A rigor, trata-se de uma modalidade particular de exploração presente nas economias dependentes, e não apenas um aumento quantitativo do grau de exploração da força de trabalho. Em outras palavras, a superexploração da força de trabalho é um traço estrutural das economias latino-americanas que buscam, por meio desse mecanismo, compensar a perda de renda gerada pelos processos de transferência de valor da periferia em direção ao centro.

Em tempos contemporâneos, a Uber - sediada nos Estados Unidos - opera internacionalmente por meio de filiais, a exemplo da “Uber Brasil”, que incorporam internamente a lógica de exploração do capital financeiro monopolista, ajustando-a às particularidades das economias dependentes. Desse modo, o Brasil firma-se como o maior mercado da Uber em quantidade de viagens e o país com mais motoristas e entregadores cadastrados no app em todo o mundo, perfazendo um total de 1,4 milhão de profissionais trabalhando, aqui, por meio do aplicativo, de acordo com o CEO da empresa, Dara Khosrowshahi⁶².

Em verdade, compreendemos que a chamada plataformização do trabalho é mais do que uma nova modalidade de precarização, ela configura uma expressão contemporânea da superexploração da força de trabalho sob a lógica da produção ultraflexível e predatória, a acentuar-se na América Latina, devido às condições estruturais de subordinação e dependência.

O fenômeno da superexploração manifesta-se, de forma evidente, no caso da Uber. Em verdade, nos países dominantes, a empresa enfrenta maior pressão regulatória e social, o que impõe certos limites à precarização. Assim, na Europa, a regulação do trabalho em plataformas tem avançado de forma significativa, especialmente com a implementação da Lei Rider na Espanha e a proposta de diretiva da União Europeia, que é considerada a legislação mais abrangente até agora. Essas iniciativas visam combater a precarização do trabalho, assegurar transparência na gestão algorítmica e reforçar o reconhecimento do vínculo empregatício.

No entanto, em países dependentes, como o Brasil, a ausência de garantias trabalhistas e a fragilidade da soberania nacional permitem que a Uber estabeleça condições

⁶² Conferir em: **Brasil tem maior número de motoristas cadastrados e viagens no mundo, revela CEO da Uber**. Disponível em: <https://www.tecmundo.com.br/mercado/403024-brasil-tem-maior-numero-de-motoristas-cadastrados-e-viagens-no-mundo-revela-ceo-da-uber.htm?ab=true&>

laborais ainda mais predatórias. Com efeito, a Uber ajusta suas tarifas de acordo com as condições estruturais do mercado local, o que resulta em valores mais altos nos EUA do que no Brasil, tanto em termos absolutos quanto em poder de compra. Essa diferença é resultado de uma combinação de fatores, incluindo as condições econômicas locais e as dinâmicas do mercado de trabalho.

Dessa forma, a alta taxa de desemprego e a falta de oportunidades formais de trabalho no Brasil levam muitas pessoas a recorrerem ao trabalho por aplicativos como única fonte de renda, criando um excedente de motoristas que reduz o valor médio das corridas e a renda individual. Nos EUA, embora também haja críticas à precarização do trabalho, os/as motoristas têm mais alternativas de emprego, a influenciar positivamente seus ganhos. Assim, as condições de trabalho e os salários variam significativamente entre países e regiões, dependendo, também, das leis trabalhistas locais e da força dos sindicatos. Essa disparidade reflete uma dinâmica característica do capital-imperialismo (Fontes, 2010), em que as economias periféricas são submetidas a uma exploração mais intensa para garantir a acumulação de lucros nas matrizes sediadas nos países centrais.

Embora a Uber se apresente como uma empresa de tecnologia que apenas realiza a intermediação entre motoristas e passageiros/as, seu modelo de negócios baseia-se, fundamentalmente, na transferência de custos e riscos para os/as trabalhadores/as. Dessa forma, os/as motoristas são responsáveis por despesas como combustível e manutenção dos veículos, ao mesmo tempo em que a empresa retém uma fatia significativa do valor arrecadado em cada corrida.

Essa apropriação direta da renda dos/as trabalhadores/as é facilitada por mudanças na legislação trabalhista e por políticas neoliberais que enfraquecem os direitos trabalhistas, ambas impulsionadas pelo lobby político das empresas-plataformas. Assim, estas corporações, tais como a Uber, consolidam um modelo de acumulação que depende significativamente da superexploração da força de trabalho nas regiões periféricas do capitalismo.

A tecnologia desempenha um papel central nesse processo, pois possibilita à Uber exercer um controle rigoroso sobre os/as motoristas e intensificar a exploração, visto que algoritmos que distribuem as corridas e monitoram o desempenho são empregados como instrumentos de extração de mais-valia, reduzindo a autonomia dos/as trabalhadores/as e aumentando a rentabilidade da empresa. Em países dependentes, onde a informalidade e o desemprego estrutural são elevados, essas tecnologias acabam por aprofundar a precarização,

submetendo os/as trabalhadores/as a jornadas exaustivas e condições laborais degradantes, a evidenciar como a inovação tecnológica, longe de ser uma via de desenvolvimento social, tem sido instrumentalizada pelo capital para ampliar as relações de subordinação.

A Uber Brasil, enquanto filial da Uber (sede), reproduz internamente a lógica do capital financeiro monopolista, ajustando-a às especificidades da economia brasileira, ao mesmo tempo em que expande sua influência por meio da tecnologia e transfere expressivos volumes de lucro para sua matriz norte-americana. Indubitavelmente, essa constante drenagem de recursos das economias periféricas para os países centrais é um traço fundamental do capital-imperialismo, que se sustenta na superexploração do trabalho e na apropriação de riqueza gerada nas periferias. Nesse sentido, a Uber Brasil não se limita a ser uma empresa de transporte, mas se configura como um agente ativo na perpetuação das relações de dependência e subordinação que caracterizam o capitalismo contemporâneo (Traspadini; Amaral, 2021).

As parcerias estratégicas da Uber com corporações como Toyota⁶³, Volvo⁶⁴ e Boeing⁶⁵, além de instituições como a NASA⁶⁶, evidenciam seu caráter de capital monopolista, a consolidar sua posição de domínio no mercado global. Essas alianças ampliam o controle desta empresa sobre a mobilidade urbana e reforçam a capacidade de influenciar políticas públicas e moldar discursos culturais, a promover a ideologia neoliberal e naturalizar a precarização do trabalho como um suposto avanço da modernidade. Na América Latina, essa dinâmica tem impactos profundos, pois acentua as desigualdades socioeconômicas e reduz a soberania nacional dos países da região.

A Uber representa, portanto, um exemplo paradigmático da atuação do capital financeiro monopolista na era da digitalização e plataformização. Nesse contexto, a Uber simboliza uma nova fase do capital-imperialismo, caracterizada pelo uso da tecnologia e da financeirização para aprofundar a exploração e a dominação (Traspadini; Amaral, 2021). De fato, a empresa opera como um agente ativo na consolidação de um sistema que prioriza a acumulação ampliada do capital, em detrimento da dignidade humana, de forma ainda mais dramática na América Latina, a evidenciar como as relações de dependência são

⁶³ Conferir em: **Mercado quente: Uber e Toyota vão se unir em uma parceria estratégica**. Disponível em: <https://www.tecmundo.com.br/uber/105294-mercado-quente-uber-toyota-unir-parceria-estrategica.htm?ab=true&>.

⁶⁴ Conferir em: **Uber se alia à Volvo para ter uma frota de carros sem motorista**. Disponível em: https://brasil.elpais.com/brasil/2016/08/18/tecnologia/1471544404_953254.html.

⁶⁵ Conferir em: **Uber e Boeing ajudarão o Japão a desenvolver carros voadores**. Disponível em: <https://oglobo.globo.com/economia/uber-boeing-ajudarao-japao-desenvolver-carros-voadores-23009101>.

⁶⁶ Conferir em: **Uber fecha parceria com a Nasa para criar frota de táxis voadores**. Disponível em: <https://oglobo.globo.com/economia/uber-fecha-parceria-com-nasa-para-criar-frota-de-taxis-voadores-22043347>

continuamente reproduzidas e intensificadas no atual estágio imperialista, aprofundando a divisão internacional do trabalho e as desigualdades globais.

Analisar a Uber sob a ótica da Teoria Marxista da Dependência permite compreender sua inserção em um sistema mais amplo de dominação, baseado na superexploração da força de trabalho, expressa na lógica da produção ultraflexível e predatória, e na contínua transferência de valor das periferias para os centros capitalistas.

4 DO GOLPE DE 2016 AO BOLSONARISMO: PLATAFORMIZAÇÃO DO TRABALHO DE MOTORISTAS DE APLICATIVO NO CONTEXTO CONTEMPORÂNEO BRASILEIRO

O impeachment de Dilma Rousseff, a configurar o Golpe de 2016, no Brasil, - que terminaria por levar o vice-presidente Michel Temer ao poder - expressou a alternativa das forças do capital para recuperar as taxas de lucro por meio da superexploração da força de trabalho, a apropriar-se do fundo público e garantir a entrega do pré-sal. Assim, este Golpe representa uma nova inflexão no projeto das classes dominantes no Brasil, a materializar políticas de austeridade em um processo contínuo de expropriação de direitos e desmontes de políticas públicas, a intensificar a disputa pelo fundo público do Estado, composto de parte do trabalho necessário e parte do trabalho excedente, ou seja, da mais-valia produzida socialmente e apropriada privadamente.

Em meio ao aprofundamento da crise estrutural do capital, afirmou-se, como marca do sistema do capital contemporâneo, o retorno à ortodoxia do neoliberalismo, ausente de concessões mínimas aos segmentos dos/as trabalhadores/as (Carvalho; Rodrigues Junior, 2019). A rigor, o Golpe 2016, a culminar no bolsonarismo, representa a atualização da acumulação por espoliação no contexto do capitalismo dependente brasileiro.

A ascensão de Michel Temer à Presidência do Brasil se insere em um contexto mais amplo denominado de “onda conservadora” (Demier; Hoeveler, 2016), que se abateu sobre a América Latina, com a formação de governos conservadores, neoliberais e autoritários, desde meados da década de 2010: a eleição dos direitistas Porfirio Lobo Sosa, em 2010 e Juan Orlando Hernández, em 2014, em Honduras; a eleição de Horacio Cartes, em 2013, no Paraguai; do candidato de direita, Mauricio Macri, em novembro de 2015, na Argentina; do direitista Jimmy Morales, em 2016, na Guatemala e a chegada ao governo de Pedro Pablo Kuczynski, em 2016, no Peru. Em escala global, o fortalecimento da chamada “onda conservadora” está associado à vitória de Donald Trump, em 2016, nos Estados Unidos, e à ascensão de partidos de extrema-direita na Europa.

4.1 Governo Temer e Reforma Trabalhista: a “legalização do ilegal” nos marcos da lógica da produção ultraflexível e predatória

No Brasil, em meio a este contexto de ofensiva liberal-conservadora, o governo Temer, oriundo do Golpe de 2016, aprovou a Emenda Constitucional 95, que congelou, em termos reais, o gasto do Estado com investimentos e política social por vinte anos, deixando de fora da contenção de despesas, evidentemente, os gastos para a rolagem da dívida pública. Ademais, a aprovação da Lei da Terceirização (Lei 13.429), em março de 2017, permitiu a terceirização da força de trabalho para atividades-fim das empresas e não apenas para as atividades-meio, como já acontecia. Desse modo, a liberação irrestrita desta modalidade de trabalho converteu o mundo laboral brasileiro em uma *sociedade da terceirização total* (Antunes, 2020a). Este cenário de desmonte da legislação protetora do trabalho agudiza-se ainda mais a partir da aprovação da Reforma Trabalhista (Lei 13.467/17), promulgada em julho de 2017.

A Reforma Trabalhista – na verdade, uma *contrarreforma trabalhista* - representa o retorno às condições de trabalho análogas ao período anterior a 1930, modificando mais de 100 dispositivos da CLT e também de outras leis relativas ao FGTS, ao INSS e ao contrato temporário. Tal Reforma é a expressão superestrutural, nos marcos da legislação brasileira, da *lógica de produção ultraflexível e predatória* em curso no país. Dessa forma, o Estado age de forma a sancionar legalmente os mecanismos em vigor de violação do valor da força de trabalho, legalizando o aviltamento e a informalidade.

O texto da Reforma Trabalhista alterou dois princípios que haviam orientado o Direito do Trabalho no Brasil, até então: 1) desconstituiu o princípio da “hipossuficiência do trabalhador”⁶⁷, estabelecendo, em seu lugar, a “valorização do encontro da vontade coletiva”. Dessa forma, a Lei 13.467/2017 retoma pressupostos liberais, ao propugnar que as negociações – em uma suposta igualdade de condições - estabelecidas entre indivíduos e/ou organizações sindicais de empregados e empregadores terão prevalência na conformação de regras a respeito do Direito do Trabalho; 2) desconsidera, ainda, o princípio da “prevalência da norma mais favorável”, pois, a partir da regulamentação do artigo 611-A da CLT, criou-se a possibilidade de negociar e estabelecer, por exemplo, questões relativas à salário e jornada

⁶⁷ Princípio basilar do campo do Direito do Trabalho, que estabelece a necessidade de proteção do trabalhador como “elo mais fraco” nas relações laborais. Em outras palavras, no entendimento jurídico, não existe igualdade entre as partes no contrato de trabalho, portanto, não existe isonomia entre capital e trabalho, o que justifica e fundamenta a necessária existência de legislação protetora específica (Biavaschi, 2016).

de trabalho que estejam abaixo das garantias legais. Assim, não mais prevalecerá a norma mais favorável ao trabalho, mas sim o acordo negociado entre as partes, ainda que seja inferior às normas da legislação.

As transformações na legislação trabalhista brasileira operadas pela referida Reforma podem ser sistematizadas em quatro grandes aspectos: negociações coletivas; condições e contrato de trabalho; Justiça do Trabalho; organização sindical.

Em relação ao primeiro aspecto, a Reforma Trabalhista promove a alteração da hierarquia das normas, visto que, agora, os acordos mais específicos – coletivos ou individuais – passam a prevalecer sobre os acordos mais gerais, tais como: Convenções Coletivas de Trabalho, Lei Ordinária, Lei Complementar e, até mesmo, a Constituição Federal. Em um cenário de crescente informalização do mercado de trabalho e desemprego estrutural, agravados pela pandemia da Covid-19, esta medida de desproteção social do trabalho permite e, mesmo, incentiva constantes violações legais e constitucionais sob o pretexto liberal da “livre negociação” entre capital e trabalho.

As referidas alterações no bojo da legislação trabalhista têm grande impacto, também, nas condições e contratos de trabalho, visto que a Lei 13.467/2017 regulamenta diversos novos tipos de contratações inexistentes, até então, no Brasil ou que não eram, anteriormente, amparados e regulamentados por lei. Nesse sentido, podemos citar a ordenação legal do trabalho autônomo, do teletrabalho, do trabalho intermitente, temporário, parcial e da ampliação dos usos das terceirizações. No contexto de expansão das “empresas flexíveis”, a Lei 13.467/2017 impõe como uma necessidade imperativa a trípole destrutiva sobre o trabalho: terceirização, informalidade e flexibilidade (Antunes, 2022).

Em especial, vale destacar com mais atenção o trabalho intermitente, aprovado pela Contrarreforma Trabalhista. Em verdade, o termo “trabalho intermitente” surge em países como Portugal e Espanha para designar o trabalho relacionado às modalidades de atividades descontínuas e periódicas, em função do ritmo das estações ou dos modos de vida coletivos. Portanto, esta modalidade está autorizada apenas para empresas que atuam com atividades sazonais. Em Portugal, por exemplo, a legislação “impõe lapsos temporais mínimos e rígidos ao contrato intermitente, de modo a atribuir previsível e relevante subsistência ao trabalhador” (Gomes; Cunha, 2022, p. 100). Ademais, o empregado intermitente português tem direito à compensação monetária de 20% (vinte por cento) do salário base do trabalhador pelo período de inatividade, assegurando, assim, alguma renda

mínima. Como salta aos olhos, embora usem a mesma terminologia, a experiência ibérica está muito distante da realidade brasileira.

De fato, a modalidade de “trabalho intermitente”, no Brasil, é análoga ao chamado *zero hour contract* britânico - e não ao conceito lusitano - visto que o empregado intermitente é, na verdade, um desempregado que, por ventura, pode vir a ser convocado a trabalhar pelo empregador, recebendo apenas estritamente pelas horas efetivamente trabalhadas, ainda que tenha permanecido, indefinidamente, à disposição da empresa. Ao analisarem os motivos que levaram a Lei 13.467/2017 a adotar a terminologia ibérica, as pesquisadoras Ana Claudia Gomes e Regiane Cunha asseveram:

Acreditamos que a denominação legal brasileira - “contrato intermitente” – foi atribuída para pretender, implicitamente, estabelecer imediata associação com a figura laboral lusitana; e, com isto, receber “ares de bondade jurídica” (por ter sido acolhido em Estado que nos é referência jurídica); não obstante não haja entre tais contratos proximidade jurídica material (Gomes; Cunha, 2022 p.103).

De maneira ainda mais explícita, ao comparem os ordenamentos jurídicos português e brasileiro, as autoras afirmam:

No direito laboral ibérico o empregado intermitente tem a segurança de que irá ativar em uma época determinada (por meses, inclusive); ao contrário, no Brasil, o trabalhador intermitente não tem nenhuma previsibilidade de quando será convocado, quanto perceberá pela jornada minimamente desempenhada ou não desempenhada involuntariamente. Daí porque, em essência, o contrato intermitente brasileiro seja um contrato zero-hora, zero-jornada e zero-trabalho, como o britânico (Gomes; Cunha, 2022 p.103).

Portanto, esta “jornada móvel e variável”, herdeira jurídica do *zero hour contract*, adentrou à legislação brasileira de forma silenciosa, configurando-se em modalidade de “trabalho just-in-time” (Abílio, 2020), a expressar um elemento ainda mais devastador da proteção do trabalho.

Em relação à jornada de trabalho, a Lei 13.467/2017 modifica a forma de negociação das horas-extras, amplia a contratação 12h por 36h, flexibiliza o intervalo intrajornada e as pausas para alimentação, bem como incentiva a ampla utilização de bancos de horas. Ademais, esta contrarreforma trabalhista altera o conceito de salário, reduzindo-o a apenas a parcela básica dos vencimentos do trabalhador, estabelece novas regras em relação aos pedidos de equiparação salarial e possibilita o parcelamento das férias em até três vezes (DIEESE, 2017).

Ainda em relação às condições e contratos de trabalho, a Reforma Trabalhista cria a figura da “demissão em comum acordo”, que seria uma intermediação entre a “demissão sem justa causa” e a “demissão a pedido”. Em outras palavras, estipula uma forma de demissão em que o trabalhador obtém apenas metade do saldo do FGTS, além de não acessar

o benefício do seguro-desemprego, facilitando e barateando as formas de contratação e demissão.

Um terceiro aspecto relevante do desmonte da legislação trabalhista no Brasil estabelecido pela Lei 13.467/2017 são as restrições impostas ao poder normativo da Justiça do Trabalho e a limitação do acesso gratuito a esta esfera judicial, visto que, desde então, prevê o pagamento de honorários em caso de derrota na ação. Anteriormente, o trabalhador que alegasse insuficiência financeira podia requerer o benefício da gratuidade. Ademais, impõe custos da ação ao reclamante trabalhador que faltar audiências agendadas.

Como resultado, dois anos depois da promulgação das novas regras, o número de processos na primeira instância da Justiça do Trabalho diminuiu quase 32%⁶⁸, em fins de 2019. A diminuição da procura pela mediação da Justiça não se dá, evidentemente, devido a pacificação social nas relações capital x trabalho. De fato, os empregados recorrem menos à Justiça do Trabalho em razão do valor dos custos que têm que pagar em caso de perda de ação, a aumentar, portanto, a situação de vulnerabilidade do trabalho no contexto de ofensiva do capital.

Por fim, condizente com o projeto neoliberal, o enfraquecimento do sindicalismo brasileiro é, sem dúvida, um dos objetivos prioritários da implementação da Reforma Trabalhista, visto que permite a criação de representação no local de trabalho sem vinculação ao sindicato de empregados. Além disso, o artigo 545 da referida Lei torna facultativo o imposto sindical, inviabilizando, assim, a principal fonte de receita das entidades sindicais no Brasil. Dados oficiais mostram que, em 2018, primeiro ano desta Reforma, a arrecadação do imposto sindical caiu quase 90%, passando de R\$ 3,64 bilhões em 2017 para R\$ 500 milhões em 2018. O impacto foi maior para os sindicatos de trabalhadores, cujo repasse despencou de R\$ 2,24 bilhões para R\$ 207,6 milhões⁶⁹.

Em verdade, concernente ao novo padrão exportador de especialização produtiva (Osório, 2012), sustentado pelo investimento externo direto (IED), nos marcos da mundialização do capital (Chesnais, 1995), a Reforma Trabalhista tem como objetivo reduzir custos e baratear a força de trabalho, a fim de disputar, em melhores condições, a atração, para o País, do capital internacional. Vivenciamos, portanto, um quadro de “modernização catastrófica” (Alves, 2017), a desenhar um País ainda mais desigual.

⁶⁸ Conferir em: **Custas ao perdedor derrubam novas ações trabalhistas em 32%**. Disponível em: <https://www.conjur.com.br/2020-jan-06/custas-perdedor-derrubam-novas-aco-es-trabalhistas>

⁶⁹ Conferir em: **Sindicatos perdem 90% da contribuição sindical no 1º ano da reforma trabalhista**. Disponível em: <https://epocanegocios.globo.com/Economia/noticia/2019/03/epoca-negocios-sindicatos-perdem-90-da-contribuicao-sindical-no-1o-ano-da-reforma-trabalhista.html>

Seguindo as pistas de Harvey (2016), é possível afirmar que se aprofunda, no Brasil, o “nexo Estado-financeiras”, em que instituições estatais e oligarquia financeira, em articulação, atuam, sem nenhum controle democrático, a fim de controlar as finanças da nação e impor, em ritmo acelerado, o desmonte de direitos que punham limites à superexploração da força de trabalho sob a *lógica de produção ultraflexíveis e predatórios*. Com efeito, a restrição ou mesmo eliminação de direitos sociais e legislações protetoras do trabalho, arduamente conquistadas pelas lutas dos trabalhadores, amplia os processos espoliação mascarados através de políticas de austeridade.

Em suma, é possível afirmar que a Lei 13.467/2017, uma verdadeira *contrarreforma trabalhista*, “legalizou o ilegal”, promovendo segurança jurídica para as empresas, em especial as grandes corporações internacionais, promoverem, dentre outras medidas, a expansão da plataformização do trabalho e dos processos que, caracterizamos aqui, como *produção ultraflexível e predatória*.

4.2 Bolsonarismo e pandemia da Covid-19: processos de precarização do trabalho

O movimento bolsonarista emerge, como movimento de massa, na esteira do Golpe de 2016, ou seja, desponta das grandes manifestações de rua, ocorridas em 2015 e 2016, pelo impeachment da presidenta Dilma Rousseff (PT). Em verdade, trata-se de um movimento reacionário de classe média, em especial, de alta classe média, de orientação neofascista. Assim, de acordo com o cientista político Armando Boito Jr (2020):

Tal qual o fascismo original, o fascismo brasileiro é um movimento pequeno-burguês e de classe média. Para chegar ao governo esse movimento dependeu, também da mesma maneira que o fascismo original, de uma força externa e superior que lhe abrisse caminho. [...] No Brasil da segunda metade da década de 2010, a força externa e superior que cooptou o movimento fascista pequeno-burguês e de classe média foi o capital imperialista e a fração da burguesia brasileira a ele integrada, a burguesia associada. (2020, p. 19)

Com efeito, a aliança entre o imperialismo e a fração associada da burguesia local vinculada de modo subalterno ao capital estrangeiro, vocalizada pelos monopólios da mídia, coopta o nascente movimento de massa de extrema-direita, instrumentalizando a pauta de combate à corrupção e à “velha política”, a acirrar o antipetismo. Assim, o neofascismo é a alternativa à qual os setores reacionários do capital financeiro recorrem para garantir seus interesses de classe. Fascismo, nesse sentido, é entendido não apenas como forma de governo, mas também como fenômeno social e ideológico. Nesse contexto, a direita tradicional e a direita neofascista brasileiras se uniram taticamente contra o petismo e forjaram uma trama

para tirar do páreo eleitoral o seu principal oponente: Lula, condenado e preso injustamente por 580 dias (de 7 de abril de 2018 a 8 de novembro de 2019), em uma farsa judicial, no estilo do *lawfare*.⁷⁰

Embora Bolsonaro não fosse o candidato favorito das classes dominantes, sua candidatura se fortaleceu à medida que os partidos mais diretamente associados à Temer (MDB e PSDB) viram suas rejeições dispararem⁷¹. Os percursos de “golpes dentro do Golpe” (Carvalho, 2018), iniciado em 2016, resultaram na vitória do candidato de extrema-direita Jair Bolsonaro (na época, filiado ao PSL) nas eleições presidenciais de 2018, com 39% dos votos (ou 57 milhões), no segundo turno eleitoral. Dessa forma, esta vitória consolidou o fenômeno do “bolsonarismo”, entendido como um movimento de massas de extrema-direita com nítidos contornos neofascistas, no contexto da chamada “onda conservadora” (Demier; Hoeveler, 2016) na América Latina.

4.2.1 Governo Bolsonaro e a fascistização do “Brasil do Presente”

A ofensiva reacionária-liberal consolidou-se no Brasil a partir do governo Bolsonaro – portador de um projeto regressivo e destrutivo -, composto, desde o início, por inúmeras lideranças neofascistas que, além de deterem a Presidência da República, passaram a controlar importantes ministérios, como o das Relações Exteriores, da Educação, da Cidadania, da Mulher, da Família e dos Direitos Humanos e do Meio Ambiente. Inegavelmente, estes importantes postos governamentais foram entregues a militantes advindos da extrema-direita, a evangélicos conservadores e a ex-alunos de Olavo de Carvalho, principal guru do movimento neofascista brasileiro.

Ao mesmo tempo, somaram-se à cúpula do governo militares antidemocráticos e que defendiam, por vezes abertamente, a ditadura e os torturadores do antigo regime ditatorial, tal qual o general Brilhante Ustra. Vale ressaltar que o primeiro escalão do governo Bolsonaro possuía, em 2019, mais ministros com formação militar do que na gestão do ditador Castelo Branco (1964-1967), o que torna patente o crescente processo de militarização em curso ao longo do mandato presidencial. É digno de nota, ainda, o estudo do Ipea que aponta que a presença de representantes das Forças Armadas na administração federal saltou

⁷⁰ Sobre a farsa judicial que resultou na prisão de Lula, conferir o dossiê produzido pelo The Intercept Brasil: **As mensagens secretas da Lava Jato**. Disponível em: <https://theintercept.com/series/mensagens-lava-jato/>.

⁷¹ Vale ressaltar que, ao final do primeiro turno da eleição presidencial de 2018, a soma da votação em Geraldo Alckmin (PSDB) e em Henrique Meirelles (MDB) não ultrapassou 6%.

de 370 em 2013 para 1.085 em 2021. Ou seja, na gestão Bolsonaro, o número de militares na gestão do Estado aumentou 70%, entre 2013 e 2021⁷².

Com efeito, ao longo do governo de Jair Bolsonaro, assistimos ao retorno e à consolidação do “partido fardado” nas esferas de poder político, em que quanto mais se agudizavam as crises, mais os militares ganhavam espaço dentro do governo (Ortega; Marin, 2020). De fato, um expressivo segmento militar atua como partido político orgânico, a defender uma tutela militar sobre a política, as instituições e a sociedade brasileira, a exemplo da controversa interpretação do artigo 142 da Constituição Federal. Tendo em vista a implementação deste projeto de poder, o “partido fardado” fomentou a candidatura de Bolsonaro como forma de chegar ao Executivo por meio de eleições, diferentemente de 1964.

O Ministério da Economia, por sua vez, foi entregue a Paulo Guedes - banqueiro e economista ultraneoliberal, formado em Chicago, e representante dos interesses do capital financeiro - que radicalizou a política econômica neoliberal herdada do governo Temer. Ao analisar esta composição, Boito Jr (2020) afirma:

Tal heterogeneidade da equipe governamental não afasta o Governo Bolsonaro do padrão dos governos fascistas. Esses nunca foram governos “fascistas puro sangue”. Sempre contaram com a participação da direita tradicional. E essa composição heterogênea faz parte, digamos assim, do DNA dos governos fascistas: o fascismo como movimento é diferente do fascismo no governo e é exatamente essa metamorfose que exige composição política (2020, p. 18-19).

Desse modo, embora não se tenha configurado uma ditadura fascista no Brasil, concordamos com a elaboração de Boito Jr (2020) que caracterizou o governo Bolsonaro como burguês, neoliberal e predominantemente neofascista. Em verdade, vale destacar que esta caracterização enfrentou divergências no âmbito das Ciências Sociais, visto que, para alguns autores, o fascismo configura um fenômeno político típico do século XX e dos países imperialistas. Portanto, não seria correto falarmos em neofascismo no século XXI e em um país dependente, localizado na periferia do capitalismo internacional, tal como o Brasil.

Representando este posicionamento divergente, o cientista político Atilio Boron, em provocante artigo na imprensa, afirma que caracterizar o governo de Jair Bolsonaro como “fascista” é um erro grave, visto que “o fascismo não é definido por personalidades nem grupos, é uma forma excepcional do Estado” (Boron, 2019). Segundo o pensador argentino, o fascismo é uma “categoria histórica”, com características únicas e irrepetíveis. Para ele, as condições históricas que permitiram o surgimento do fascismo na Alemanha e na Itália podem ser sintetizadas em determinados elementos: no protagonismo de uma burguesia nacional no

⁷² Conferir em: **Presença de militares em cargos civis dispara sob Bolsonaro, revela estudo**. Disponível em: <https://veja.abril.com.br/politica/presenca-de-militares-em-cargos-civis-dispara-sob-bolsonaro-revela-estudo/>.

interior do bloco dominante; na intervenção estatal e o protecionismo econômico e no forte nacionalismo, com enfrentamento às potências dominantes. Desse modo, a ausência destas características no Brasil desautorizaria as análises que enxergavam um processo de fascistização em curso.

Armando Boito Jr (2019), em resposta ao texto de Boron, discorda da impossibilidade do ressurgimento do fascismo na atualidade, visto que este regime pode ser constituído ainda que com uma composição das classes e frações do bloco no poder diferente daquela que sustentou o fascismo clássico, na Alemanha e na Itália. Em outras palavras, a política econômica intervencionista e a política externa expansionista, existentes no fascismo clássico do período entreguerras, apenas expressou a hegemonia exercida pela fração da burguesia nacional no interior do bloco no poder. Especificamente, de acordo com Boito Jr (2019), no Brasil, o movimento neofascista alcança a posição de governo a circunscrever uma aliança entre a grande burguesia financeira internacional e a fração associada da burguesia local, vinculada, de modo subalterno, ao imperialismo, no interior do bloco no poder.

A rigor, podemos caracterizar o bolsonarismo como um movimento social neofascista, reacionário e de massas, ancorado, fundamentalmente, em setores de classe média e alta classe média, a constituir seu “núcleo duro” inicial e fiel. No entanto, o bolsonarismo ganhou difusa adesão eleitoral de setores populares, a partir de 2018, devido a determinadas razões: atuação de igrejas pentecostais e neopentecostais em prol da candidatura Bolsonaro, a manipularem de forma sensacionalista o sentimento conservador em matéria de costumes, em especial no combate à chamada “ideologia de gênero” e promoverem o pânico moral e a mercantilização da fé; abordagem conservadora do tema da corrupção; exploração do medo da violência e da insegurança nas periferias brasileiras; disseminação em massa de mentiras, eufemisticamente denominadas de *fake news*, com a complacência de empresas/plataformas como o Facebook e Whatsapp.

Nesse contexto de avanço do neofascismo, ao longo do governo Bolsonaro, houve um crescimento de 270% na atuação de grupos abertamente neonazistas no Brasil, de janeiro de 2019 a maio de 2021, com a existência de 530 núcleos extremistas no país⁷³. Portanto, coube à extrema-direita manipular e direcionar o profundo descontentamento e o ódio da classe média e de parte da classe trabalhadora com o sistema político e com a degradação da

⁷³ Conferir em: **Grupos neonazistas crescem 270% no Brasil em 3 anos; estudiosos temem que presença online transborde para ataques violentos.** Disponível em: <https://g1.globo.com/fantastico/noticia/2022/01/16/grupos-neonazistas-crescem-270percent-no-brasil-em-3-anos-estudiosos-temem-que-presenca-online-transborde-para-ataques-violentos.ghtml>.

vida e do trabalho, no contexto da grave crise do sistema capitalista. O discurso marcadamente antipetista e conservador no âmbito da moral e dos costumes obliterou o programa ultraneoliberal de desmanche das políticas públicas e retirada de direitos sociais e trabalhistas.

Ao longo da escalada autoritária e dos sistemáticos ataques à classe trabalhadora, o governo Bolsonaro pôs em prática uma agenda de contrarreformas que tem como resultado o incremento da superexploração da força de trabalho em meio à processos de produção ultraflexíveis e predatórios, a exemplo da reforma neoliberal da Previdência Social (Emenda Constitucional nº 103/2019), elaborada pela equipe do Ministério da Economia, chefiada por Paulo Guedes. Implementou, ainda, agressiva política de privatizações de portos e aeroportos, rodovias e ferrovias, parques e florestas, e até mesmo de faixas de telefonia 5G. Dada a oposição parlamentar e de movimentos sociais, outras propostas de privatizações como da Caixa Econômica Federal, do Banco do Brasil, dos Correios e Eletrobras foram impedidas.

O referido governo operou, também, dramático desmanche das políticas sociais, com sistemáticos cortes de verbas nas áreas da educação, saúde, assistência, cultura, dentre outras. Entretanto, entidades, movimentos sociais, partidos, sindicatos e organizações da sociedade civil buscaram reagir, em diversas oportunidades, ao sucateamento das políticas públicas, a exemplo dos protestos estudantis conhecidos popularmente como “Tsunâmi da Educação”, que ocorreram nos dias 15 de maio, 30 de maio, e 13 de agosto de 2019, em resposta aos cortes anunciados pelo ministro da Educação de Jair Bolsonaro, Abraham Weintraub.

A ofensiva do capital, representada no governo neofascista de Bolsonaro, realizou, também, o desmonte da estrutura de fiscalização ambiental, com ameaças, desmoralização, perseguições, redução nos orçamentos e precarização das condições de trabalho dos servidores do IBAMA e do ICMBio. Desse modo, o governo visava atender aos interesses das frações burguesas vinculadas ao neoextrativismo e ao agronegócio, que buscam ampliar a produção econômica e os lucros, a acarretar a liberação desenfreada de agrotóxicos e venenos, invasão de terras indígenas e quilombolas, expulsão de povos ribeirinhos, poluição dos rios, recordes de desmatamento e queimadas, bem como a violação da legislação ambiental.

No plano político, impôs censuras e perseguições à imprensa, aos movimentos sociais e ambientais, restrições democráticas e reiteradas afrontas às instituições públicas, inclusive com o patrocínio de manifestações golpistas que reivindicam o fechamento do

Congresso Nacional e do Supremo Tribunal Federal, contando com o reforço de militares, da ativa e da reserva, do governo e de fora dele.

Promoveu, sistematicamente, discurso de ódio contra mulheres e a pauta dos direitos reprodutivos, reafirmando posições reacionárias ante a população LGBT, ignorando políticas e programas de combate ao racismo e a violência contra população negra - inclusive, desmontando a Fundação Palmares – e atacando direitos dos povos originários, esvaziando a Funai e fazendo paralisar e, mesmo, regredir a política de demarcação de terras indígenas no Brasil, a agravar os índices de violências no campo e nas florestas⁷⁴. Decerto, como contraponto à política antipopular de Bolsonaro, os movimentos indígenas protagonizaram, também, espaços de resistência e de confrontação, a exemplo do Acampamento Terra Livre (ATL), organizado pela Articulação dos Povos indígenas do Brasil (APIB) e considerado o mais importante evento de mobilização dos povos indígenas do Brasil em defesa de seus direitos constitucionais.

Ao longo do governo de Jair Bolsonaro, a ampliação da escalada autoritária também fez-se sentir através do aumento da circulação de armas e da proliferação de grupos armados no país. De fato, em três anos, o número de armas registradas nas mãos de caçadores, atiradores e colecionadores, os chamados CACs, atingiu a marca de 1 milhão, triplicando desde dezembro de 2018, quando o presidente foi eleito, segundo dados oficiais do Exército obtidos pelos institutos Igarapé e Sou da Paz, através da Lei de Acesso à Informação⁷⁵. Este número era superior ao total de armas da instituição Polícia Militar⁷⁶. Chama atenção o fato de que o maior percentual de aumento no número de registro de armas – 700% - se deu justamente na região amazônica, palco de violências e inúmeros conflitos por terras nos últimos anos.

Em verdade, desde que chegou ao poder, Bolsonaro editou mais de 40 decretos para facilitar o acesso da população civil às armas. Somou-se a isto, a dificuldade de efetivar mecanismos de controle e rastreamento destes armamentos por parte das autoridades competentes e poderemos ter um quadro aproximado da tragédia brasileira em matéria de

⁷⁴ Lembremos, aqui, os assassinatos do servidor licenciado da Funai Bruno Araújo e do jornalista britânico Dom Phillips, mortos, em junho de 2022, no Vale do Javari, região Amazônica, que possui a maior concentração de povos indígenas isolados do mundo e é alvo da atuação de grupos criminosos.

⁷⁵ Conferir em: **Em 3 anos, número de armas registradas por caçadores, colecionadores e atiradores quase triplica e chega a 1 milhão.** Disponível em: <https://g1.globo.com/tj/rio-de-janeiro/noticia/2022/08/31/em-3-anos-numero-de-armas-registradas-por-cacadores-colecionadores-e-atiradores-quase-triplica-e-chega-a-1-milhao.ghtml>.

⁷⁶ Conferir em: **Número de armas de uso amador circulando no Brasil já supera o da Polícia Militar.** Disponível em: <https://www.brasilefato.com.br/2022/01/17/numero-de-armas-de-uso-amador-circulando-no-brasil-ja-supera-o-da-policia-militar>.

Segurança Pública. Esta política armamentista beneficiou os interesses do capital investido neste setor industrial. Nesse sentido, a Taurus, principal fabricante de armas do Brasil, afirma, em seu site, ter alcançado um crescimento na receita de 47,4%, na comparação do primeiro semestre de 2021 com o de 2022, totalizando um lucro líquido de R\$ 295,8 milhões⁷⁷. Além disso, o aumento do número de armas em circulação no país sem o devido o monitoramento oficial pode facilitar, também, a atuação de grupos criminosos e milicianos nas cidades brasileiras, agravar os números da violência urbana.

Em relação à política externa, destacou-se um alinhamento automático mais estreito com o imperialismo norte-americano, a implicar, inclusive, em hostilizações à China, principal parceiro comercial do Brasil, recolocando em bases ainda mais dramáticas a situação de dependência do capitalismo brasileiro. Em suma, instaurou-se um Estado inteiramente voltado para os interesses do grande capital, a assumir políticas ultraneoliberais, fragilizando, cada vez mais, a soberania nacional. Um Estado autoritário, conservador e reacionário, a desconsiderar pactos e regulações democráticas (Carvalho; Rodrigues Junior, 2019).

Ademais, a principal bandeira de Jair Bolsonaro na campanha de 2018, o combate à corrupção, foi sistematicamente ignorada ao longo do mandato presidencial. Assim, o governo aliou-se ao chamado Centrão⁷⁸ e se envolveu em casos de corrupção, tais como as “rachadinhas”, desvio de dinheiro público por meio da contratação de assessores fantasmas, e o “Orçamento Secreto”, esquema de uso do dinheiro público para a compra de apoio político no Congresso, por meio de emendas parlamentares “de relator”. Além disso, Bolsonaro impôs sigilos injustificáveis de 100 anos a documentos que poderiam provar atos ilícitos de seu governo e teve a família envolvida na compra com dinheiro vivo de 51 imóveis.

Inegavelmente, a dramática situação brasileira agravou-se com a pandemia do novo coronavírus ou da Covid-19, a acelerar e aprofundar a crise em curso no Brasil. Assim, o governo Bolsonaro foi atravessado por uma confluência de crises: econômica, política, social e sanitária. No entanto, esta interconexão de crises atravessou o país de maneiras distintas, evidenciando, de forma cada vez mais explícita, o conflito de classes e o aumento abissal das

⁷⁷ Conferir em: **Vendas de armas da Taurus cresce no Brasil 47,4% e empresa apresenta lucro líquido de R\$ 295,8 milhões**. Disponível em: <https://taurusarmas.com.br/pt/noticias/vendas-de-armas-da-taurus-cresce-no-brasil-474-e-empresa-apresenta-lucro-liquido-de-r-2958-milhoes-10-de-agosto-de-2022-0845>.

⁷⁸ Conjunto de partidos sem orientação ideológica e programática definidas que atuam no Congresso Nacional de forma fisiológica, assegurando proximidade com o Governo Federal, seja de esquerda ou de direita, a fim de garantir vantagens e privilégios. Atualmente, o bloco conta com cerca de 220 parlamentares e inclui parlamentares de partidos como o Progressistas, Republicanos, Solidariedade, PL, PTB, PSD, DEM, MDB, PROS, PSC, Avante e Patriota.

desigualdades sociais, com concentração de riqueza em um polo e o aumento da massa de miseráveis, no outro.

4.2.2 Pandemia da Covid-19 e agravamento da Questão Social: a emergência do capitalismo pandêmico

A Organização Mundial de Saúde – OMS foi alertada, em 31 de dezembro de 2019, sobre um surto de casos de pneumonia na cidade de Wuhan, província de Hubei, na China. Uma semana depois, as autoridades chinesas confirmaram a identificação de um novo tipo de coronavírus (SARS-CoV-2), causador da doença COVID-19, uma síndrome respiratória aguda grave. Em função do surto do novo coronavírus, a OMS decretou Emergência de Saúde Pública de Importância Internacional (ESPII) – o mais alto nível de alerta da Organização, em 30 de janeiro de 2020. Devido a ampla distribuição geográfica em diferentes regiões do mundo, a Covid-19 foi caracterizada pela OMS, em 11 de março de 2020, como uma pandemia.

Em verdade, a lógica de acumulação permanente e ampliada do capital, a estabelecer uma relação predatória com a natureza, favorece o aparecimento e disseminação de pandemias. De fato, essa destrutiva dinâmica global da acumulação do capital mantém-se a partir da espoliação dos recursos naturais e da força de trabalho (Harvey, 2014a), em permanentes processos de expropriações, a acarretar a degradação do meio ambiente e a precarização existencial dos sujeitos que trabalham. Com efeito, tal lógica de acumulação busca retomar as taxas anteriores de lucratividade do capital, visto que este enfrenta uma determinante crise estrutural, a se estender desde fins da década de 1960 até os dias atuais, com diferentes inflexões neste período. Ademais, como nos alerta a historiadora Virginia Fontes (2020), o sistema do capital já ingressava em uma nova expressão da crise capitalista antes mesmo da pandemia do novo coronavírus:

Antes de falar da crise sanitária, é preciso lembrar que já estávamos ingressando numa nova crise capitalista, de novo por superprodução de capitais, pois o enorme volume de capitais, sob forma de títulos ou de dinheiro, que precisam se valorizar, já estavam implodindo a vida social. Longe da falaciosa versão de que “vínhamos crescendo e o vírus pode atrapalhar”, apresentada por Trump e por Bolsonaro, a crise já estava em curso, e era anunciada pelos próprios economistas burgueses (Fontes, 2020: 2).

Nesse sentido, esta confluência entre o sistema de metabolismo antissocial do capital⁷⁹, crise estrutural e explosão do coronavírus configura na contemporaneidade, de acordo com Antunes (2022), o *capitalismo pandêmico*, em seu sentido profundamente discriminatórios em relação às classes sociais e predatório da natureza e da força de trabalho.

De fato, a ação humana orientada para valorização do capital, em meios aos processos de crise estrutural, tem imposto profundas mudanças ambientais, com a destruição de florestas e outros ecossistemas naturais para criar espaços para áreas urbanas, assentamentos, terras agrícolas e indústrias. Desse modo, a especulação econômica sobre os territórios impulsiona o avanço sobre áreas de vida selvagem, facilitando a transmissão de doenças entre animais e seres humanos. Além disso, a expansão desenfreada de capitais em escala planetária, em meio a chamada globalização, a promover a intensa circulação de mercadorias e pessoas, cria as condições propícias para a rápida disseminação de enfermidades entre os países. Desse modo, a “globalização de doenças” é gestada pelo próprio modo de funcionamento do capitalismo contemporâneo.

Em meio a quatro décadas de mundialização do capital e de implementação do neoliberalismo no mundo, como destaca Harvey (2020), esta pandemia, de dimensão global, encontrou países com sistemas de saúde pública fragilizados, Estados nacionais com restrições orçamentárias para as políticas sociais, com déficit de funcionamento e incapacidade para atender à população. Portanto, em meio ao contexto da mundialização do capital e da globalização, a mercantilização da saúde promovida pelos processos de ajuste neoliberal contribuiu para transformar a pandemia da Covid-19 em uma crise sanitária e humanitária de contornos catastróficos.

A pandemia do novo coronavírus, no Brasil, portanto, ganhou contornos ainda mais dramáticos devido a sistemática recusa, por parte do governo de Jair Bolsonaro, em adotar parâmetros científicos no enfrentamento à doença, tais como o incentivo ao uso de máscara, a promoção do distanciamento social e o investimento na aquisição de vacinas. Em verdade, o chefe do Executivo Federal agiu na contramão do que indicavam os especialistas e as autoridades sanitárias internacionais: instaurou um “desgoverno” no país, ao assumir uma postura irresponsável de descaso e de desqualificação da crise.

⁷⁹ Para elaboração do conceito de “sistema de metabolismo antissocial do capital”, Ricardo Antunes se inspira em Karl Marx, no livro *O capital* e, especialmente, em István Mészáros, na obra *Para além do capital*. Assim, o autor busca apanhar os nexos e complexas engrenagens que movem o sistema do capital, em sua permanente lógica expansionista, destrutiva e autofágica.

Diante da desastrosa gestão da pandemia operada pelo governo Bolsonaro, movimentos sociais, sindicatos e diversas entidades realizaram manifestações por todo o país a favor do impeachment do presidente da República, pela compra de mais vacinas contra o novo coronavírus e pela manutenção do auxílio emergencial. Ademais, em meio a pressão da opinião pública, o Senado Federal instalou a CPI da Covid, que esteve ativa entre os dias 27 de abril a 26 de outubro de 2021, para apurar a atuação do Governo Federal durante a pandemia e contratos com indícios fraudulentos que envolveram o Ministério da Saúde e empresas privadas. Ao final do processo, a comissão indiciou 78 pessoas e duas empresas. Ademais, pediu o indiciamento de Bolsonaro por charlatanismo, prevaricação, infração de medida sanitária preventiva, emprego irregular de verba pública; epidemia com resultado de morte. Com efeito, as ações e omissões do governo Bolsonaro contribuíram, decisivamente, para o agravamento da pandemia no Brasil.

Inegavelmente, o governo Bolsonaro - inspirado em Donald Trump, então presidente dos Estados Unidos - resistiu em deter os fluxos da economia, ao retardar medidas de isolamento social e incentivar aglomerações nas ruas de movimentos de extrema-direita que lutavam contra as condições de segurança sanitária da população brasileira, com gravíssimas consequências na difusão acelerada da doença e das mortes. E mais, este posicionamento político esteve ancorado em uma falsa dicotomia que impunha aos trabalhadores a perversa escolha entre salvar vidas ou preservar a economia e os empregos em meio a uma pandemia⁸⁰. Indubitavelmente, neste “fetichismo da mercadoria” (Marx, 2011) as relações entre as pessoas aparecem “coisificadas” e metamorfoseadas em relações econômicas, que ganham prioridade absoluta sobre a vida. Diante da condução criminoso do país frente à pandemia, Bolsonaro foi denunciado ao Tribunal Penal Internacional de Haia por crimes contra a humanidade.

Desse modo, Bolsonaro e o bolsonarismo, enquanto movimento neofascista, buscaram, incessantemente, o atendimento dos interesses das grandes frações burguesas, ao preservarem, a todo custo, a dinâmica da economia, mesmo às custas da contaminação e morte de milhões de pessoas. De fato, nesse mesmo período, as grandes corporações obtiveram lucros astronômicos. A Amazon, empresa de comércio online, por exemplo, teve um aumento de vendas de R\$ 63 mil por segundo! Empresas de entrega como Ifood, Rappi e UberEats tiveram aumento de 30% no número de pedidos (Oxfam, 2020).

⁸⁰ Conferir em: **Em pronunciamento, Bolsonaro compara vidas a empregos**. Disponível em: <https://www.dw.com/pt-br/em-pronunciamento-bolsonaro-compara-salvar-vidas-a-preservar-empregos/a-52975427>.

Por outro lado, os números do SEBRAE (Oxfam, 2020) revelam que cerca de 10 milhões de pequenos e médios empreendimentos, responsáveis por 55% dos empregos e por 27% do PIB nacional, precisaram interromper suas atividades temporariamente. Essa situação das empresas impactou diretamente no número de desemprego no Brasil, que chegou a 13,8% no trimestre encerrado em julho de 2020, maior taxa desde 2012, segundo o IBGE. Somente após quatro meses desde o início da pandemia da Covid-19 que os pequenos negócios passaram a receber o crédito disponibilizado pelo governo federal, porém menos da metade destes empreendimentos foram, de fato contemplados. Durante essa crise, mais de 700 mil autônomos ficaram sem renda, a maioria mulheres e negros, segundo a Oxfam Brasil (2020). Em verdade, o Governo Bolsonaro liberou, em 2020, US\$ 2 bilhões a menos de crédito para pequenas e médias empresas.

A opção explícita em prol da “saúde do mercado” ficou patente, também, no pacote de 1,2 trilhão de reais, anunciado em março de 2020⁸¹, para blindar o sistema financeiro em meio às crises sanitária e econômica. Como afirma Fontes (2020):

Mais uma vez, como fizeram em 2008 e em 2012, os governos capitalistas despejam trilhões de dólares para os proprietários de capital, numa negação óbvia e repetida (posto fazerem isso regularmente fora dos olhares do público) da pregação dogmática que repetiram todos os dias, do ‘ajuste fiscal’ e do controle da dívida pública. A hipocrisia agora dispensa véus. Não destinam tais recursos para os trabalhadores e nem para as políticas de cunho social.

Enquanto destinou recursos extraordinários para combater os impactos negativos da pandemia sobre o sistema financeiro e beneficiar grandes corporações, o Governo Federal, contudo, recusou-se a coordenar nacionalmente as ações que buscaram mitigar os efeitos da Covid-19 na população brasileira. Assim, amparou-se na ideologia neoliberal, a defender que a responsabilidade dos cuidados com a saúde e a vida dos indivíduos não são um problema coletivo, mas individual. Dessa forma, caberia a cada um manter-se vivo e em condições de produzir sua própria subsistência. Em verdade, em meio a uma gravíssima crise sanitária, o governo Bolsonaro deu continuidade à ofensiva ultraneoliberal, marca indelével da composição de forças que o sustentou no poder⁸². Neste cenário de capitalismo pandêmico, agravado pelas políticas ultraneoliberais impostas pelo capital financeiro, revelou-se, com

⁸¹ Conferir em: **Com crise, BC já anunciou R\$ 1,2 trilhão em recursos para bancos**. Disponível em: <https://economia.uol.com.br/noticias/estadao-conteudo/2020/03/23/com-crise-bc-ja-anunciou-r-12-trilhao-em-recursos-para-bancos.htm>.

⁸² É importante lembrar que, no início da pandemia, até mesmo o auxílio emergencial foi rechaçado por Bolsonaro e pelo ministro Paulo Guedes e, apenas em razão da oposição parlamentar e da pressão da opinião pública, o programa emergencial foi implementado.

ainda maior dramaticidade, as profundas clivagens e desigualdades que marcam a sociedade do capital.

Em tempos de governo Bolsonaro e pandemia do novo coronavírus, a “Questão Social” se acentuou e ganhou contornos de intensa dramaticidade. Em verdade, a “Questão Social” é indissociável do modo de produção de acumulação capitalista e pode ser compreendida como parte constitutiva do “processo de produção das condições materiais da vida humana, quanto dos processos que se desenvolvem sob relações sociais - históricas - econômicas de produção específicas” (Iamamoto, 2001, p. 11). Assim, no Brasil e em diversos países, a pandemia do novo coronavírus foi acompanhada pelo aumento das desigualdades sociais e da crescente concentração de renda e riqueza nas frações burguesas.

Karl Marx, ao analisar a “lei geral da acumulação capitalista”, no livro *O Capital*, nos alerta para o caráter crescentemente antagônico desta acumulação, pois “à medida que o capital é acumulado, a situação do trabalhador, seja sua remuneração alta ou baixa, tem de piorar” (2011, p. 472). Portanto, segundo o autor:

a acumulação de riqueza num polo é, ao mesmo tempo, a acumulação de miséria, o suplício do trabalho, a escravidão, a ignorância, a brutalização e a degradação moral no polo oposto, isto é, do lado da classe que produz seu próprio produto como capital (Marx, 2011, p. 472).

Dessa maneira, a contraparte do aumento exponencial de riqueza nas mãos do grande capital é a ampliação da pobreza e miséria que acomete aquelas que vivem do trabalho. No Brasil, o agravamento da “Questão Social” se faz sentir, dentre outras formas e expressões, no acirramento do problema da fome.

Segundo o 2º Inquérito Nacional sobre Insegurança Alimentar no Contexto da Pandemia da Covid-19 no Brasil⁸³, um imenso contingente de 33,1 milhões de pessoas não tinham o que comer, em 2022. Em pouco mais de um ano, aumentou em 14 milhões o número de famintos no país. E mais, esta importante pesquisa demonstrou que mais da metade (58,7%) da população brasileira - em números absolutos, são 125,2 milhões de brasileiros - conviviam com a insegurança alimentar em algum grau – leve, moderado ou grave (fome), fazendo o país regredir a um patamar equivalente ao da década de 1990⁸⁴.

A dramática conjuntura nacional - marcada pelo aumento do desemprego, da pobreza e da miséria, expressos pelos alarmantes números da pesquisa da Rede PENSSAN –

⁸³ Pesquisa realizada pela Rede Brasileira de Pesquisa em Soberania e Segurança Alimentar e Nutricional (Rede PENSSAN) e apoiada pelas organizações Oxfam Brasil, Ação da Cidadania, Action Aid Brasil, Fundação Friedrich Ebert Brasil, Ibirapitanga e Sesc São Paulo.

⁸⁴ Conferir em: Fome avança no Brasil em 2022 e atinge 33,1 milhões de pessoas. Disponível em: <https://www.oxfam.br/noticias/fome-avanca-no-brasil-em-2022-e-atinge-331-milhoes-de-pessoas/>.

tem em suas raízes o agravamento da crise econômica capitalista, intensificada pela crise sanitária da Covid-19, e a ofensiva neofascista e ultraneoliberal, representada pelo governo Bolsonaro (Boito Jr, 2020). Com efeito, este governo, resultante da crise de 2015 e dos processos que levaram ao Golpe de 2016, efetivou o desmonte das políticas públicas – particularmente de saúde, previdência e assistência –, que promoviam a redução das desigualdades sociais da população.

Inegavelmente, nesse contexto de agravamento da “Questão Social” - com aumento das desigualdades sociais, de renda, de etnia/raça e de gênero – e de desmanche das políticas de proteção social, o pesado ônus da pandemia da Covid-19 recai sobre a classe trabalhadora, especialmente, sobre os segmentos mais precarizados que sofreram com as terceirizações, informalidade e desemprego.

4.2.3 O trabalho sob fogo cruzado em tempos de bolsonarismo e da pandemia da Covid-19

Jair Bolsonaro, ainda durante a campanha para presidente do Brasil, em 2018, já apresentava as diretrizes do projeto político de aguçamento da superexploração da força de trabalho no país nos marcos da *lógica de produção ultraflexível e predatória*. Em seu plano de governo, o candidato da extrema direita defendia a criação de uma “carteira de trabalho verde e amarela”, em que o contrato individual entre trabalhador e empregado pudesse prevalecer em relação à Consolidação das Leis do Trabalho (CLT). Indubitavelmente, esta proposta estava em total consonância com a Reforma Trabalhista aprovada por Temer, na esteira do Golpe de 2016, que instituiu a “era do negociado sobre o legislado”, partindo da premissa de que trabalhadores e empregadores têm liberdade e igualdade nas decisões contratuais, não precisando, portanto, estarem amparados em legislação protetora do trabalho.

A proposta da “Carteira de Trabalho Verde Amarela” (CTVA), apresentada ao Congresso sob a forma da Medida Provisória nº 905/2019, alterava consideravelmente a CLT e previa a ampliação de vantagens aos empresários com a desoneração da folha de pagamentos e a diminuição de direitos trabalhistas. A CTVA destinava-se à contratação de jovens entre 18 a 29 anos, em primeiro emprego, para atividades permanentes ou temporárias da empresa, com vencimento prefixado em no máximo um e meio salário mínimo e tempo de contrato de até 24 meses. Ademais, oferecia ao empregador um conjunto de vantagens tributárias como desoneração da contribuição para o Regime Geral de Previdência Social, do

salário-educação, da contribuição para entidades de classe e diminuição para o depósito para o Fundo de Garantia do Tempo de Serviço (FGTS) (DIEESE, 2020).

A proposta da CTVA fundamentava-se na tese, já alardeada por Michel Temer no contexto de aprovação da Reforma Trabalhista, de que a redução na proteção trabalhista estimularia a criação de empregos. De fato, esta tese demonstrou-se ser uma falácia, visto que o "boom" de empregos prometido não se concretizou⁸⁵. Em verdade, a CTVA, aventada pelo governo Bolsonaro, ao desonerar a folha de pagamento, acarreta, na prática, prejuízo fiscal para o Estado, em especial à Previdência Pública. Além disso, aumenta o grau da precarização do trabalho com o rebaixamento de salários, redução de direitos e piora nas condições de emprego. Em meio a polêmicas, protestos e mobilizações da sociedade civil, o referido projeto foi rejeitado duas vezes pelo Congresso Nacional.

No contexto de eclosão da pandemia da Covid-19, em março de 2020, o governo Bolsonaro instituiu e o Congresso aprovou o Programa Emergencial de Manutenção do Emprego e da Renda (PEMER), por meio da Lei nº 14.020/2020, que permitia a redução da jornada de trabalho e do salário, bem como a suspensão do contrato de trabalho. Estabeleceu, ainda, o Benefício Emergencial de Preservação do Emprego e da Renda (BEm), com o intuito de compensar parte da perda de rendimentos que ocorresse nesse período, com validade até dezembro de 2020.

Após a pressão de empresários, dado o agravamento da crise econômica em decorrência da pandemia, o programa foi retomado em abril de 2021, por meio da MP nº 1.045, e renovado, uma vez mais, em agosto do mesmo ano. Neste último texto substitutivo, foram incluídas novas matérias que aprofundam a precarização do trabalho no Brasil: reviveu-se, com outro nome, a Carteira de Trabalho Verde e Amarela - que reduz direitos trabalhistas na contratação de jovens em primeiro emprego e de adultos com 55 anos ou mais de idade -, por meio do Priore (Programa Primeira Oportunidade e Reinserção no Emprego); e foram introduzidos o Requip (Regime Especial de Trabalho Incentivado, Qualificação e Inclusão Produtiva)⁸⁶ e o Programa Nacional de Prestação de “Serviço Social Voluntário”⁸⁷.

⁸⁵ De acordo com pesquisadores do Centro de Pesquisa em Macroeconomia das Desigualdades da Universidade de São Paulo (Made-USP), em estudo publicado em maio de 2022, a “a reforma trabalhista não apresentou efeito estatisticamente significativo sobre a taxa de desemprego”. Disponível em: https://madeusp.com.br/wp-content/uploads/2022/05/npe_21_reforma_trabalhista.pdf.

⁸⁶ O programa é destinado a quem está sem registro em carteira de trabalho há mais de dois anos, a jovens de 18 a 29 anos e a beneficiários do Bolsa Família com renda mensal familiar de até dois salários mínimos. Prevê, ainda, o pagamento de bônus pelo trabalho em jornadas semanais de até 22 horas (BIP) e de uma bolsa por participação em cursos de qualificação de 180 horas ao ano (BIQ). No entanto, esta relação contratual não é considerada para qualquer fim trabalhista, previdenciário ou fiscal, portanto, o beneficiário não tem acesso a qualquer direito trabalhista, visto que o bônus e a bolsa são considerados indenização (DIEESE, 2021).

Efetivamente, sob a mistificação da alegada tese ultraneoliberal de que reduzindo direitos e flexibilizando regras trabalhistas seria possível enfrentar o problema do desemprego estrutural, tem-se, em verdade, a materialização na forma de lei de mecanismos que culminam, em uma nação dependente como o Brasil, em processos que se estabelecem sob a *lógica de produção ultraflexível e predatória*.

Ademais, o bolsonarismo e a pandemia da Covid-19 desnudaram e aprofundaram, em todos os sentidos, a precarização do trabalho: altas taxas de desemprego – que já se encontravam em um patamar elevado no período que antecedeu à pandemia -, informalidade e baixos rendimentos; longas e intensas jornadas de trabalho; assédio moral e alarmantes índices de acidentes e adoecimento ocasionados pelo desrespeito às normas de saúde e segurança do trabalhador fizeram e fazem parte do cotidiano daqueles e daquelas que compõe a classe trabalhadora no Brasil. Nesse sentido, afirma Ricardo Antunes (2022):

Com uma *aparência* inicial *policlassista*, a pandemia do capital é *de fato* muito mais funesta ao atingir o *corpo da classe trabalhadora e, sucessiva e progressivamente, o corpo-classe das mulheres trabalhadoras brancas, o corpo-classe das trabalhadoras negras, indígenas, imigrantes, refugiadas, LGBTs* etc. Sob a impulsão das *necessidades mais elementares que lhe são vedadas*, tais setores da população dirigiram-se ao trabalho e à aglomeração social, aproximando-se potencialmente da contaminação e da morte (2022, p. 30).

Decerto, os processos de precarização do trabalho atingiram, de maneira ainda mais dramática, os segmentos mais vulneráveis da classe trabalhadora - atravessada por clivagens de gênero, raça/etnia, sexualidade, etc. -, com destaque para as frações desta classe que se encontram na informalidade e na intermitência, como alternativa aos horrores do desemprego estrutural. Assim, o capital, em sua lógica de permanente valorização e acumulação, combina elementos de exploração econômica e opressão social.

O capitalismo pandêmico (Antunes, 2022) aguçou as contradições existentes na formação socioeconômica dependente brasileira, ao interromper o acesso e a permanência no mercado de trabalho, aprofundar a crise econômica estrutural e expandir a massa de precarizados e desempregados.

⁸⁷ “O programa seria operacionalizado pelas prefeituras municipais interessadas em ofertar oportunidades de trabalho em atividades de interesse público, sem constituir vínculo empregatício formal ou profissional de qualquer natureza. Os possíveis beneficiários do Programa são: jovens de 18 a 29 anos e adultos com mais de 50 anos de idade, o que constitui amplo público potencial. Esse trabalho “voluntário” teria a duração de 18 meses, sendo remunerado a um valor máximo de R\$ 240,00 mensais (denominado de contraprestação pecuniária), para uma jornada de até 48 horas mensais, limitada a seis horas diárias, dando ao trabalhador apenas o direito ao vale-transporte” (DIEESE, 2021, p. 16).

4.3 Emergência de empresas-plataformas digitais e o trabalho de motoristas de aplicativo em Fortaleza

Ao longo da segunda década do século XXI, no contexto de mudanças no padrão de acumulação e reprodução do capital, poderosas corporações globais – tais como a Amazon, Uber, Cabify, 99, iFood, Rappi, Glovo, dentre outras – adentraram no mercado brasileiro impondo novas modalidades de trabalho para as quais não haviam, ainda, previsão na forma da lei. Assim, a regulamentação do teletrabalho, do trabalho intermitente, temporário, parcial e a ampliação dos usos das terceirizações ocasionadas pela Reforma Trabalhista, no Brasil, tiveram como objetivo adequar a legislação vigente à realidade que, de fato, já vigorava em parte do mundo do trabalho brasileiro, a exemplo do setor de transporte particular de passageiro via plataformas digitais, tendo a empresa Uber como principal modelo.

A Uber iniciou, em 2014, suas operações nas principais capitais brasileiras que sediavam eventos dos jogos de futebol da Copa do Mundo no Brasil, naquele ano. Desse modo, as transformações operadas por este “mega-evento” - assim como pelos Jogos Olímpicos do Rio de Janeiro, em 2016 - consolidaram um modelo de mercantilização das cidades sob a lógica da fragmentação e privatização dos espaços públicos, da segregação socioespacial, da exclusão e criminalização da pobreza, a favorecer a expansão de formas *ultraflexíveis e predatórias de trabalho* no país.

A chegada da empresa Uber às cidades brasileiras foi marcada por diversos protestos públicos de motoristas de táxi que viram seu trabalho ameaçado pela empresa estrangeira concorrente. Em verdade, a forte reação de taxistas brasileiros - que acusavam esta empresa de exercício ilegal da profissão e de se configurar em “serviço clandestino”, já que não possuía autorização das prefeituras das cidades em que operava -, somava-se às mobilizações de trabalhadores de inúmeras cidades ao redor do mundo. Em 2014, a oposição à Uber fazia-se sentir em protestos que ocorriam em 150 cidades de 41 países onde estava presente, tais como Londres, Paris, Berlim, Barcelona, Madri e Milão, além de enfrentar problemas com autoridades em Bruxelas, Seul, Xangai e nos estados de Victoria, na Austrália e Virginia, nos Estados Unidos⁸⁸.

⁸⁸ Conferir em: **Inimigo número 1 dos taxistas, aplicativo Uber vira caso de polícia.** Disponível em: https://www.bbc.com/portuguese/noticias/2014/07/140723_aplicativo_uber_polemica_rb; **Taxistas protestam contra apps de transporte no Brasil e no mundo.** Disponível em: <https://noticias.uol.com.br/tecnologia/album/2014/06/11/taxistas-protestam-contr-apps-de-transporte-no-brasil-e-no-mundo.htm?foto=1>.

Inegavelmente, a prática da Uber caracterizou-se em adentrar nos espaços nacionais por via local, a partir das cidades, em total desconsideração das leis municipais, operando um curto-circuito nas formas democráticas de gestão das cidades e de transporte coletivo dos diversos países que ingressou (Fontes, 2017).

Em Fortaleza, a Uber iniciou suas operações em 29 de abril de 2016, dois anos depois de adentrar no mercado nacional a partir da cidade do Rio de Janeiro. De fato, a conjuntura de acirramento das desregulamentações ultraliberais que se abre com o Golpe de 2016, a culminar na Reforma Trabalhista de 2017, parece favorecer a expansão de iniciativas empresariais que passam ao largo da legislação trabalhista. Assim como no restante do país, a entrada da Uber em Fortaleza também foi marcada por forte reação de taxistas, através de mobilizações⁸⁹, carreatas ou, mesmo, confronto físico, pois temiam a regularização do referido serviço na capital cearense.

Em consonância aos apelos dos taxistas locais, Roberto Cláudio, então prefeito de Fortaleza, em 2016, ressaltou que cabia ao poder municipal autorizar o serviço de transporte de passageiros, conforme a Lei Ordinária Municipal 7.163/92 que versa sobre a regulamentação do serviço de transporte coletivo do município de Fortaleza. Portanto, na ausência de qualquer regulamentação, a atuação de empresas como Uber era ilegal⁹⁰. Seguindo este entendimento, a prefeitura de Fortaleza, por meio da Empresa de Transporte Urbano de Fortaleza (Etufor), intensificou as ações de fiscalização contra o transporte de passageiros não regulamentado, acarretando multas e apreensões de carros de motoristas da Uber no município⁹¹. Vale ressaltar que, dada a repercussão do referido impasse em matéria de mobilidade urbana, essa questão emergiu com ênfase entre os candidatos durante a eleição para prefeitura de Fortaleza, em 2016⁹². Na ocasião, o candidato Roberto Cláudio sagrou-se vencedor para a reeleição ao paço municipal, cumprindo o segundo mandato entre os anos de 2017 e 2020.

⁸⁹ Conferir em: **Protesto contra Uber reúne taxistas pelo 2º dia em Fortaleza**. Disponível em: <https://diariodonordeste.verdesmares.com.br/negocios/protesto-contrUber-reune-taxistas-pelo-2-dia-em-fortaleza-1.1547360>; **Sinditáxi propõe lei para barrar Uber em Fortaleza**. Disponível em: <https://diariodonordeste.verdesmares.com.br/negocios/sinditaxi-propoe-lei-para-barrar-uber-em-fortaleza-1.1531924>.

⁹⁰ Conferir em: **"Transporte de passageiros sem regulamentação é ilegal", diz Roberto Cláudio sobre Uber**. Disponível em: <https://diariodonordeste.verdesmares.com.br/metro/transporte-de-passageiros-sem-regulamentacao-e-ilegal-diz-roberto-claudio-sobre-uber-1.1549952>.

⁹¹ Conferir em: **Carros da Uber são apreendidos em Fortaleza**. Disponível em: <https://diariodonordeste.verdesmares.com.br/negocios/carros-da-uber-sao-apreendidos-em-fortaleza-1.1543282>.

⁹² Conferir em: **Candidatos comentam regulamentação do Uber em Fortaleza**. Disponível em: <https://www.al.ce.gov.br/index.php/comunicacao/agencia-assembly/noticias/item/56626-candidatos-comentam-regulamentacao-do-uber-em-fortaleza>.

No contexto de início das operações da Uber na capital cearense e da emergência das discussões acerca da regulação do transporte individual privado de passageiros no Brasil, é fundada, em julho de 2017, a Associação dos Motoristas Privados do Transporte Individual de Passageiros do Ceará (AMPIP-CE)⁹³. No ano seguinte, em 2018, surge a Associação dos Motoristas de Aplicativo do Ceará (AMAP-CE), segundo relato nas redes sociais de Rafael Keylon⁹⁴, que se apresenta como fundador desta entidade⁹⁵. Além disso, em 2019, um grupo de motoristas fundou o Sindicato dos Motoristas de Transporte Privado e Particular Individual de Passageiros por Aplicativos e Plataformas Digitais de Fortaleza e Região Metropolitana (Sindiaplic).

Efetivamente, a fundação de duas associações representativas – a AMPIP-CE, ainda em 2017, e a AMAP-CE, em 2018 – e do Sindaplic revela a disposição de organização, a incidência no debate público a respeito da plataformização do trabalho e as divergências e clivagens existentes no interior deste fragmentado segmento do novo proletariado de serviços, em Fortaleza. Ademais, além das referidas entidades representativas, os/as motoristas de aplicativo da capital cearense organizam-se em inúmeros grupos de WhatsApp (a exemplo do Divas no Asfalto, Fênix do Asfalto, Águias no Asfalto, dentre outros), sendo cada um destes grupos composto por administradores e um líder que, por sua vez, seguem outras lideranças⁹⁶.

Neste contexto de intensas polêmicas e mobilizações, entre 2014 e 2018, a Uber, bem como a 99 app e Cabify⁹⁷, tornaram-se, no Brasil, as empresas-plataforma dominantes na oferta de transporte individual de passageiros via aplicativos, a partir de decretos ou leis municipais que autorizavam a oferta de tal serviço. Contudo, inexistia, ainda, uma legislação federal que regulamentasse, em todo território nacional, a atuação destas empresas-plataforma.

⁹³ Inicialmente, a entidade teve como sede um escritório localizado na Avenida dos Expedicionários, 4598, bairro Parreão, em Fortaleza, e consagrou Pedro Afonso Rocha Moreira como primeiro presidente. Conferir no Mapa das Organizações da Sociedade Civil (MOSC), gerido pelo Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (IPEA). Disponível em: <https://mapaosc.ipea.gov.br/detalhar/1247040>

⁹⁴ Conferir o relato no perfil do Instagram de Rafael Keylon. Disponível em: <https://www.instagram.com/p/Cgb9HDEI2PV/>.

⁹⁵ A sede da entidade está localizada na rua Waldery Uchoa 6, no bairro Benfica, em Fortaleza-Ce, Vale mencionar que, segundo o Mapa das Organizações da Sociedade Civil (MOSC), a AMAP-CE foi fundada no ano de 2020.

⁹⁶ Informações obtidas, em 03 de março de 2023, com Evans Sousa, que se apresenta como uma destas lideranças de motoristas de aplicativo em Fortaleza. Evans Sousa é administrador do MAPLAY TV, canal do YouTube criado para produzir conteúdo para motoristas e usuários de aplicativos de mobilidade. Disponível em: <https://www.youtube.com/c/MAPLAYTV>

⁹⁷ Startup de origem espanhola, fundada em 2011. Iniciou suas operações no Brasil em 2016, quando as concorrentes Uber e 99 app já estavam estabelecidas. Em 2021, anunciou a saída do mercado brasileiro.

Somente em 2018, a Câmara dos Deputados aprovou e o presidente Michel Temer sancionou a Lei 13.640/2018⁹⁸, que promovia alterações na Política Nacional de Mobilidade Urbana, instituída em 2012. A nova lei, no inciso X do artigo 4º, estabelece importante alteração no conceito de transporte privado, ao defini-lo como:

Transporte remunerado privado individual de passageiros: serviço remunerado de transporte de passageiros, não aberto ao público, para a realização de viagens individualizadas ou compartilhadas solicitadas exclusivamente por usuários previamente cadastrados em aplicativos ou outras plataformas de comunicação em rede (Brasil, 2018).

Ademais, a Lei Federal 13.640/2018 não exige que os carros de transporte individual de passageiros via aplicativos tenham placa vermelha, como ocorre com os táxis, em que as licenças são concessões do poder público. Além disso, a legislação estabelece o dever dos municípios e do Distrito Federal de regulamentar e fiscalizar esses serviços.

A legalização da atuação das empresas-plataforma de transporte individual no Brasil - após as mudanças na legislação protetora do trabalho impostas pela Reforma Trabalhista de 2017 - representou a consolidação definitiva e a expansão desta modalidade em solo nacional, com forte inserção do capital estrangeiro. Assim, em meio às negociações em torno da nova lei, a 99 app, startup brasileira de mobilidade, foi adquirida pela empresa chinesa DiDi Chuxing⁹⁹, maior plataforma de transporte por aplicativo do mundo, por 960 milhões de dólares¹⁰⁰.

Em acordo com as novas diretrizes nacionais, a Câmara Municipal de Fortaleza aprovou, no dia 15 de maio de 2018, o Projeto de Lei nº 204/2018, que regulamenta o serviço de transporte de passageiros por aplicativo na capital cearense¹⁰¹. Em junho do mesmo ano, o prefeito de Fortaleza, Roberto Claudio, sancionou a Lei 10.751/2018, que dispõe sobre a

⁹⁸ Conferir LEI Nº 13.640, DE 26 DE MARÇO DE 2018. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2015-2018/2018/lei/113640.htm.

⁹⁹ “Didi Chuxing é a líder mundial de transportes por plataforma móvel. A companhia oferece uma carteira completa de opções de transportes baseada em aplicativos para mais de 450 milhões de usuários. A gama de serviços inclui Táxi, Expresso, Premium, Luxo, Carona, Ônibus, Van, Motorista Escolhido, Aluguel de Carro, Compartilhamento de Bicicletas e soluções para empresas (B2B). A Didi conta com mais de 25 milhões de corridas, 21 milhões de motoristas e proprietários de automóveis gerando renda na sua plataforma. A empresa adquiriu a Uber China em agosto de 2016. A empresa criou parcerias de investimento e tecnologia com sete líderes internacionais de corridas, incluindo Grab, Lyft, Ola, Uber, 99, Taxify e Careem. A rede global atinge mais de 60% da população mundial e cobre mais de 1000 cidades”. Conferir em: <https://99app.com/newsroom/didi-chuxing-maior-plataforma-de-transporte-por-aplicativo-do-mundo-adquire-99-startup-brasileira-de-mobilidade/>.

¹⁰⁰ Conferir em: **Chineses compram 99, concorrente do Uber**. Disponível em: <https://blogs.oglobo.globo.com/lauro-jardim/post/chineses-compram-99-concorrente-do-uber.html>.

¹⁰¹ Por iniciativa do vereador Márcio Martins (PROS), em 2022, a data de 15 de maio foi escolhida como o dia do motorista de transporte individual remunerado de passageiros através de plataformas digitais de transportes (aplicativo) no município de Fortaleza. Disponível em: <https://sapl.fortaleza.ce.leg.br/media/sapl/public/materialegislativa/2022/74286/re22132022.ap.pdf>

mesma matéria.¹⁰² A referida lei municipal previa, dentre outras medidas: a cobrança de 2% do valor das corridas para a utilização das vias de Fortaleza por parte das empresas; participação de curso de segurança no trânsito de 28h para os motoristas; vistorias anuais nos veículos realizadas pela Etufor; a não existência de antecedentes criminais para os motoristas cadastrados; a não necessidade de placas especiais; determinação de que as viagens somente poderão ser solicitadas por meio de aplicativo cadastrado, sob pena de multa; exigência de credenciamento da Plataforma Digital de Transporte perante o Poder Executivo Municipal.

Além da atuação em Fortaleza, as empresas/plataformas também se expandiram para as cidades do interior do Ceará, em municípios que não costumam ter uma rede de transporte urbano bem estruturada. Desse modo, a Uber, além de Fortaleza e região metropolitana, está presente em outros municípios cearenses, a exemplo de Itapipoca, Sobral e Juazeiro do Norte.

Em verdade, a forte expansão da atuação das empresas-plataformas revela as decisivas transformações na vida social contemporânea provocadas pelas TIC's. Em especial, evidencia o profundo impacto das novas tecnologias digitais no mundo do trabalho, com a extinção de determinados empregos e o surgimento de novas profissões, a possibilitar a emergência de uma *lógica de produção ultraflexível e predatória*.

Nesse contexto, ampliou-se as atividades precarizadas, a exemplo do trabalho do novo proletariado de serviços (Antunes, 2020a), com destaque para os processos de plataformização do trabalho. Neste cenário de incertezas e inseguranças, as plataformas digitais - em acelerada expansão no contexto da pandemia da Covid-19 - produziram grandes transformações no emprego e no gerenciamento do trabalho, com tendências de informalização, baixas remunerações e longas e intensas jornadas de trabalho.

Assim, o relatório “O trabalho controlado por plataformas digitais no Brasil: dimensões, perfis e direitos” (Machado; Zanoni, 2022), afirma que 80% dos profissionais que trabalham para plataformas digitais no Brasil exercem suas atividades informalmente, ou seja, não têm direitos trabalhistas reconhecidos pela Justiça. Portanto, torna-se urgente, dentre outras medidas, associar o trabalho controlado por plataformas aos direitos de cidadania no trabalho.

Outrossim, a acentuação da precarização do trabalho por meio da plataformização engendra, ainda, modos de subjetivação neoliberal (Dardot; Laval, 2016) presentes na ideologia do empreendedorismo e na redução do sujeito a um *trabalhador just-in-time* e a um

¹⁰² Conferir LEI Nº 10.751, DE 08/06/2018. Disponível em: <https://leismunicipais.com.br/CE/FORTALEZA/LEI-10751-2018-FORTALEZA-CE.pdf>.

autogerente subordinado (Abilio, 2020), realidade que é, de fato, experienciada pelo novo proletariado de serviços na era digital (Antunes, 2020a).

Apesar dos processos de captura da subjetividade (Alves, 2011) - a difundir a ideologia neoliberal do empreendedorismo, da flexibilidade e da autonomia como dogmas do mundo do trabalho contemporâneo - este novo proletariado de serviços que tem seu trabalho, efetivamente, controlado por plataformas digitais, se fez sujeito histórico em diversas lutas por direitos e melhores condições de trabalho.

Nesse sentido, é salutar a experiência do chamado #BrequeDosAPPs, greves nacionais, ocorridas nos dias 01 e 25 de julho de 2020, organizadas por entregadores de aplicativos como do iFood, Loggi, Uber Eats e Rappi. Dentre as reivindicações, cabe destacar: o aumento do pagamento das corridas por quilômetro rodado e o aumento do valor mínimo da corrida; entrega de EPIs; fim dos bloqueios indevidos e reativação dos cadastros que foram indevidamente bloqueados e fim do sistema de pontuação dos aplicativos.

Em Fortaleza, o #BrequeDosAPPs do dia 1 de julho teve o Shopping Iguatemi, na área nobre da cidade, como local escolhido para a concentração da manifestação. Já a segunda paralisação nacional da categoria na capital cearense teve concentração na Praça da Flores, no Bairro Dionísio Torres. Desse modo, estes trabalhadores plataformizados percorreram as principais avenidas de Fortaleza, evidenciando as possibilidades de organização da categoria¹⁰³. As mobilizações nacionais do #BrequeDosAPPs tiveram grande importância visto que representaram a efetivação de ações coletivas de classe de sujeitos que atuam em regimes de trabalho mediado por plataformas, muitos deles jovens sem experiência em tradição sindical ou de organizações políticas.

Como resposta a estes protestos, a deputada federal Tabata Amaral apresentou ao Congresso Nacional o PL nº 3.748/2020, até então o mais abrangente projeto sobre a regulação do trabalho sob demanda. Os pesquisadores Sidnei Machado e Alexandre Zanoni (2022), ao analisarem o texto do PL, afirmam:

O texto pretende instituir um regime de trabalho sob demanda, sem vinculação com a legislação trabalhista. O projeto foi recebido como uma alternativa de regulação “nem CLT, nem autônomo”, conforme a repercussão dada pela grande imprensa nacional (Machado; Zanoni, 2022, p. 176).

¹⁰³ Conferir em: **Quem são e o que querem os motoristas de aplicativos de Fortaleza**. Disponível em: <https://www.liga.ufc.br/single-post/2020/07/01/quem-sao-e-o-que-querem-os-motoristas-de-aplicativo-de-fortaleza>; **Entregadores de Fortaleza organizam mais um “Breque dos Apps” neste sábado (25)**. Disponível em: <https://ce.cut.org.br/noticias/fortaleza-entregadores-organizam-mais-um-breque-dos-apps-neste-sabado-25-5a75>.

Em verdade, o texto do PL nº 3.748/2020 expressa a desqualificação da relação de emprego, ao mesmo tempo em que resguarda as plataformas contra o risco de intervenção judicial.

Ainda no cenário das lutas por direitos do novo proletariado de serviços (Antunes, 2020a), ganha relevo, em Fortaleza, a atuação da AMAP-CE e da AMPIP-CE, com importante presença nas redes sociais e em mobilizações de rua. Dentre as principais reivindicações das associações, destaca-se o aumento das tarifas das corridas, diante da diminuição da remuneração praticada pelas empresas, como Uber e 99, e a busca de melhores condições de trabalho e de segurança para os motoristas de aplicativo.

De acordo com Rafael Keylon, diretor da AMAP-CE, em protesto realizado em fevereiro de 2021, na Praça Portugal, em Fortaleza, as principais empresas de corrida por aplicativo pagavam aos motoristas 0,50 centavos por km rodado, enquanto a categoria reivindicava que esse valor chegasse, pelo menos, a 0,90 centavos¹⁰⁴. Desse modo, os cancelamentos sucessivos de corridas menos lucrativas tornaram-se importante tática de motoristas a fim de garantir melhorias na remuneração, enfrentando, por isso, a já referida “punição algorítmica” e o sistema de classificação das empresas/plataformas.

Além da redução das tarifas pagas pelos aplicativos, as recorrentes altas nos preços dos combustíveis e a queda da demanda de passageiros devido ao isolamento social no contexto do capitalismo pandêmico (Antunes, 2022) causaram muitos transtornos. De acordo com Keylon, o lucro semanal dos motoristas, em Fortaleza, caiu entre 60% e 80% entre janeiro e fevereiro de 2021 ante novembro e dezembro de 2020.

Na mobilização ocorrida em fevereiro de 2021, que reuniu cerca de 400 manifestantes, as principais reivindicações da categoria foram o reajuste do preço por km rodado e o fim da tarifa de zonas reduzidas, visto que, em áreas da cidade consideradas de periferia, a tarifa paga aos motoristas é menor, como forma de baratear o valor das corridas. Neste ato, os motoristas de aplicativos recolheram assinaturas a fim de formalizar denúncia aos órgãos de defesa do consumidor e ao Ministério Público.

A repercussão midiática, acadêmica e institucional do #BrequeDosAPPs e dos protestos realizados em diversas cidades brasileiras, a exemplo de Fortaleza, revela a importância econômica e social que o trabalho mediado por plataformas alcançou no Brasil, em especial nas circunstâncias do capitalismo pandêmico. E mais, a organização e luta deste

¹⁰⁴ Conferir em: **Motoristas de aplicativo realizam ato pedindo aumento de tarifa paga pelas empresas por km rodado**. Disponível em: <https://diariodonordeste.verdesmares.com.br/metro/motoristas-de-aplicativo-realizam-ato-pedindo-aumento-de-tarifa-paga-pelas-empresas-por-km-rodado-1.3053518>.

novo proletariado de serviços (Antunes, 2020a), com a emergência de associações, sindicatos e coletivos evidencia a disposição de organização, ainda que incipiente, da categoria, imersa nas contradições e precarização do trabalho plataformizado.

5 TRABALHO PLATAFORMIZADO EM FORTALEZA: UMA ANÁLISE DA ATIVIDADE DE MOTORISTAS DE APLICATIVO

A pesquisa empírica exerce um papel deveras importante nas Ciências Sociais, a viabilizar uma compreensão mais aprofundada de fenômenos complexos a partir do contato com a experiência concreta dos/as sujeitos/as investigados/as. No contexto do trabalho plataformizado, a aplicação de questionários online e entrevistas abertas com motoristas de aplicativo, em Fortaleza, possibilitou-nos a obtenção de dados que entrelaçam tanto aspectos quantitativos quanto qualitativos da realidade estudada. Essa estratégia metodológica permitiu que identificássemos, por um lado, padrões gerais relacionados às condições de trabalho e remuneração e, por outro, as percepções subjetivas dos/as trabalhadores/as sobre sua inserção nesse modelo laboral. Assim, a combinação dessas técnicas nos possibilitou um diagnóstico mais abrangente dos impactos da plataformização na vida desses/as profissionais.

A escolha do questionário online como instrumento de coleta de dados decorreu da necessidade de alcançar um maior número de participantes, visto que essa estratégia se mostrou compatível com as características “flexíveis” do trabalho plataformizado, permitindo que os/as motoristas respondessem às questões no momento mais conveniente para eles/elas. Paralelamente, as entrevistas abertas possibilitaram uma análise mais detalhada, ao oferecer espaço para que os/as trabalhadores/as compartilhassem suas experiências e percepções diante dos desafios enfrentados no cotidiano laboral.

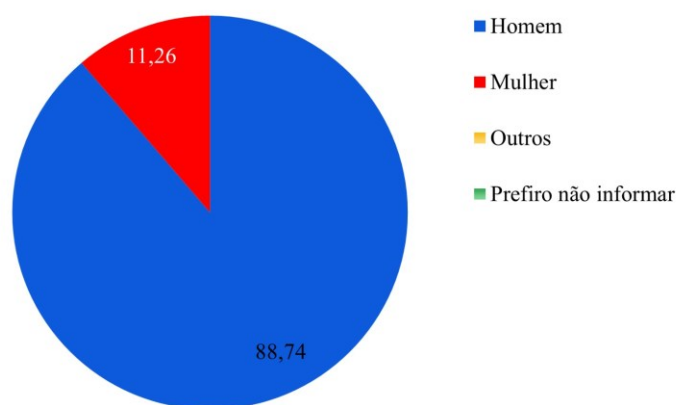
5.1 Perfil dos/as entrevistados/as quanto ao gênero e à raça/etnia

A análise do perfil dos/as motoristas de aplicativo entrevistados/as em Fortaleza é fundamental para a compreensão das dinâmicas que moldam essa categoria de trabalhadores/as. Os dados coletados revelam aspectos essenciais, como gênero, raça/etnia, idade e escolaridade, permitindo uma visão mais ampla sobre quem são os indivíduos que compõem esse segmento do novo proletariado de serviços na era digital (Antunes, 2020a), no contexto local. Nesse sentido, embora haja uma diversidade de perfis, também é possível identificar padrões estruturais de desigualdade que atravessam o mercado de trabalho, impactando o acesso a oportunidades e os desafios enfrentados por diferentes grupos.

Em relação ao gênero, nota-se que a maioria dos/as motoristas entrevistados/as são homens, o que evidencia a predominância masculina no setor. De fato, essa característica

pode ser atribuída tanto a barreiras estruturais, a exemplo do receio da violência, quanto a fatores culturais que perpetuam a divisão tradicional dos papéis de gênero. Ainda assim, é fundamental reconhecer as experiências das mulheres que atuam na profissão, embora em menor número, enfrentando desafios particulares e, frequentemente, ajustando suas rotinas para reduzir os riscos envolvidos.

Gráfico 1 – Gênero dos/as participantes da pesquisa



Fonte: questionários online disponibilizados nesta pesquisa.

Historicamente, o setor de transportes tem tido uma predominância majoritariamente masculina, reflexo da “naturalização” de papéis de gênero que associam os homens a atividades consideradas "mais arriscadas" ou "fisicamente exigentes". Além disso, o espaço público, onde ocorre o trânsito, foi tradicionalmente concebido como um ambiente masculino, em contraste com o espaço privado do lar, historicamente atribuído às mulheres.

Sem dúvida, a divisão sexual do trabalho envolve um sistema hierárquico que subordina as mulheres e valoriza o trabalho masculino, indo além da separação entre trabalho produtivo (remunerado) e reprodutivo (não remunerado). Segundo Hirata e Kergoat (2020):

[...] a divisão sexual do trabalho tem por característica a atribuição prioritária das mulheres à esfera reprodutiva enquanto os homens são designados à esfera produtiva. Paralelamente, os homens captam as funções de forte valor social agregado (políticas, religiosas, militares etc.). Quanto à estrutura mesma da divisão sexual do trabalho, trata-se em primeiro lugar da separação entre ‘trabalho de homem’ e ‘trabalho de mulher’. Todas as sociedades conhecidas operam segundo essa separação. Separação, mas também, e sobretudo, hierarquização: um trabalho de homem vale mais do que um trabalho de mulher, tanto no plano simbólico quanto no plano econômico (Hirata; Kergoat, 2020, p. 23).

Como afirmam as autoras, essa divisão sexual do trabalho não é um dado natural, mas socialmente construída, a estruturar a sociedade de modo que as mulheres estejam

associadas, de um modo geral, à esfera reprodutiva – ou seja, ao trabalho doméstico e à manutenção da vida. Em contrapartida, os homens se concentram, em sua maioria, na esfera produtiva, ligada ao trabalho remunerado e às funções de maior prestígio social. Além disso, a referência às atividades de "forte valor social agregado" evidencia como os homens, historicamente, monopolizaram espaços de poder, garantindo a reprodução de sua dominação dentro das instituições.

Indubitavelmente, a hierarquização dos gêneros demonstra que a distinção entre "trabalho de homem" e "trabalho de mulher" se insere em uma lógica que relega o trabalho das mulheres a uma posição de menor valor. Essa desvalorização se manifesta tanto no aspecto econômico – refletido em diferenças salariais e na precarização de ocupações majoritariamente femininas – quanto no aspecto simbólico, com a menor valorização social do trabalho doméstico e do cuidado.

Dessa forma, é possível afirmar que a divisão sexual do trabalho reforça barreiras estruturais que limitam a presença feminina no setor de transporte por aplicativos, perpetuando desigualdades e desafios para a inserção das mulheres nessa área. Isso se reflete nos relatos das motoristas que entrevistamos:

Tem passageiros que respeita, mas tem passageiros, tipo homens que eu já peguei, já reportei até duas vezes pra Uber, que eles são muito machistas... tipo assim, “não acredito que é mulher que tá dirigindo, não acredito que peguei essa mulher”, entendeu? Até já reportei pra Uber, eu me sinto ofendida, né? Eles fazerem isso, né? Porque, independente de ser mulher ou não, eles poderiam respeitar mais (Entrevistada 18).

Sim, já senti diferença sim, eu até já reportei pra Uber porque um rapaz pediu uma corrida e, quando viu que era uma mulher, ele começou a me dar instruções de como dirigir o carro, entendeu? E aí eu senti, realmente, que era porque era uma mulher que tava no volante e não um homem (Entrevistada 25).

A rigor, em sociedades onde os papéis de gênero são fortemente marcados, muitos homens podem associar a figura de outro homem à ideia de maior competência no contexto da direção de veículos. Essas percepções refletem estereótipos históricos que vinculam o domínio do espaço público e das atividades de mobilidade à masculinidade, reforçando a crença de que homens seriam "naturalmente" mais habilidosos como motoristas.

Ademais, a relação entre gênero e o assédio enfrentado por mulheres motoristas de aplicativo está profundamente enraizada nas desigualdades estruturais que atravessam o espaço público e as interações sociais. Indubitavelmente, essa dinâmica reforça desafios adicionais para as motoristas que, além da precarização do trabalho, precisam lidar com a

insegurança e a ameaça constante de assédio durante suas jornadas. De acordo com uma motorista:

Sim, já sofri assédio. Assim que eu comecei eu senti, mas ele [passageiro] não era daqui, era de fora, era um passageiro de fora, entendeu? Tentei dizer pra ele que eu era casada, mas mesmo assim ele continuou e me fez me sentir muito mal. E isso é comum de acontecer com as motoristas, viu? Com certeza (Entrevistada 25).

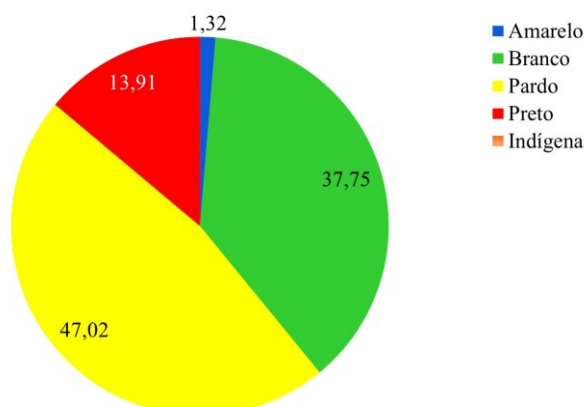
Durante as viagens, as motoristas mulheres frequentemente se tornam alvos de comportamentos machistas, como comentários de cunho sexual e até tentativas de contato físico. Em verdade, esses episódios de assédio refletem a objetificação de seus corpos e a naturalização da presença masculina como dominante nesses espaços, reforçando uma dinâmica de poder desigual que desestimula a entrada e permanência das mulheres nesse mercado. Assim, muitas motoristas relatam os casos de assédio às empresas-plataformas, mas, diante da falta de medidas concretas para garantir sua segurança, manifestam desconfiança quanto à resolução desses problemas.

Acho que não tomou providência não. Ela [Uber] mandou aquela mensagem repetitiva, dizendo que vai tomar providências, não sei o que, mas a gente sabe que ela [Uber] não vai fazer nada, ela talvez só adverte. Pra mim, o passageiro é pra ser bloqueado ou, então, ter uma advertência bem severa mesmo pra nunca mais acontecer isso, ele saber que ele contratou uma motorista e ela não se sentiu bem (Entrevistada 25).

As políticas das plataformas de aplicativos, muitas vezes, não oferecem proteção suficiente contra essas situações, o que agrava o problema, visto que a ausência de medidas efetivas de segurança contribui para a perpetuação desse cenário. Esse contexto revela como as desigualdades de gênero se manifestam na plataformização do trabalho, evidenciando que, para as mulheres, a experiência de ser motorista não se restringe apenas às condições de precariedade comuns a todos/as os/as trabalhadores/as da categoria, mas inclui, também, os riscos específicos de um ambiente de trabalho marcado por violência de gênero.

Por sua vez, a análise étnico-racial dos/as participantes que responderam ao nosso questionário online evidencia que o perfil dos/as motoristas reflete as desigualdades raciais estruturais da sociedade brasileira. Observa-se uma presença significativa de pessoas pretas e pardas entre os/as entrevistados/as – configurando um total de 60,93% dos/as participantes - o que sugere que o trabalho por aplicativo se configura como uma alternativa de geração de renda diante das barreiras históricas de exclusão enfrentadas por esses grupos no mercado de trabalho formal. Nesse sentido, o setor de aplicativos reproduz dinâmicas de informalidade e precarização, ao mesmo tempo em que representa uma oportunidade de inserção profissional para muitos/as trabalhadores/as.

Gráfico 2 – Raça e etnia dos/as participantes da pesquisa¹⁰⁵



Fonte: questionários online disponibilizados nesta pesquisa.

De fato, o racismo enfrentado por motoristas de aplicativo se manifesta de diferentes formas durante o exercício da profissão. Assim, motoristas negros/as, frequentemente, relatam episódios de discriminação por parte de passageiros/as, a incluir comportamentos preconceituosos, tais como evitar viagens com base em fotos de perfil ou proferir comentários racistas durante o trajeto. Estes comportamentos são explicitados nos relatos de dois entrevistados:

Não sofri racismo, mas o meu amigo, que também é de Gambia, sim sofreu e recebe muitas piadinhas, tipo, eu não gosto de pegar Uber com preto. Se fosse comigo eu dizia “então pode descer do carro” e vou seguir minha vida. Ele reportou e relatou para a uber, deu o nome do passageiro, falou tudo e ficou aguardando eles entrarem em contato. Até agora nada (Entrevistado 04).

Eu peguei um passageiro na Catedral, levei ele pra Jovita Feitosa e o rapaz, já quando entrou no carro, não disse nem bom dia, nem boa tarde, boa noite, começou a falar pra outro colega que um rapaz, que trabalhava na mesma empresa que ele, não tinha capacidade porque era negro. Ai pronto, isso me comoveu porque eu sou negro. Automaticamente eu liguei pra Uber, quando terminou a corrida, reporte, falei que ele fez um racismo e que mexeu com a minha pessoa também, sabe? Viu que eu sou preto, ai fez esse comentário racista. Isso já é discriminação racial. Reportei pra Uber, a Uber disse que ia tomar uma providência, disse que ia bloquear. A Uber mandou uma mensagem dizendo que sentia muito essa experiencia que eu tive dentro do carro e que tomaria providências. Tudo bem. Depois de um mês, eu peguei a mesma pessoa que fez esse comentário racista. Por isso que eu digo, a partir desse momento eu não confio mais na avaliação que ela [Uber] faz (Entrevistado 24).

Estas atitudes revelam a persistência do racismo estrutural (Almeida, 2019) que associa pessoas negras a condição de inferioridade, perpetuando as barreiras enfrentadas por essas populações em diversos espaços, inclusive no mercado de trabalho. Além disso, a

¹⁰⁵ Adotamos, neste estudo, a categorização utilizada pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), que classifica a população brasileira em cinco categorias de cor ou raça: branca, preta, parda, indígena, e amarela, tendo por base a autoidentificação dos/as entrevistados/as.

sensação de impunidade diante da falta de ações efetivas dos aplicativos para punir passageiros que cometem atos de racismo é um reflexo das limitações dessas plataformas, que priorizam o lucro em detrimento da proteção dos/as trabalhadores/as. Assim, essa postura de omissão das empresas-plataformas cria um ambiente de invisibilização das experiências de discriminação, onde as denúncias são tratadas de forma superficial e raramente resultam em punições, como bloqueio de contas ou medidas reparatórias.

5.2 “Me deu uma oportunidade e eu tenho que ser fiel à Uber”: idade, escolaridade e desemprego

Diante das barreiras impostas pela discriminação etária no emprego formal, muitos/as trabalhadores/as percebem o trabalho plataformizado como uma alternativa viável para garantir a subsistência. A frase acima, que abre esta seção, é parte do relato de um motorista de 61 anos que, após anos sem conseguir emprego, encontrou no trabalho por aplicativo uma forma de se sentir produtivo, desenvolvendo, por isso, um sentimento de gratidão à Uber:

Eu já tou com 61 anos, mercado de trabalho não existe mais pra mim. Você morando no Bom Jardim, é outra implicação. O bairro é excelente, várias pessoas maravilhosas, mas gente errada tem em todo local. Então, essas duas barreiras impediram que eu conseguisse outra coisa e a Uber me aceitou. Então, ela não escolheu o bairro e nem a idade. Me deu uma oportunidade e eu tenho que ser fiel à Uber. Eu me sinto muito grato, porque além dela ter me aceitado, ela me dá oportunidade de levar o sustento pra dentro de casa (Entrevistado 23).

Com o avanço da digitalização e da automação, setores que, historicamente, absorviam essa faixa etária, como o comércio e a indústria, passaram por transformações que demandam novas habilidades, nem sempre facilmente adquiridas por aqueles/as que passaram anos exercendo outras funções. Além disso, o mercado de trabalho, frequentemente, privilegia profissionais mais jovens, considerados mais adaptáveis do ponto de vista trabalhista, o que dificulta a contratação de pessoas com mais de 40 ou 50 anos.

Além disso, o relato do Entrevistado 23 revela que a discriminação por local de moradia é uma realidade enfrentada por diversos trabalhadores/as em Fortaleza, especialmente aqueles/as que vivem em bairros considerados perigosos. Alguns empregadores evitam contratar pessoas dessas regiões por preconceito, associando, automaticamente, os/as moradores/as à criminalidade. Com efeito, essa prática, ainda que não seja explicitada, se manifesta em processos seletivos, nos quais candidatos/as de bairros periféricos podem ser descartados sem justificativa clara. Sem dúvida, essa barreira no acesso ao trabalho formal

agrava ainda mais a desigualdade social, criando um ciclo de marginalização em que os/as moradores/as de áreas mais pobres têm menos oportunidades de ascensão econômica, uma vez que, sem conseguir empregos formais, muitos/as acabam recorrendo a ocupações informais, como o trabalho por aplicativos.

E mais, a fala do referido motorista traz à luz o fato de que trabalhadores/as mais velhos/as, que enfrentam dificuldades para se recolocar no mercado formal, podem desenvolver um sentimento de gratidão e lealdade à Uber por oferecer uma alternativa de renda, a configurar processos de captura da subjetividade (Alves, 2017). Após passarem por experiências de desemprego prolongado ou rejeição em processos seletivos devido à idade, esses/as trabalhadores/as veem no trabalho plataformizado uma forma de retomar sua autonomia financeira sem precisar enfrentar o preconceito etário do mercado tradicional.

No entanto, essa gratidão pode mascarar a precarização do trabalho e dificultar a mobilização por melhores condições, já que, ao se sentirem acolhidos pela Uber em um momento de dificuldade, alguns motoristas mais velhos/as podem tender a aceitar as regras da plataforma sem contestação. Assim, esse sentimento de lealdade é evidenciado pelo motorista ao longo da entrevista:

Eu me vejo como autônomo, porque Uber lhe dá oportunidade pra você prestar um bom trabalho. A prestação de serviços é essencial. Então ela lhe dá o prazer e o privilégio de prestar um serviço. Cabe a cada um fazer do modo que achar melhor. Então pra mim não tem problema algum, sobrevivo tranquilo, cuido da família tranquilo, porque eu procuro fazer um bom trabalho e ela me ressarce com viagens (Entrevistado 23).

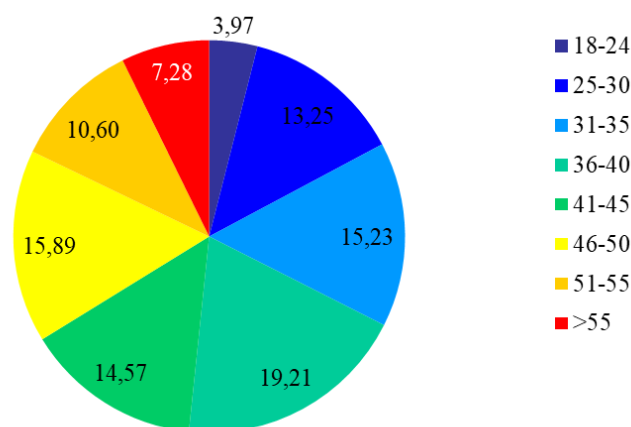
Essa fidelidade, em grande parte baseada na sensação de inclusão, leva ao fortalecimento do modelo plataformizado, no qual a empresa mantém os/as motoristas dependentes, sem oferecer garantias efetivas. O sociólogo Ricardo Antunes, em sua obra intitulada *O Privilégio da Servidão* (2018), argumenta que o trabalho no capitalismo contemporâneo se tornou cada vez mais precário e que a plataformização é um exemplo desse fenômeno. Ele usa o conceito de "privilégio da servidão" para descrever como trabalhadores/as explorados/as, no contexto de desemprego estrutural, são levados/as a enxergar sua própria precarização como uma oportunidade, ao invés de uma condição injusta.

Dessa forma, no contexto das plataformas digitais, motoristas de aplicativos, entregadores e outros/as trabalhadores/as autônomos/as são convencidos/as de que possuem liberdade e flexibilidade, quando, na realidade, estão submetidos/as a um regime de trabalho exaustivo e sem direitos trabalhistas. Assim, aquilo que deveria ser um direito básico — o trabalho digno — passa a ser tratado como um privilégio, e os/as trabalhadores/as aceitam essa condição por falta de alternativas.

O conceito de "privilégio da servidão" (Antunes, 2018) se reflete na maneira como alguns/mas motoristas expressam gratidão por poderem trabalhar, mesmo em condições precárias, devido ao medo do desemprego. Essa inversão de valores reforça um sistema no qual a classe trabalhadora se mantém em uma posição de submissão, aceitando a falta de direitos como um dado natural e inevitável da realidade. Dessa forma, a plataformização do trabalho exemplifica uma nova forma de exploração no capitalismo contemporâneo, em que a precarização é apresentada sob a aparência fetichizada da “autonomia”.

No contexto do trabalho plataformizado em Fortaleza, a pesquisa via questionários revelou o predomínio de jovens adultos e pessoas de meia-idade dentre os/as motoristas de aplicativo, como demonstra o gráfico a seguir:

Gráfico 3 – Faixa etária dos/as participantes da pesquisa



Fonte: elaboração própria via questionários online

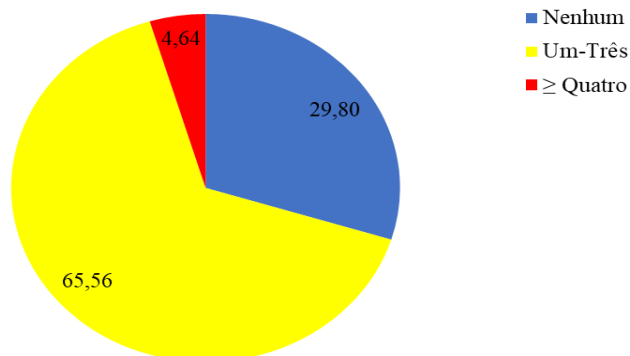
Percebe-se que, do total de motoristas que responderam ao questionário online, 67,55% possui 36 anos ou mais de idade, a revelar a predominância de trabalhadores/as em faixas etárias mais avançadas no setor de transporte por aplicativo, em um contexto de desemprego estrutural que assola o Brasil.

Em verdade, as dificuldades de inserção no trabalho formal brasileiro afetam tanto jovens adultos quanto pessoas de mais idade, embora por razões distintas. Para os jovens, a principal barreira é a exigência de experiência prévia para vagas formais, criando um paradoxo em que não conseguem trabalho por não terem experiência e não adquirem experiência por não conseguirem emprego. Por outro lado, pessoas mais velhas enfrentam desafios diferentes no âmbito do trabalho formal, muitas vezes relacionados à discriminação etária.

Essa realidade se traduz na crescente busca por alternativas de renda, como o trabalho por aplicativos, uma vez que tanto jovens quanto pessoas de meia-idade veem na Uber e em outras plataformas digitais uma solução diante da escassez de oportunidades no emprego formal. Para os/as mais jovens, a flexibilidade da atividade pode ser um atrativo, possibilitando a conciliação com os estudos ou outras ocupações. Já para os/as trabalhadores/as mais velhos/as, a chance de gerar renda sem enfrentar a discriminação do mercado tradicional torna-se um importante fator para a adesão ao trabalho plataformizado, ainda que isso implique a ausência de direitos trabalhistas.

Ademais, a predominância de jovens adultos e pessoas de meia-idade entre os/as motoristas de aplicativos pode ser explicada, em parte, pelas condições necessárias para atuar nesse modelo de trabalho, em especial a exigência de possuir ou ter acesso a um veículo adequado para o transporte de passageiros. Com efeito, esse requisito se torna um obstáculo para trabalhadores/as mais jovens, que frequentemente enfrentam dificuldades financeiras para adquirir um automóvel e arcar com seus custos de manutenção. Diante dessa limitação, é comum que eles optem pelo setor de entregas, onde o uso de bicicletas e motos permite uma inserção mais rápida e acessível ao mercado de trabalho por aplicativo.

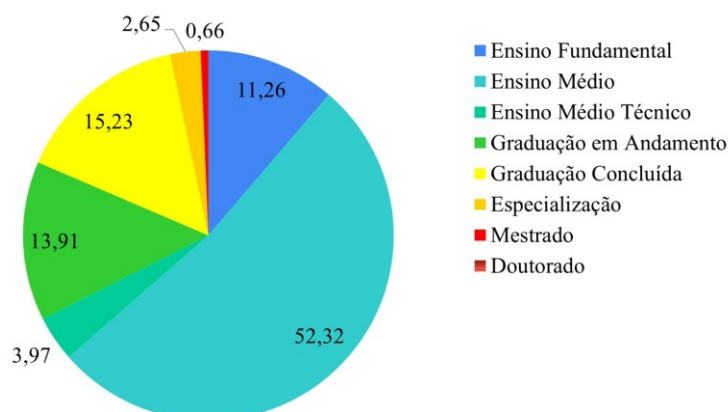
Outrossim, outra possível explicação para a concentração de jovens adultos e de pessoas com mais idade entre os/as motoristas de aplicativo é o maior grau de responsabilidades financeiras e familiares que essas faixas etárias, geralmente, carregam. Diferente dos mais jovens, que, muitas vezes, ainda estão em processo de formação acadêmica ou inserção no mercado de trabalho, e dos/as mais velhos/as, que podem estar aposentados ou próximos disso, os/as trabalhadores/as de 30 a 60 anos, de um modo geral, possuem compromissos financeiros fixos, como sustentar uma família ou quitar dívidas. Corroborando a esse argumento, o gráfico, a seguir, aponta que 70% dos/as motoristas que responderam nosso questionário online revelaram ter um ou mais filhos.

Gráfico 4 – Quantidade de filhos/as dos/as participantes desta pesquisa

Fonte: questionários online disponibilizados nesta pesquisa.

Desse modo, é possível pensar que motoristas que possuem maiores responsabilidades familiares tendem a estar mais propensos/as a aceitar o trabalho plataformizado, mesmo em condições precárias, considerando a existência de uma série de razões econômicas e sociais que tornam a necessidade de renda mais urgente para esses/as trabalhadores/as. Diferente de jovens sem dependentes, que podem explorar outras opções ou contar com apoio familiar, aqueles/as que precisam sustentar filhos/as, cônjuges ou outros parentes, frequentemente, não têm a possibilidade de recusar trabalho, mesmo quando as condições são ruins.

No que se refere à escolaridade, observa-se uma ampla diversidade entre os/as trabalhadores/as, que vão desde aqueles/as com ensino fundamental até aqueles/as com pós-graduação, embora o único requisito formal para atuar na plataforma de transporte de passageiros seja a posse de uma Carteira Nacional de Habilitação (CNH) com a observação "Exerce Atividade Remunerada" (EAR). De fato, tal heterogeneidade evidencia o caráter multifacetado da plataformização do trabalho, como evidencia o gráfico a seguir:

Gráfico 5 – Escolaridade dos/as participantes da pesquisa

Fonte: questionários online disponibilizados nesta pesquisa.

Com efeito, a escolaridade dos/as motoristas de aplicativo tem sido um tema relevante para compreender o perfil desses/as profissionais e as dinâmicas do mercado de trabalho contemporâneo. Em nossa pesquisa, identificamos que 52,3% dos/as entrevistados/as, em Fortaleza, possui ensino médio completo e 13,9% possui graduação incompleta, perfazendo um total de 66,2% com a formação básica concluída. Os/as entrevistados/as que possuíam apenas o ensino fundamental correspondia a 11,3%. Ademais, 18,5% possui ensino superior, incluindo nesse universo aqueles/as que possuem graduação completa (15,2%), especialização (2,6%) e mestrado (0,7%).

Esses dados chamam a atenção, pois revelam que uma parcela importante desses/as trabalhadores/as possui formação além do básico, o que contrasta com a noção de que o trabalho plataformizado de motoristas é realizado, em grande medida, por pessoas com baixa escolaridade. Indubitavelmente, esse fenômeno está relacionado ao cenário de desemprego e subemprego no Brasil, onde profissionais qualificados buscam alternativas de renda diante da dificuldade de inserção em suas áreas de formação.

Quando comparados aos números nacionais, os dados de nossa pesquisa refletem uma tendência observada em outras regiões do país. Segundo a PNAD Contínua sobre Teletrabalho e Trabalho por meio de Plataformas Digitais (2023), entre os/as trabalhadores/as plataformizados/as, prevaleciam as pessoas com níveis intermediários de escolaridade, sobretudo com nível médio completo ou superior incompleto, totalizando 61,3%. Já as pessoas com fundamental completo correspondiam a 16,5% do total de ocupados/as que trabalhavam por meio de aplicativos, enquanto os/as plataformizados/as com ensino superior completo correspondiam a 14,2% dos pesquisados/as.

Esses percentuais indicam que o trabalho por aplicativo tem atraído pessoas com formação básica e, também, profissionais com qualificação elevada, que veem nessa atividade uma forma de complementar a renda ou garantir sustento em momentos de crise econômica, a evidenciar as transformações no mundo do trabalho, onde a precariedade muitas vezes se sobrepõe à formação acadêmica.

Dessa forma, a presença de motoristas com ensino superior reflete as desigualdades estruturais do mercado de trabalho brasileiro, visto que, mesmo com qualificação, muitos profissionais enfrentam dificuldades para encontrar empregos formais que atendam às suas expectativas salariais. Nesse cenário, o trabalho plataformizado se apresenta como uma alternativa imediata, ainda que precária, para garantir a subsistência. No entanto, essa realidade também evidencia a degradação das relações de trabalho, uma vez que indivíduos com maior escolaridade, frequentemente, acabam subutilizados em atividades que não correspondem à sua formação acadêmica.

Desse modo, é possível afirmar que a crise econômica e o desemprego, agravados pela pandemia da Covid-19, levaram profissionais de diferentes formações a buscar no transporte por aplicativos uma alternativa de renda, de forma temporária ou não. Apesar da diversidade de formação entre os/as motoristas, percebemos que a escolaridade, não necessariamente, garante melhores condições de trabalho. Decerto, a lógica da plataformização impõe uma jornada intensa e remuneração incerta, fazendo com que, tanto motoristas com ensino fundamental quanto aqueles com nível superior, precisem trabalhar muitas horas para obter ganhos razoáveis.

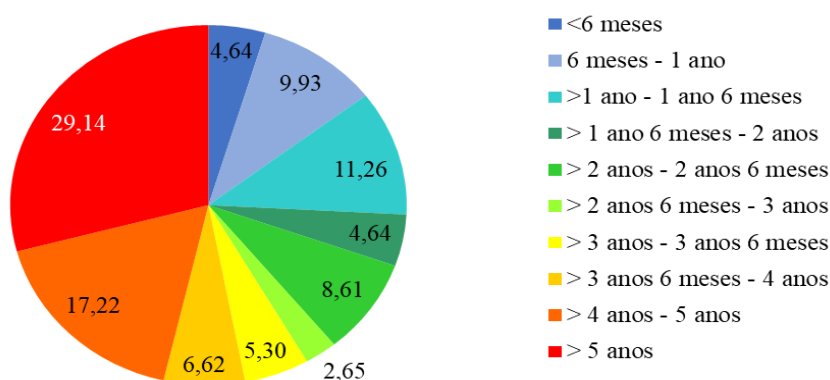
Além disso, o avanço na escolaridade e na qualificação dos/as trabalhadores/as contribui para a valorização da força de trabalho, uma vez que agrega maior conhecimento e habilidades ao processo produtivo. No entanto, esse incremento nem sempre resulta em uma remuneração proporcionalmente mais elevada, a exemplo do caso dos/as motoristas de aplicativo. Essa disparidade entre o valor da força de trabalho e o preço, efetivamente, pago por ela, evidencia uma característica estrutural do capitalismo dependente, no qual os/as trabalhadores/as são remunerados/as abaixo do valor de sua força de trabalho, a configurar uma expressão da superexploração da força de trabalho (Marini, 2005; Osorio, 2013).

5.3 “Depois da pandemia mudou tudo, a Uber diminuiu nosso ganho”: pandemia da Covid-19 como laboratório da plataformização do trabalho

O governo Bolsonaro e a pandemia da Covid-19 trouxeram impactos profundos para diversos setores da economia e o trabalho dos/as motoristas de aplicativo não foi exceção. Com as medidas de isolamento social e a consequente restrição à circulação de pessoas em função da crise sanitária, a demanda por corridas diminuiu drasticamente, especialmente durante os primeiros meses da pandemia.

Inseridos/as nesse contexto dramático, 58,2% dos/as participantes que responderam nosso questionário online afirmaram trabalhar como motoristas de aplicativos há 3 anos ou mais. A maior parcela, de 29,14%, trabalha nesse setor há mais de 5 anos, como ilustra o gráfico a seguir:

Gráfico 6 – Tempo de trabalho como motorista de aplicativo

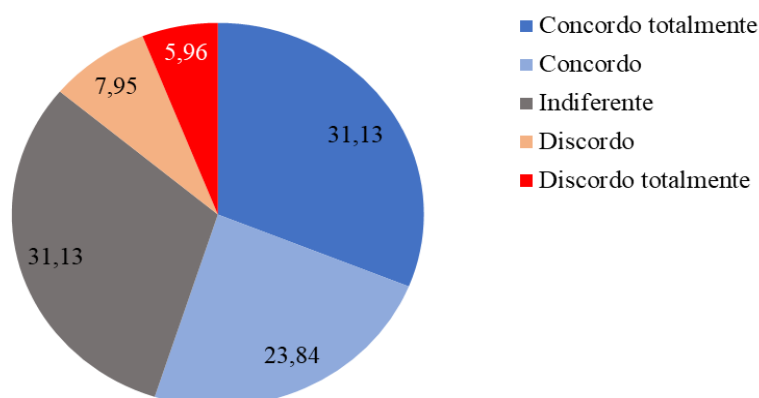


Fonte: elaboração própria via questionários online.

Assim, considerando que as respostas dos questionários foram coletadas entre o final de 2023 e meados de 2024, podemos perceber que a maioria dos participantes (87,3%) trabalhou como motorista de aplicativo, em Fortaleza, durante os momentos mais difíceis da pandemia da Covid-19. Ademais, parte significativa adentrou nesta categoria de trabalho plataformizado antes mesmo da crise sanitária, estando, então, em condições de avaliar as mudanças na dinâmica de trabalho.

Quando perguntados/as sobre os impactos econômicos da pandemia, 54,9% afirmou ter sofrido perda expressiva de renda trabalhando como motorista de aplicativo, conforme gráfico a seguir:

Gráfico 7 – Durante a pandemia da Covid-19, tive perda expressiva de renda trabalhando como motorista de aplicativo



Fonte: elaboração própria via questionários online.

De fato, motoristas que dependiam dessa atividade como principal fonte de renda enfrentaram desafios significativos, como a redução drástica dos ganhos e o aumento dos custos operacionais, incluindo a necessidade de investir em equipamentos de proteção individual (EPIs) e produtos de higienização para garantir a segurança de passageiros e de si mesmos. Esse cenário evidenciou as fragilidades inerentes a essa modalidade de trabalho, marcada pela falta de proteção social. O Entrevistado 29, que trabalha há cinco anos com a Uber, assim expressou sua percepção em relação às mudanças no trabalho plataformizado no contexto pandêmico e pós-pandêmico:

Antes da pandemia, eu trabalhava pouco. Antes da pandemia, as vezes eu folgava dois dias na semana, só que eu saia cedo, saia 5 horas da manhã e quando era quatro horas da tarde eu já tava em casa, e eu não trabalhava tanto. Não tinha moto [motoUber] naquele tempo. Eu trabalhava menos e tirava até 2.300,00 por semana, no dia que eu não queria ir trabalhar, eu não ia. Eu passava a semana todinha trabalhando, então, 2 reais, 5 reais, 10 reais, isso aí pra mim era troco. No porta luva aqui do carro tinha três pacotes de 100 reais, assim, só com nota de dois reais. Os “grande” eu deixava em casa, que era R\$ 20,00, R\$50 e R\$100,00. Andava com dinheiro “pequeno” pra troco. Depois da pandemia mudou tudo. Depois da pandemia ficou tudo caro, gasolina cara, manutenção cara. O que modificou foi a Uber... a Uber diminuiu nosso ganho, ela fez foi diminuir o ganho (Entrevistado 29).

A fala acima revela uma mudança significativa na realidade do trabalho do motorista de aplicativo antes e depois da pandemia, destacando como as condições econômicas e as políticas das plataformas impactaram diretamente sua renda e rotina. Antes da pandemia, o entrevistado relata a existência de uma rotina de trabalho menos desgastante, com a possibilidade de folgar dois dias na semana e, ainda assim, alcançar uma renda semanal de até R\$ 2.300,00. Esse cenário era marcado por uma maior facilidade em obter ganhos, com o motorista tendo uma margem maior para escolher quando trabalhar e mantendo uma reserva

de dinheiro para o troco, o que demonstrava uma certa estabilidade financeira. A fala também reflete um período em que a concorrência era menor, já que ele menciona a ausência, na época, do “Moto Uber”¹⁰⁶, o que pode ter contribuído para tarifas mais vantajosas.

No entanto, a pandemia trouxe uma transformação drástica nesse cenário. O Entrevistado 29 destaca que, após a crise sanitária, os custos operacionais aumentaram consideravelmente, com a gasolina e a manutenção do veículo ficando mais caras. Além disso, ele afirma que a Uber reduziu a remuneração dos/as motoristas, o que, somado ao aumento das despesas, diminuiu, significativamente, sua renda líquida. Essa mudança reflete um dos principais desafios enfrentados por esses/as trabalhadores/as no pós-pandemia, que é a combinação de tarifas menores, custos mais altos e uma concorrência maior, especialmente com o crescimento do chamado “Moto Uber”, em um cenário de aumento da informalidade. Durante a entrevista, realizada ao longo de uma corrida solicitada pelo pesquisador, o Entrevistado 29 traz mais elementos dessa realidade:

Antes da pandemia, ela [Uber] pagava até 3 reais o km. E ela dava incentivos. A Uber dava muito incentivos, muita promoção pra gente. Eu me lembro que se eu fizesse 70 corridas, ela me dava mais 200 reais. E como tinha muita corrida, eu rodava 70 corridas bem ligeirinho, porque todas as corridas que tocavam valiam a pena. E aí como era bom, dava pra ir, eu trabalhava e ganhava das corridas e ganhava das promoções. Aí quando completava, ela vinha e lançava outra promoção, dava gosto trabalhar. Hoje não, ela não dá incentivo nenhum, hoje ela faz é tirar de você. Dá um desânimo, tem hora que dá é vontade de você ir pra casa, mas você sabe que se for, vai ser pior. Ontem eu passei o dia todim na rua, eu fiz 10 viagens. Com 10 viagens eu fiz, acho que foi, R\$ 230,00. Agora tou trabalhando mais que o dobro (Entrevistado 29).

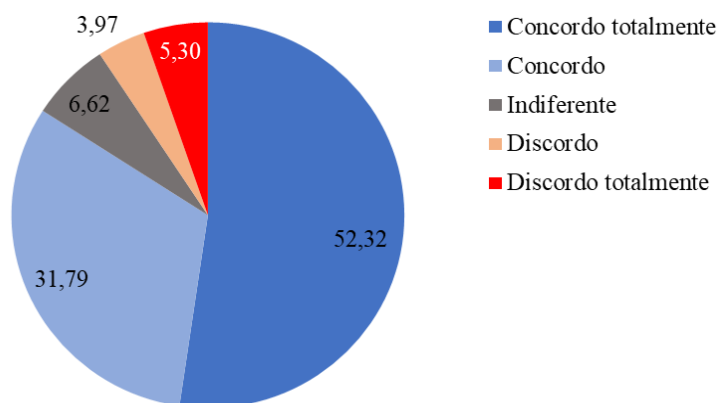
Portanto, a fala do entrevistado reafirma a existência de uma mudança drástica nas condições de trabalho dos/as motoristas de aplicativo, especialmente em relação à remuneração oferecida pela Uber antes e depois da pandemia. Antes da crise sanitária, ele relata que a plataforma pagava até R\$ 3,00 por quilômetro rodado e oferecia promoções e incentivos frequentes, como bonificações por número de corridas realizadas, o que tornava o trabalho mais atrativo. No entanto, após a pandemia, o cenário mudou radicalmente, visto que os incentivos desapareceram, as tarifas por quilômetro diminuíram e a demanda por corridas

¹⁰⁶ Empresas-plataformas como Uber e 99 oferecem o transporte de passageiros por motocicleta, em Fortaleza, desde 2021. No entanto, este serviço ainda não é regulamentado, visto que a Política Nacional de Mobilidade Urbana e a Lei Municipal de Fortaleza n.º 10.751, de 2018, preveem a execução da atividade apenas por motoristas de automóveis, não citando motociclistas. Para atuar em Fortaleza, os “Moto Uber” valem-se de uma liminar. Segundo Douglas Sousa, presidente da Associação dos Trabalhadores por Aplicativo de Fortaleza (ATAF) e secretário da Associação Nacional dos Trabalhadores por Aplicativo do Brasil, há, aproximadamente, 50 mil motociclistas atuando no transporte de passageiros por meio de aplicativo em Fortaleza. Conferir em: **‘Moto Uber’ e ‘99Moto’: serviço funciona desde 2021 em Fortaleza sem regulamentação devido a uma brecha na legislação**. Disponível em: <https://diariodonordeste.verdesmares.com.br/ceara/moto-uber-e-99moto-servico-funciona-desde-2021-em-fortaleza-sem-regulamentacao-devido-a-uma-brecha-na-legislacao-1.3613508>.

caiu. O relato de que, atualmente, ele precisa realizar o dobro do esforço e, mesmo assim, ganha menos do que antes, reflete a precarização do trabalho nesse setor, evidenciando como as mudanças nas políticas das plataformas impactaram negativamente a qualidade de vida desses/as profissionais.

Essa percepção do Entrevistado 29 é endossada pela pesquisa, visto que 84,1% dos/as entrevistados/as constata uma evidente piora nas condições de trabalho no cenário pós-pandêmico, conforme o gráfico a seguir:

Gráfico 8 – Percebo uma piora nas condições de trabalho (Ex: remuneração, número de corridas, etc) ao longo dos últimos anos.



Fonte: elaboração própria via questionários online.

Em outras palavras, a precarização do trabalho nesse setor, onde a flexibilidade, antes vista como vantagem, se transformou em uma necessidade de trabalhar mais horas para compensar a queda nos rendimentos, revela as contradições e dificuldades de um mercado cada vez mais competitivo e desregulamentado. De fato, em tempos de capitalismo pandêmico (Antunes, 2022), exacerbou-se a precarização do trabalho e o desemprego, enquanto grandes corporações, tais como a Uber, aumentaram seus lucros.

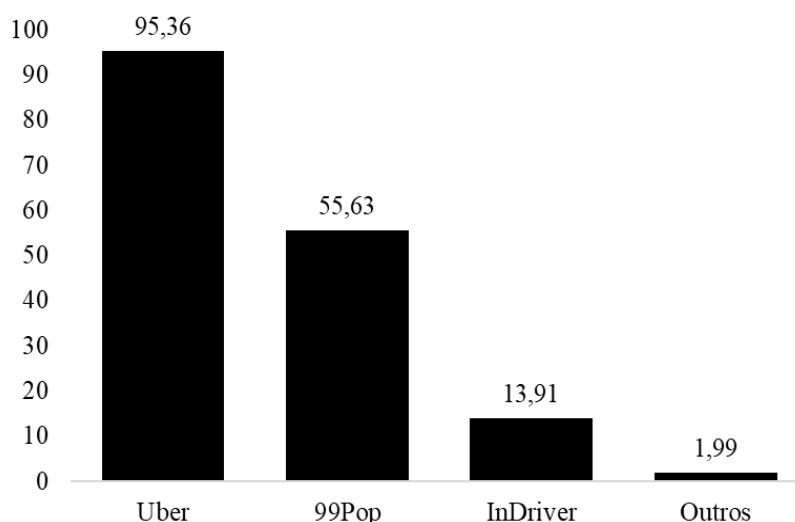
A pandemia de Covid-19 pode ser vista como um laboratório de grandes experimentos sobre as dinâmicas do trabalho (Antunes, 2022), uma vez que impôs mudanças abruptas e permanentes, a intensificar tendências que já estavam em curso, como a ultraflexibilização e o aumento da jornada de trabalho. Outrossim, ganharam força outras formas de organização laboral, como o teletrabalho, a plataformização e a ampliação da informalidade. Ademais, a crise sanitária proporcionou um campo de testes para novas

estratégias de controle e gestão à distância, com a ampliação do uso de tecnologias de monitoramento em processos de subsunção vigiada (Martins, 2022).

5.4 “Eu passo o dia todim na rua porque se a gente for em casa almoçar, você não faz nada não”: jornada de trabalho e rendimentos de motoristas de aplicativo em Fortaleza

A jornada de trabalho e os rendimentos dos/as motoristas de aplicativo têm se tornado temas centrais no debate sobre as transformações do mercado de trabalho brasileiro. Com o crescimento acelerado das empresas-plataformas digitais, como Uber, 99 e iFood, o trabalho mediado por plataformas ganhou ares de alternativa viável para milhares de pessoas em busca de renda, especialmente em um contexto marcado por altas taxas de desemprego. Assim, os/as motoristas de aplicativo que participaram de nossa pesquisa costumam trabalhar, principalmente, para a Uber, 99 e InDrive, que são as empresas-plataformas mais populares e consolidadas no mercado de transporte de passageiros via aplicativos no Brasil. No entanto, há um nítido predomínio da Uber, corporação estadunidense que hegemoniza este mercado.

Gráfico 9 – Plataformas digitais mais utilizadas pelos/as participantes da pesquisa



Fonte: elaboração própria via questionários online

Em verdade, geralmente os/as motoristas trabalham com mais de um aplicativo, simultaneamente, para elevar seus ganhos e reduzir o tempo ocioso. A escolha da plataforma depende de fatores como taxas cobradas, sensação de segurança e benefícios oferecidos,

como, por exemplo, promoções. Nesse sentido, afirma o Entrevistado 10, em entrevista para esta pesquisa:

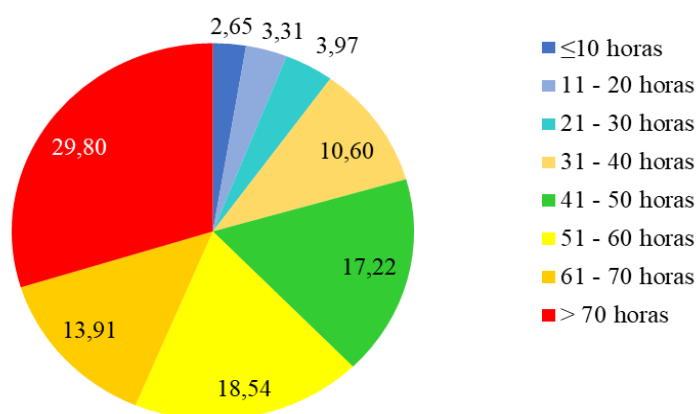
Eu só uso o Uber. O 99 eu tenho, mas não uso mais porque as taxas que vão para o motorista são muito baixas e também a gente corre risco de segurança porque geralmente os clientes da 99 não são tão exigidos para fazer o cadastro. Até pelo facebook você faz o cadastro pela 99, entendeu? Já a Uber não, são mais integral na Uber (Entrevistado 10).

Conforme ilustrado no relato acima, a escolha dos/as motoristas por trabalhar com a Uber está frequentemente ligada à percepção de que esta empresa-plataforma oferece uma remuneração mais vantajosa em comparação a outras alternativas do mercado, especialmente em regiões de alta demanda, onde os preços dinâmicos podem elevar os ganhos por corrida. Além disso, a Uber se destaca por seu sistema de segurança mais estruturado, a beneficiar tanto motoristas quanto passageiros/as por meio de funcionalidades como o compartilhamento de trajetos em tempo real e verificação de identidade. Esses recursos contribuem para uma maior sensação de proteção, um fator importante em uma atividade que envolve interações com desconhecidos e deslocamentos por diferentes áreas.

No entanto, essa atividade oculta uma realidade marcada por longas jornadas, baixa remuneração e ausência de proteção social. A rigor, sem vínculos empregatícios e sujeitos à lógica dos algoritmos das plataformas, os/as motoristas encontram-se em uma posição vulnerável, na qual a busca por rendimentos satisfatórios, com frequência, exige extensas horas ao volante, a comprometer sua qualidade de vida e saúde.

Com efeito, quando perguntados sobre a jornada de trabalho semanal, os/as motoristas participantes deste estudo revelaram elementos deveras importantes para compreensão da dinâmica de trabalho via plataformas, conforme o gráfico a seguir:

Gráfico 10 – Jornada de trabalho semanal dos/as participantes desta pesquisa



Fonte: elaboração própria via questionários online

As informações obtidas sobre a carga horária semanal apontam para uma situação alarmante, considerando a existência de um número expressivo de motoristas expostos a elevadas quantidades de horas de trabalho. Assim, observamos que 29,8% deles/as trabalham, em média, mais de 70 horas por semana, o que ultrapassa, consideravelmente, a jornada de trabalho padrão de 44 horas semanais estabelecida pela Consolidação das Leis do Trabalho (CLT) do Brasil.

A carga horária acima do normal pode ser explicada pela necessidade de compensar os baixos valores por corrida e pela ausência de garantias trabalhistas, como o salário mínimo ou horas extras. Ademais, a pressão para manter uma boa reputação nas plataformas e a concorrência entre os/as motoristas fazem com que muitos/as aceitem trabalhar longas jornadas.

Nesse sentido, 18,5% dos/as motoristas trabalham entre 51 e 60 horas por semana, enquanto 13,9% atuam de 61 a 70 horas no mesmo período. Isso significa que mais da metade dos/as entrevistados/as (um total de 62,2%) trabalha mais de 50 horas semanais, a evidenciar um cenário de sobrecarga dentro da categoria. Essa realidade pode acarretar sérias consequências para a saúde física e mental destes/as trabalhadores/as, incluindo estresse e problemas osteomusculares. Além disso, a ausência de períodos adequados de descanso aumenta o risco de acidentes de trânsito, uma vez que a atenção e os reflexos tendem a ser comprometidos após longas horas ao volante. A esse respeito, é ilustrativa a seguinte postagem realizada no perfil da AMAP-CE, no dia 11 de março de 2025:

Figura 8 – Reportagem publicada no perfil da AMAP-CE



Fonte: perfil da AMAP-CE

Indubitavelmente, este acidente – que, infelizmente, não é um fato isolado - envolvendo um motorista de aplicativo que adormeceu ao volante, em Fortaleza, evidencia os perigos inerentes ao modelo de trabalho plataformizado, em que extensas jornadas laborais são a regra, não a exceção. Frequentemente, como apontam os dados coletados neste estudo, esses/as profissionais ultrapassam a carga horária de mais de 50 horas por semana, chegando, mesmo, a dirigirem por mais de 70 horas semanais, como relatou parcela significativa de quase 30% dos/as entrevistados/as.

Portanto, é inegável que a chamada plataformização do trabalho, caracterizada pela ausência de vínculo empregatício e pela falta de controle sobre a jornada, tem agravado a precarização das condições laborais desses/as motoristas. A queda nos rendimentos obtidos por esses/as trabalhadores/as no cenário pós-pandêmico, como vimos, tem levado ao aumento das jornadas laborais, na tentativa de preservar a remuneração, intensificando, assim, os riscos à saúde e à segurança no trânsito.

Mesmo o grupo de motoristas que afirma trabalhar entre 41 e 50 horas semanais - o que é próximo da carga semanal dos trabalhos convencionais de setores formais -

totalizando 17,2% dos/as participantes da pesquisa, possuem uma carga horária de trabalho elevada, visto que não possuem acesso à direitos como férias e descanso semanal remunerado.

Vale mencionar que no modelo de trabalho plataformizado a jornada é contabilizada apenas com as “horas efetivamente trabalhadas”. Ou seja, do ponto de vista das forças do capital, essas horas são compreendidas apenas como o período entre a aceitação da corrida por parte do/a motorista e o momento em que o passageiro desembarca, desconsiderando, portanto, todo o tempo em que o/a trabalhador/a permanece disponível na plataforma aguardando chamadas. Essa forma de mensuração distorce a realidade da atividade, pois ignora as horas de espera, que levam a uma intensificação do trabalho. Com isso, o risco econômico é transferido integralmente para o/a trabalhador/a, que suporta sozinho/a os períodos de inatividade, sem qualquer remuneração pelo tempo, efetivamente, dedicado ao trabalho. Esse mecanismo contribui para a precarização, uma vez que obriga os/as motoristas a permanecerem conectados/as por longas horas para alcançar um número mínimo de corridas que viabilize sua renda.

Com efeito, embora a Uber imponha um limite de 12 horas diárias de trabalho contínuo em sua plataforma – o que excede bastante o limite previsto na CLT e na Constituição de 1988 - na prática, muitos/as motoristas acabam ultrapassando essa carga horária ao utilizar múltiplos aplicativos simultaneamente. Diante da necessidade de aumentar a renda, esses/as profissionais alternam entre diferentes serviços de transporte por aplicativo, como a 99 e a InDriver, driblando as restrições individuais de cada plataforma.

Indubitavelmente, esse comportamento é impulsionado pela baixa remuneração por corrida, reduzida sensivelmente no cenário pós-pandêmico, e pela ausência de garantias trabalhistas, fazendo com que longas jornadas sejam a única alternativa para alcançar a subsistência. Como resultado, motoristas, frequentemente, passam 14, 16 ou até mais horas por dia ao volante, enfrentando um desgaste extremo. Desse modo, afirma o motorista entrevistado:

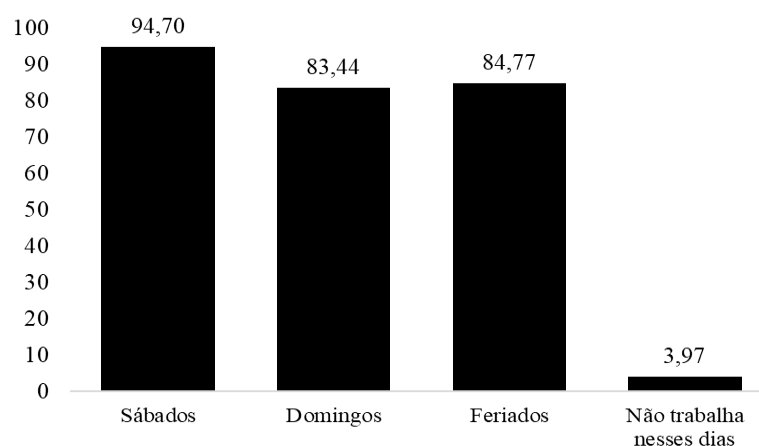
Trabalho todos os dias. Eu tenho cinco anos na Uber, no aplicativo, certo? Eu comecei na Uber fazendo só os finais de semana, eu tinha um emprego fixo, e eu comecei na Uber como se fosse um extra, sábado, domingo e feriado. Hoje tá com dois anos e meio que eu tou desempregado, só vivendo da Uber mesmo e todos os dias trabalhando, sábado, domingo, feriado, segunda, dessa forma. Os momentos que eu tenho de lazer, de parar, é quando tem que fazer uma manutenção no carro, parar pra trocar o óleo, alguma coisa. Isso é a vida, hoje em dia, da maioria dos Ubers, né? (Entrevistado 15).

O depoimento do motorista evidencia a precarização do trabalho por aplicativo. No início, a Uber representava, para ele, uma fonte complementar de renda, permitindo

equilibrar o trabalho fixo com ganhos extras nos finais de semana e feriados. No entanto, em face do desemprego, a plataforma deixou de ser uma alternativa complementar e tornou-se sua única fonte de sustento, levando-o a uma rotina exaustiva sem dias de descanso. Sem dúvida, essa trajetória individual reflete a realidade de muitos/as motoristas que, diante da falta de oportunidades no mercado formal, em especial no cenário pandêmico e pós-pandêmico, acabam dependendo integralmente dos aplicativos.

Além disso, o relato evidencia o caráter predatório desse modelo de trabalho, no qual o tempo de lazer e descanso é praticamente inexistente. O motorista menciona que suas pausas ocorrem apenas quando há necessidade de manutenção do veículo, o que demonstra como os limites entre tempo de trabalho e vida pessoal estão cada vez mais tênues. Esse cenário, marcado por jornadas longas e intensas, que muitas vezes inviabilizam o descanso e o lazer, torna-se ainda mais evidente na análise do gráfico a seguir:

Gráfico 11 – Jornada de trabalho aos finais de semana e feriados dos/as participantes deste estudo



Fonte: elaboração própria via questionários online

Os dados revelam que a grande maioria dos/as motoristas de aplicativo enfrenta uma rotina de trabalho ininterrupta, sem distinção entre dias úteis e períodos tradicionalmente reservados para descanso. O fato de 94,7% dos entrevistados trabalharem aos sábados, 83,44% aos domingos e 84,77% nos feriados indica que essa categoria profissional não tem a possibilidade de usufruir de um fim de semana para descanso ou momentos de lazer regulares. Esse cenário reforça a ideia de que, para muitos/as motoristas, a busca por uma renda mínima suficiente exige a dedicação praticamente integral ao trabalho, sem a segurança oferecida por vínculos empregatícios formais.

Outrossim, a grande extensão da jornada de trabalho dos/as motoristas de aplicativo, com a maioria dedicando mais de 50 horas semanais à atividade, comprova a ideia de que essa ocupação não pode ser vista apenas como um complemento de renda, mas sim como o trabalho principal para muitos desses/as profissionais. Corroborando a esta ideia, 83,4% dos/as motoristas que responderam ao nosso questionário online revelaram que esta atividade mediada por plataformas digitais configura a principal fonte de renda.

Desse modo, a realidade dos dados mostra que a plataformização do trabalho não se resume a um "bico" ou uma fonte secundária de renda, como muitas vezes é retratada, mas sim a uma atividade que demanda dedicação integral e exige longas horas de trabalho para garantir a subsistência. Isso ocorre porque a renda dos/as motoristas depende diretamente do tempo que passam ao volante, e os baixos valores por corrida, somados aos custos operacionais, os/as obrigam a executar jornadas exaustivas para alcançar uma remuneração minimamente satisfatória.

De fato, o trabalho dos/as motoristas de aplicativo analisados nesta pesquisa consiste na realização de corridas, ou seja, no transporte de passageiros que solicitam o serviço por meio de plataforma digital, que se apresenta como mera intermediária entre o/a cliente e o/a motorista, conectando a demanda ao prestador do serviço. No entanto, estas empresas-plataformas utilizam avançadas tecnologias digitais baseadas em algoritmos a fim de determinar o preço total da corrida e, antes de repassar o pagamento ao motorista, reter uma porcentagem para si, deixando ao/à trabalhador/a apenas o restante.

De acordo com informações do site da Uber, o valor médio da taxa cobrada no Brasil é em torno de 25% sobre o valor total da corrida, porém, esta taxa não é fixa, podendo variar a depender da viagem¹⁰⁷. No entanto, a experiência cotidiana dos/as motoristas revela um cenário diferente, como apontam os três relatos a seguir:

O aplicativo tira muito da gente, às vezes dá meio a meio, a gente faz uma corrida de R\$ 100,00 e fica R\$ 50,00 pro aplicativo e R\$ 50,00 pra gente, sendo que a gente tem o gasto todo, de alimentação, de pneu, de óleo... tudo isso afeta muita a gente financeiramente, porque deveríamos ganhar mais um pouco (Entrevistado 12).

E o custo que ele [Uber] tira da gente, tem viagem que tira até 50% da gente. Se por exemplo, sair daqui uma corrida pro Meireles, de 40 reais pro passageiro, a gente só recebe 20,00. Ou seja, o passageiro pagou R\$ 40,00 mas a gente só recebeu R\$ 20,00. Aqui no aeroporto, como também nas ruas, é muito ruim a corrida que a Uber manda, os aplicativos, o ganho depende muito dos horários. De manhã é um preço, a tarde é outro, tardezinha é outro, varia muito... (Entrevistado 15).

¹⁰⁷ Conferir em: **Tira Teima Uber**. Disponível em: <https://www.uber.com/pt-BR/blog/tira-teima-uber/>. Acesso em: 02 jan. 2025.

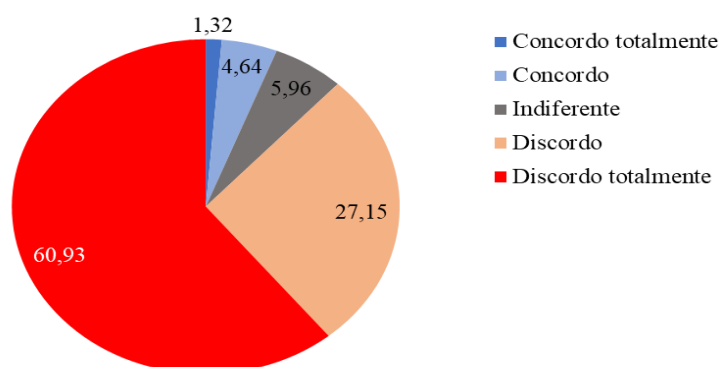
O problema é que o valor que é cobrado do cliente é muito alto e o repasse pro motorista é baixo demais... O desconto é muito alto. Ela [Uber] diz que desconta 25%, diz que desconta 19%, mas não. Quando a gente vai ver no final da corrida, numa corrida que a gente ganha 30 reais, ela [Uber] tá cobrando 70 ou 80 reais do passageiro. Aí eu acho isso um absurdo (Entrevistado 24).

Os testemunhos registrados apontam uma situação amplamente compartilhada, que é a insatisfação com a forma como os valores das corridas são repartidos entre as plataformas e os/as trabalhadores. Em suas práticas cotidianas, percebem o alto percentual apropriado, de forma arbitrária, pela empresa-plataforma, contrariando, muitas vezes, o discurso oficial da corporação. Ademais, constata, conscientemente, que todos os gastos operacionais, como alimentação, manutenção do veículo e combustível, ficam a cargo do/a motorista, o que diminui, de forma significativa, a renda. A própria situação revela um desequilíbrio na divisão dos ganhos entre motoristas e plataformas, acarretando processos de externalização dos lucros por parte da empresa.

Ademais, a flutuação dos preços das corridas ao longo do dia, conforme apontado pelo Entrevistado 15, gera uma instabilidade financeira aos profissionais, obrigando-os a realizarem mais horas para compensar os ganhos baixos de cada corrida. Ele ainda menciona as corridas mal pagas, como as do aeroporto e em determinados horários, que tornam a obtenção de renda muito mais difícil.

De um modo geral, os três relatos demonstram o descontentamento com o modelo de remuneração das plataformas de transporte por aplicativo. Vale mencionar que essa insatisfação generalizada também é endossada por 88,1% dos motoristas que participaram da pesquisa via questionários.

Gráfico 12 – Estou satisfeito com a forma como a empresa de aplicativo de transporte de passageiros calcula o valor da minha remuneração pelas viagens.

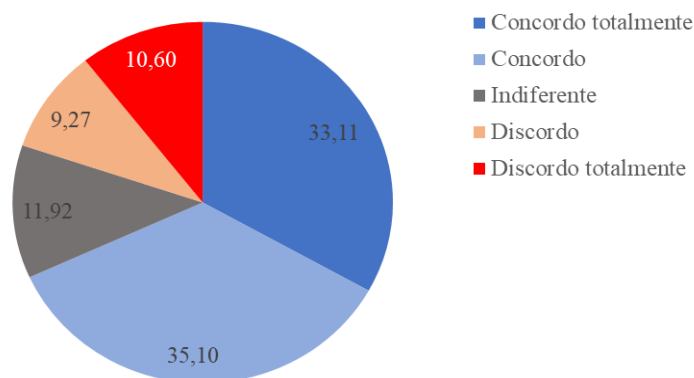


Fonte: elaboração própria via questionários online

Assim, podemos afirmar que os/as motoristas sofrem com a apropriação de parte significativa do valor das corridas e, também, com a falta de transparência e a incerteza quanto aos seus ganhos. Esses motivos, acompanhados dos custos operacionais que são arcados pelos/as trabalhadores/as, demonstram que, embora a atividade possa ser a principal fonte de subsistência para diversos/as trabalhadores/as, os pagamentos não são suficientes para garantir, plenamente, a reprodução social desse segmento da força de trabalho, a expressar a superexploração a que são submetidos/as.

Não obstante, mesmo diante da constatação da piora das condições de trabalho no período pós-pandêmico - especialmente a diminuição da remuneração, que leva os/as motoristas de aplicativo a trabalharem mais horas - os dados apontam que os vínculos formais de trabalho, ainda assim, não representam atrativo financeiro para estes/as trabalhadores/as que vivem na informalidade.

Gráfico 13 – Prefiro a flexibilidade do trabalho como motorista de aplicativo a um emprego com carteira assinada.



Fonte: elaboração própria via questionários online

O fato de que 68,2% dos/as motoristas de aplicativo entrevistados/as preferirem a suposta “flexibilidade” do trabalho plataformizado à formalização via carteira assinada evidencia que o discurso oficial das empresas-plataformas, em relação a valorização da “autonomia” em detrimento da segurança trabalhista, encontra eco entre os/as trabalhadores/as. Decerto, muitos/as motoristas consideram a possibilidade de definir seus próprios horários e volume de trabalho um fator positivo, pois isso lhes permite conciliar diferentes atividades ou ajustar-se às suas necessidades pessoais e financeiras, ainda que esta jornada de trabalho se torne exaustiva e, mesmo, inviabilize o tempo de vida e lazer destes/as profissionais.

Esse dado reflete, ainda, um discurso recorrente entre trabalhadores/as de plataformas que, frequentemente, associam o emprego formal a limitações excessivas e remunerações menos atrativas em comparação ao que podem obter dirigindo sob demanda, mesmo sem a proteção dos direitos trabalhistas tradicionais.

Esta percepção empírica dos/as motoristas de aplicativo pode ser compreendida pela tabela a seguir, que ilustra a tendência, em curso, de diminuição dos empregos formais com maior remuneração e sua possível realocação na base da pirâmide salarial do mercado de trabalho. Assim, este dado da realidade permite entender a percepção dos/as trabalhadores/as informais que, em alguns casos, estão em situação salarial até melhor do que os formalizados.

Tabela 1 – Estoque de empregos formais por faixa salarial - em Salário Mínimo (SM) - Brasil, 2022 a 2023

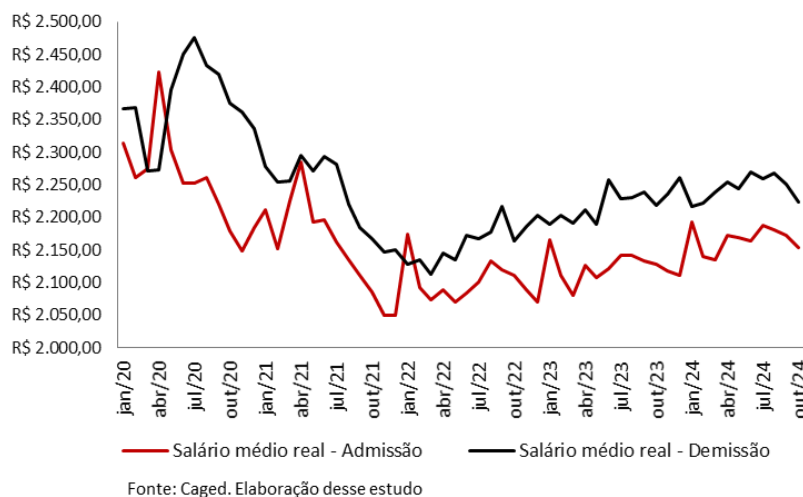
Faixa Salarial em Salário Mínimo (SM)	Estoque em 2022	%	Estoque em 2023	%	Varição absoluta	Varição relativa
Até 0,50 SM	438.418	1,10%	475.088	1,15%	36.670	8,4%
0,51 a 1,00 SM	2.752.967	6,90%	2.995.618	7,28%	242.651	8,8%
1,01 a 1,50 SM	13.380.017	33,56%	14.143.367	34,37%	763.350	5,7%
1,51 a 2,00 SM	8.455.414	21,21%	8.754.323	21,27%	298.909	3,5%
2,01 a 3,00 SM	6.888.550	17,28%	7.225.216	17,56%	336.666	4,9%
3,01 a 4,00 SM	2.728.443	6,84%	2.917.899	7,09%	189.456	6,9%
4,01 a 5,00 SM	1.352.346	3,39%	1.393.586	3,39%	41.240	3,0%
5,01 a 7,00 SM	1.328.164	3,33%	1.331.395	3,24%	3.231	0,2%
7,01 a 10,00 SM	944.400	2,37%	882.538	2,14%	-61.862	-6,6%
10,01 a 15,00 SM	718.677	1,80%	582.292	1,41%	-136.385	-19,0%
15,01 a 20,00 SM	326.943	0,82%	217.427	0,53%	-109.516	-33,5%
Mais de 20,00 SM	559.542	1,40%	235.388	0,57%	-324.154	-57,9%
Total	39.873.881	100%	41.154.137	100%	1.280.256	3,2%

Fonte: Rais 2023. Elaboração desse estudo.

Os dados compilados pela Relação Anual de Informações Sociais (Rais) e pelo Cadastro Geral de Empregados e Desempregados (Caged) são elucidativos de que o crescimento do emprego, alardeado pelo governo federal, concentra-se, em especial, nos patamares salariais mais baixos, enquanto as ocupações formais de maior remuneração têm diminuído, na comparação entre 2022 e 2023. Observa-se, então, uma redução expressiva nos postos de trabalho que pagam acima de sete salários mínimos, ao passo que há um aumento relativo nas ocupações situadas na base da pirâmide salarial, especialmente entre aqueles/as que recebem até 1,5 salários mínimos. A Tabela 1 ilustra essa tendência de maneira clara, ao demonstrar que a maior parte dos empregos formais no Brasil se concentra na faixa de um a três salários mínimos, representando 72,04% do total em 2022 e 73,20% em 2023.

Os dados do Caged, do Ministério do Trabalho e Emprego (MTE), corroboram este argumento, ao indicarem uma realocação de empregos para faixas salariais mais baixas.

Gráfico 14 – Evolução do salário médio real de admissão e desligamento por mês



O gráfico revela uma queda expressiva nos salários reais dos/as trabalhadores/as admitidos/as entre janeiro de 2020 e outubro de 2024. Além disso, evidencia que os salários dos/as demitidos/as, em média, eram superiores aos dos/as novos/as contratados/as no mesmo período. Esse cenário indica uma estratégia dos empregadores de substituir profissionais com remunerações mais altas e maior tempo de serviço por trabalhadores dispostos a aceitar salários inferiores, visando a redução dos custos com a força de trabalho.

De fato, observa-se uma tendência de desvalorização generalizada da renda, resultado das dinâmicas impostas pelo capital em um contexto de luta de classes cada vez mais desigual e desfavorável aos/as trabalhadores/as. Ao analisarmos a realidade dos/as motoristas de aplicativo em Fortaleza, identificamos paralelos com os dados apresentados pela Rais e pelo Caged. As tabelas 2 e 3, a seguir, ilustram essa relação, evidenciando como a jornada de trabalho impacta, diretamente, o rendimento bruto e líquido¹⁰⁸ dos/as participantes desta pesquisa.

¹⁰⁸ Nesta pesquisa, consideramos como rendimento bruto o valor total arrecadado pelos motoristas com o transporte de passageiros, conforme sua própria estimativa. Já o rendimento líquido corresponde ao montante restante após a dedução dos custos operacionais da atividade, como despesas com o veículo, manutenção, combustível, celular, internet, entre outros – todos integralmente arcados pelo próprio trabalhador/a.

Tabela 2 - Distribuição dos motoristas de aplicativos por faixa de renda mensal bruta em R\$, segundo jornada semanal de trabalho

FAIXAS DE RENDIMENTOS NA ATIVIDADE	Faixas de rendimento segundo jornada semanal de trabalho								TOTAIS	
	Até 10h por semana	De 11 a 20 horas por semana	De 21 a 30 horas por semana	De 31 a 40h por semana	De 41 a 50 horas por semana	De 51 a 60 horas por semana	De 61 a 70 horas por semana	Acima de 70h por semana	Absoluto	%
Até 1 SM (1.320,00 R\$)	1	0	2	1	1	1	0	0	6	3,97%
De 1.321,00 a 2.000,00	1	3	2	1	0	0	0	0	7	4,64%
De 2.000,01 a 2.500,00	0	0	0	1	1	2	0	0	4	2,65%
De 2.500,01 a 3.000,00	0	0	0	2	0	1	1	0	4	2,65%
De 3.000,01 a 3.500,00	0	0	0	3	3	0	1	3	10	6,62%
De 3.500,01 a 4.000,00	1	1	1	2	4	0	0	1	10	6,62%
De 4.000,01 a 4.500,00	1	0	1	0	0	3	2	1	8	5,30%
De 4.500,01 a 5.000,00	0	1	0	2	7	4	0	3	17	11,26%
Acima de 5.000,00	0	0	0	4	10	17	17	37	85	56,29%
Totais	4	5	6	16	26	28	21	45	151	100%
%	2,65%	3,31%	3,97%	10,60%	17,22%	18,54%	13,91%	29,80%		

Fonte: Pesquisa direta.

Podemos observar que 56,29% dos/as motoristas entrevistados/as neste estudo declararam obter rendimento bruto de mais de 5 mil reais por mês (para um salário mínimo/SM de R\$ 1.320,00 à época das entrevistas, esse valor equivale a mais de 4 SM), à custa, como já visto, de impressionantes jornadas de trabalho acima de 50 horas semanais. Os dados indicam que essa categoria, à primeira vista, parece obter uma remuneração consideravelmente superior à do trabalho formal, visto que, conforme observado na Tabela 1, 80,29% dos/as trabalhadores/as com carteira assinada ganham de 1 a 4 salários mínimos.

De fato, a deterioração das condições de trabalho formal nos últimos anos – observada no Gráfico 14 -, aliada ao desemprego estrutural, tem levado um número crescente de profissionais a buscar alternativas no setor informal, destacando-se o transporte por aplicativo. Os dados indicam que, para esses/as motoristas, a possibilidade de obter ganhos diários se apresenta como um atrativo diante da baixa remuneração oferecida pelos empregos com carteira assinada.

Contudo, tal como nos revela o método dialético de Marx e Engels, a experiência imediata da realidade, em sua pseudoconcreticidade, ao mesmo tempo em que revela aspectos deste real, também esconde e mascara elementos e tendências essenciais. Desse modo, a aparente vantagem dos/as motoristas de aplicativo vem acompanhada de condições imensamente precárias, a exemplo das prolongadas jornadas de trabalho, a causar extrema fadiga física e riscos constantes, como acidentes e violência urbana, além de estarem em uma condição de destituição de direitos, como férias, de 13º salário e aposentadoria.

Ademais, ao serem questionados/as sobre seus rendimentos após a dedução dos custos operacionais essenciais para a atividade, tais como despesas com alimentação,

manutenção do veículo, combustível, seguro, celular e internet banda larga, observa-se uma queda significativa nos valores finais, como demonstra a tabela a seguir.

Tabela 3 – Distribuição dos motoristas de aplicativos por faixa de rendimento mensal líquido em Reais, descontados os custos da atividade, segundo jornada semanal de trabalho

FAIXAS DE RENDIMENTOS NA ATIVIDADE	Faixas de rendimento segundo jornada semanal de trabalho								TOTAIS	
	Até 10 horas por semana	De 11 a 20 horas por semana	De 21 a 30 horas por semana	De 31 a 40h por semana	De 41 a 50 horas por semana	De 51 a 60 horas por semana	De 61 a 70 horas por semana	Acima de 70 horas por semana	Absoluto	%
Até 1 SM (1.320,00 R\$)	3	3	3	2	1	2	0	1	15	9,93%
De 1.321,00 a 2.000,00	0	0	1	3	4	4	3	4	19	12,58%
De 2.000,01 a 2.500,00	0	0	0	3	6	5	0	7	21	13,91%
De 2.500,01 a 3.000,00	0	0	1	4	4	6	5	11	31	20,53%
De 3.000,01 a 3.500,00	1	1	0	1	4	3	2	8	20	13,25%
De 3.500,01 a 4.000,00	0	0	0	1	3	5	2	1	12	7,95%
De 4.000,01 a 4.500,00	0	0	0	1	2	1	3	4	11	7,28%
De 4.500,01 a 5.000,00	0	0	1	1	1	1	4	4	12	7,95%
Acima de 5.000,00	0	1	0	0	1	1	2	5	10	6,62%
TOTAIS	4	5	6	16	26	28	21	45	151	100%
%	2,65%	3,31%	3,97%	10,60%	17,22%	18,54%	13,91%	29,80%		

Fonte: Pesquisa direta.

A rigor, ao considerarmos o rendimento líquido – ou seja, o montante efetivamente disponível após a dedução de custos operacionais, essa vantagem inicial se dissipa. Os dados apontam que 68,22% dos motoristas de aplicativos recebem, ao final, até 3 salários mínimos (o equivalente a cerca de 4 mil reais, à época do levantamento), evidenciando uma expressiva redução na renda após a contabilização dos custos. No trabalho formal, por outro lado, 73,29% dos/as empregados/as ganharam até 3 salários mínimos no ano de 2023, como observado na Tabela 1, a configurar um percentual ligeiramente superior ao dos/as motoristas.

Assim, embora o rendimento bruto dos/as motoristas de aplicativos sugira uma remuneração mais alta, a estrutura de custos associada ao modelo de trabalho plataformizado reduz, significativamente, os ganhos reais, podendo, em muitos casos, resultar em uma remuneração inferior à do emprego com carteira assinada. De fato, todos os custos operacionais, como vimos, recaem exclusivamente sobre o/a trabalhador/a, reduzindo, de forma considerável, os ganhos líquidos, como apontado pelos/as próprios/as motoristas que participaram desta pesquisa.

Apesar da redução expressiva do rendimento líquido devido aos elevados custos da atividade, muitos/as motoristas de aplicativo resistem à formalização porque priorizam o valor bruto que recebem ao fim do dia. Diferentemente dos empregos formais, em que o pagamento ocorre mensalmente, os/as motoristas de aplicativo podem sacar seus rendimentos diariamente, o que facilita a quitação de contas e outras despesas urgentes.

Para esses/as trabalhadores/as, o fato de o ganho bruto superar o que obtinham em empregos formais parece ter um peso imediato e concreto, independentemente dos descontos com combustível, manutenção e demais despesas. Ainda que essa renda seja instável, ela gera uma sensação de avanço econômico que dificilmente seria alcançada em ocupações com carteira assinada, onde os salários costumam ser baixos, conforme vimos na Tabela 1. Dessa forma, a percepção de um retorno financeiro inicial mais alto reforça a convicção de que atuar de forma “autônoma” nas plataformas é mais vantajoso do que depender de um salário fixo.

Ademais, no mercado de trabalho formal, uma parcela do salário do/a trabalhador/a é comprometida com tributos, como o Imposto de Renda e a contribuição previdenciária, a acarretar uma redução importante do valor líquido recebido ao final do mês. Esse impacto torna-se ainda mais evidente para aqueles/as que se encontram em faixas intermediárias de remuneração, uma vez que estão sujeitos/as a alíquotas progressivas de tributação. Dessa forma, embora o emprego formal garanta direitos trabalhistas e previdenciários, muitos/as profissionais o percebem como um fator que limita a renda disponível no curto prazo.

Portanto, motoristas de aplicativo, que majoritariamente atuam na informalidade, vivenciam uma dinâmica distinta, visto que seus rendimentos não estão sujeitos a descontos automáticos por parte do Estado, o que gera uma percepção de maior controle financeiro. Nesse sentido, essa sensação de autonomia nos ajuda a compreender a resistência de parte significativa da categoria à formalização, uma vez que os benefícios previdenciários de longo prazo tendem a ser subestimados diante da necessidade imediata de aumentar os ganhos diários.

Em verdade, essa consciência pragmática, parcial, aparente e fetichizada da realidade expressa fortes componentes ideológicos que amparam a referida rejeição à formalização do trabalho. Com efeito, muitos/as motoristas – influenciados/as por uma subjetivação neoliberal amplamente difundida (Dardot; Laval, 2016) - acreditam que seu sucesso financeiro depende exclusivamente do próprio empenho e da capacidade de autogerenciamento, ainda que subordinado (Abilio, 2020). A rigor, a lógica da plataformização, difundida por meio de poderosos aparelhos de hegemonia (Gramsci, 2000), reforça a crença na valorização da flexibilidade e da autonomia financeira, tornando menos atrativa a ideia de aderir às regras e encargos do trabalho formal.

Desse modo, a flexibilidade oferecida pelo trabalho plataformizado não é interpretada apenas como um mecanismo de transferência de riscos e custos para o/a

trabalhador/a, mas como uma “oportunidade de empreender sobre si mesmo” e de ampliar os ganhos por meio de estratégias individuais, como a escolha dos horários e trajetos mais rentáveis. Essa perspectiva desvia a atenção das condições estruturais do trabalho nas plataformas, fazendo com que os/as motoristas rejeitem qualquer tipo de regulamentação que possa restringir sua "autonomia", mesmo quando os dados indicam que, na prática, os rendimentos líquidos, frequentemente, não superam os do emprego formal.

Outrossim, enquanto profissionais com carteira assinada contam com os direitos trabalhistas que sobreviveram às contrarreformas da Lei de Terceirização (Lei 13.429/2017), Reforma Trabalhista (Lei 13.467/2017) e Reforma Previdenciária (Emenda Constitucional 103/2019), os/as motoristas de aplicativo não dispõem de nenhuma dessas garantias. Isso os coloca em uma posição de vulnerabilidade, sem uma rede de proteção para períodos de baixa demanda, problemas de saúde ou acesso à aposentadoria. No longo prazo, a falta desses direitos pode resultar em dificuldades para sustentar-se após o fim da vida produtiva.

5.5 “Se você é um funcionário exemplar, você é bem tratado. Se você não é um funcionário exemplar, de uma forma ou de outra, tem punição”: o controle algoritmo e a “garimpagem” como tática de resistência entre motoristas de aplicativo

Diante do cenário da plataformização do trabalho, marcado pela precarização e intensa concorrência, os/as motoristas de aplicativo buscam desenvolver modos de aumentar sua renda e lidar com as incertezas da profissão. Um meio amplamente adotado é o uso simultâneo de múltiplas plataformas, visto que essa prática permite a ampliação da jornada de trabalho para além do limite permitido pela Uber.

De fato, desde 2020, a Uber, empresa-plataforma mais utilizada pelos/as participantes deste estudo, possui um recurso para limitar o tempo online dirigido no aplicativo pelos motoristas¹⁰⁹. Esta ferramenta notifica o/a condutor/a quando ele/ela se aproxima do limite de 12 horas online conduzindo o veículo em um único dia. Quando este limite é atingido, o/a motorista é automaticamente desconectado/a e, somente após seis horas, poderá ficar online novamente para receber solicitações de viagem.

¹⁰⁹ Conferir em: **Uber lança ferramenta que limita o tempo online do motorista dirigindo usando o aplicativo para promover segurança viária.** Disponível em: <https://www.uber.com/pt-BR/newsroom/uber-lanca-ferramenta-que-limita-o-tempo-online-do-motorista-dirigindo-usando-o-aplicativo-para-promover-seguranca-viaria/>. Acesso em: 07 jan. 2025.

No entanto, embora o discurso oficial da Uber apregoe que a limitação de horas diárias tem como objetivo promover a segurança no trânsito, a permissão para que motoristas de aplicativo dirijam até 12 horas por dia tem impacto significativo na saúde e bem-estar destes/as profissionais. Ademais, essa jornada ultrapassa, e muito, o limite máximo de 8 horas por dia, com até 2 horas extras, permitido pela legislação trabalhista no Brasil, o que, por si só, demonstra os efeitos nefastos da informalidade no mundo do trabalho.

Além disso, é a própria dinâmica de remuneração da Uber, a partir do sistema de pagamento por corridas, que impulsiona os/as motoristas de aplicativo a executarem extensas jornadas de trabalho a fim de obterem mais renda. É o que podemos apreender do depoimento a seguir:

A Uber libera 12 horas para cada motorista. Sendo que, como demora pra alcançar o objetivo a gente completa em outros aplicativos. Então eu trabalho de sol a sol. Minha jornada normal é 65 a 70 horas semanais (Entrevistado 6).

Na realidade, essa ação de contornar as restrições impostas pela empresa-plataforma em relação à jornada de trabalho expõe uma contradição fundamental, pois, embora possa parecer uma forma de garantir maior autonomia e liberdade de escolha, na prática, é uma consequência direta da baixa remuneração oferecida pela Uber. Esse cenário leva os/as trabalhadores/as a se dividir entre múltiplas plataformas e a intensificar a exploração de seu próprio tempo e esforço, em uma tentativa de alcançar rendimentos minimamente satisfatórios. Tal fato fica patente na fala do motorista:

Quando eu comecei a 4 anos atrás eu começava tipo 7 horas, quando era 5 horas da tarde eu já tinha batido a meta que eu queria. Agora a mesma meta, eu começo 7 horas da manhã, eu só vou bater quando é 10 horas da noite, pra ganhar a mesma quantia de 4 anos atrás (Entrevistado 02).

A fala do Entrevistado 02 reforça o argumento sobre a existência de uma deterioração significativa e permanente das condições de trabalho no período pós-pandêmico, refletindo aspectos centrais do fenômeno da plataformização. De fato, o motorista nos revela que, antes da pandemia, conseguia atingir sua meta financeira em menos tempo. Hoje, porém, para ganhar a mesma quantia, precisa trabalhar quase o dobro do tempo. Portanto, é sugestivo pensar que houve, de fato, uma redução da remuneração real por hora trabalhada, possivelmente decorrente de fatores como diminuição das tarifas pagas pelas plataformas e aumento da concorrência entre motoristas. É este cenário de precarização que explica a necessidade que os/as motoristas possuem de estender a jornada de trabalho para além de 12 horas diárias, chegando, mesmo, a burlar as restrições impostas pela Uber.

Outro fator determinante para os ganhos dos/as motoristas de aplicativo é a escolha estratégica dos períodos de atuação, baseada na identificação de padrões de demanda ao longo do dia. Com efeito, a experiência prática permite que esses/as profissionais reconheçam os horários de pico e as regiões onde a remuneração tende a ser mais vantajosa, a exemplo das áreas centrais e locais que recebem eventos. De fato, esses pontos, frequentemente, apresentam maior demanda e, em alguns casos, tarifas dinâmicas¹¹⁰, tornando essencial uma análise criteriosa do funcionamento da cidade. Dessa maneira, cada motorista desenvolve suas próprias táticas para potencializar os rendimentos. A fala do Entrevistado 11 é ilustrativa a esse respeito:

Só melhora quando tá no valor da dinâmica, porque se for no horário normal, as corridas as vezes nem compensam, porque as vezes paga muito menos de 2 reais o Km. É por isso que fica muito naquela questão de ficar escolhendo corrida, como o pessoal costuma falar, né? (Entrevistado 11)

O relato acima evidencia, uma vez mais, a baixa remuneração no trabalho plataformizado de motoristas de aplicativo, sobretudo fora dos períodos de tarifa dinâmica. Ao mencionar que o valor recebido por quilômetro rodado é, comumente, inferior a R\$ 2,00, ele expõe a desvalorização da atividade, especialmente diante dos custos operacionais e das taxas cobradas pelas plataformas. Vale mencionar que as tarifas dinâmicas também sofreram significativa redução após a pandemia da Covid-19, perdendo muito da sua atratividade, como nos informa o Entrevistado 14:

Antigamente já foi muito bom, sabe? Hoje... não sei se já ouviu falar, a gente chama de “dinâmico picolé”. É um [preço] dinâmico que é 2 reais a mais, 4 reais a mais. Porque antigamente, quando era o [preço] dinâmico mesmo para valer, a Uber botava 15,00 reais, 20,00 reais a mais, quando tinha muita chamada mesmo em determinado local, sabe? Aí ela [empresa] botava um [preço] dinâmico muito bom. A gente chegava até a faturar bem mais e gastava menos, entendeu? Hoje não, a gente tem que “garimpar” alguma corrida boa (Entrevistado 14)

A fala do motorista reflete uma percepção de deterioração das condições de trabalho ao longo do tempo, especialmente no que diz respeito à redução dos ganhos proporcionados pelo preço dinâmico. Assim, chama a atenção o uso da expressão irônica “dinâmico picolé”, a evidenciar os acréscimos tarifários cada vez menores, equivalentes ao “preço de um picolé”, em contraste com períodos anteriores, em que essas tarifas extras eram mais vantajosas.

¹¹⁰ A tarifa dinâmica da Uber é um sistema que aumenta os preços das corridas quando há muita procura e poucos motoristas disponíveis. Geralmente ela é aplicada em horários de pico, como o rush da manhã e da tarde; em locais com grande concentração de pessoas, como centros de cidades e bairros comerciais; em situações de mau tempo, como chuva e em eventos especiais, como shows. Quando os preços aumentam por conta da tarifa dinâmica, o app da Uber informa os usuários, que podem aceitar as corridas ou aguardar os preços voltarem ao patamar normal.

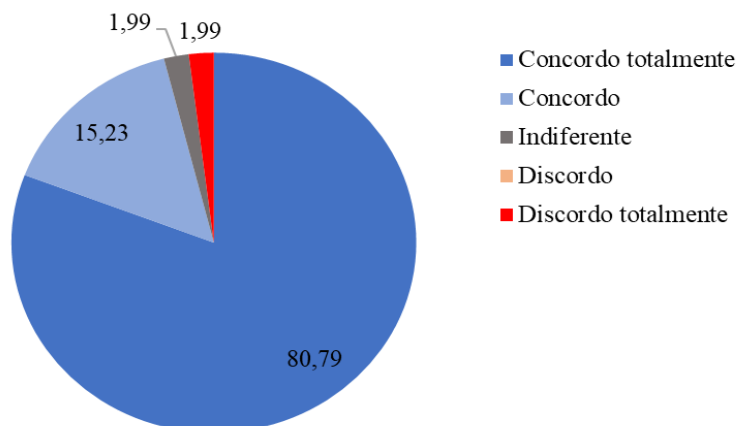
Em função disso, compreendemos que a tática de não aceitar todas as corridas ofertadas pela empresa-plataforma, escolhendo apenas as aquelas mais vantajosas – ação denominada de “garimpagem”, pelo entrevistado - surge como uma forma de resistência por parte dos/das motoristas, que buscam reduzir perdas e aumentar seus ganhos dentro das limitações impostas pelos algoritmos das empresas.

Diante da remuneração precária praticada, cotidianamente, pelas empresas-plataformas, os/as motoristas parecem ter estabelecido, de modo tácito, um piso mínimo como critério objetivo para a seleção de corridas, como apontam os dois depoimentos a seguir: “A gente faz um cálculo por km, no mínimo dois reais por km. Por menos de dois reais por km eu não vou, ninguém vai. É a prática de todos eles” (Entrevistado 10); “Eu uso o km de 1,80 a 2 reais e o tempo conta muito como critério. Faço esse cálculo na hora, assim, no olho. É um negócio, assim, que já tem que tá praticamente fixado porque é muito rápido” (Entrevistado 14).

As falas mencionadas evidenciam a busca por assegurar que cada viagem seja economicamente viável, a partir da adoção de critérios próprios, tais como o cálculo do valor por quilômetro rodado e a consideração do tempo que será gasto no deslocamento. E mais, a urgência com que essas escolhas precisam ser feitas reflete o ritmo acelerado do trabalho, que não permite análises detalhadas antes da aceitação de uma corrida.

Corroborando a este argumento, a pesquisa via questionários online demonstra que a “garimpagem”, enquanto prática de estabelecer um limite remuneratório minimamente aceitável e, conseqüentemente, recusar corridas que estejam abaixo deste piso, é uma tática amplamente difundida na categoria. Assim, não menos que 96% dos/as entrevistados/as afirmaram concordar ou concordar totalmente com esta ação.

Gráfico 15 – Costumo recusar viagens que não compensam financeiramente



Fonte: elaboração própria via questionários online

Em verdade, o cálculo intuitivo baseado no conhecimento prático adquirido pela experiência cotidiana demonstra uma importante expressão da luta de classes, visto que a desobediência à empresa-plataforma, mediante a recusa em aceitar viagens economicamente desfavoráveis, é expressão da disputa pela apropriação do valor produzido pelo trabalho. Portanto, ao recusarem viagens pouco lucrativas, eles/elas desafiam, ainda que de forma fragmentada e individualizada, a lógica ultraflexível e predatória das plataformas, que buscam aumentar seus próprios lucros às custas da superexploração da força de trabalho (Marini, 2005). Assim, a recusa de viagens pode ser compreendida como uma forma embrionária de resistência — uma estratégia de sabotagem semelhante à "operação tartaruga" utilizada pelos operários clássicos. Trata-se de um esboço de consciência de classe que, na ausência de meios de expressão coletiva, enfrenta grandes dificuldades para se consolidar e ganhar força

Ao contrário do discurso apologético e acrítico do empreendedorismo, que envolve ideias sobre “liberdade, autonomia e ser o próprio patrão”, a experiência prática demonstra que as empresas-plataformas, tais como a Uber e a 99Pop, estabelecem um controle rigoroso sobre seus/suas motoristas por meio de um sistema de classificação e métricas de desempenho, a influenciar diretamente as condutas destes/as trabalhadores/as.

A avaliação feita pelos passageiros - expressa na média de estrelas atribuídas a cada corrida - funciona como um poder disciplinador (Foucault, 2000), uma vez que motoristas com notas baixas correm o risco de serem desativados/as da plataforma. Esse sistema impõe uma pressão constante para que estes/as trabalhadores/as ofereçam um serviço que ultrapassa a simples condução de passageiros, abrangendo, em muitos casos, a aceitação de exigências abusivas. Dessa maneira, a plataforma transfere a responsabilidade pela

qualidade do serviço para os/as motoristas, ao mesmo tempo em que evita reconhecer um vínculo empregatício. O diálogo a seguir, ocorrido em uma entrevista para esta pesquisa, é ilustrativo quanto a essa questão:

Entrevistado 23: A Uber deixa você a vontade, certo? Ela tem um plano de trabalho como qualquer empresa. Se você é um funcionário exemplar, você é bem tratado. Se você não é um funcionário exemplar, de uma forma ou de outra, tem punição.

Pesquisador: o que é ser um funcionário exemplar?

Entrevistado 23: Funcionário exemplar é você ser bom com o próximo, procurar ser eficiente e respeitoso. Aceitar corridas, não escolher clientes, não escolher a comunidade, o destino, não procurar saber de valores, certo? Porque hoje, o que eu escuto, é: “eu não vou nessa porque é barata”, “eu não vou nessa porque eu rodo muito e ganho pouco”. E isso é desmerecer o cliente, porque a pessoa pediu a corrida porque tava tendo necessidade, se você solicita um carro é porque você precisa.

O depoimento do Entrevistado 23 revela que, embora a maioria dos/as motoristas pareça se insurgir contra algumas diretrizes da Uber, especialmente em relação a remuneração recebida, também podemos observar, contraditoriamente, a internalização de um regime disciplinar que estrutura as dinâmicas de trabalho nas plataformas digitais. Assim, a noção de que o "trabalhador exemplar" é aquele que acata as diretrizes da empresa sem questionamentos reflete o conceito de poder disciplinar elaborado por Michel Foucault (2000).

Esse poder é exercido por meio de normas e regras que moldam comportamentos, instaurando um mecanismo de controle que não necessita de coerção explícita, pois atua diretamente na subjetividade do/a trabalhador/a. A aceitação automática das corridas, sem avaliação criteriosa de valores ou trajetos, exemplifica como a plataforma busca direcionar a conduta dos/as motoristas, condicionando-os a um funcionamento que favorece os interesses do algoritmo e da empresa, muitas vezes em detrimento de suas próprias necessidades e autonomia.

Além do poder disciplinar, o relato do motorista também evidencia aspectos do biopoder, outra categoria central na obra de Foucault, que diz respeito às formas de gestão da vida e dos corpos dos indivíduos com vistas à ampliação da produtividade no contexto do capitalismo contemporâneo. No caso do trabalho plataformizado, essa lógica se manifesta na maneira como os/as motoristas são induzidos/as a se autorregular, ajustando sua carga horária e disponibilidade conforme as exigências da plataforma, muitas vezes em prejuízo de seu próprio bem-estar. A percepção de que recusar corridas poderia significar uma espécie de "desconsideração com o cliente" ilustra a naturalização de uma ética que privilegia a eficiência em detrimento das condições de trabalho, reforçando um modelo no qual a

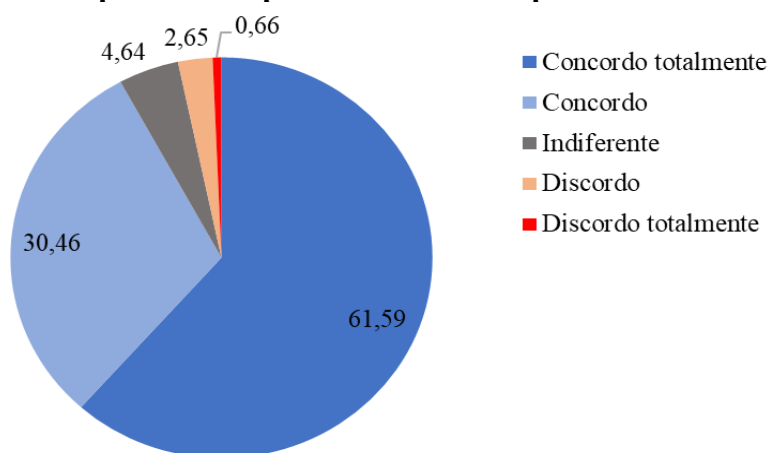
autonomia do/a trabalhador/a é progressivamente reduzida pela lógica algorítmica da plataforma.

Com efeito, o complexo tensionamento entre desobediência ou aceitação se faz presente no cotidiano que envolve a plataformização do trabalho. O historiador Mauro Iasi (2013) aponta que o movimento de consciência da classe trabalhadora estabelece-se entre o amoldamento e a rebeldia/revolta. Conforme o autor, as bases que sustentam o modo de produção capitalista estão repletas de contradições das quais o sistema não consegue se desvencilhar. Nesse contexto, enquanto há mecanismos que favorecem a adaptação da classe trabalhadora à ordem burguesa, simultaneamente, em uma perspectiva dialética, também se abre espaço para a emergência de processos de ruptura. Portanto, a “contradição no âmbito do real se expressa na possibilidade de uma contradição no momento da consciência” (Iasi, 2013, p. 72).

Operando em meio às contradições da lógica do capital, as empresas-plataformas também empregam incentivos para recompensar motoristas que mantêm elevados índices de desempenho – do ponto de vista do capital -, garantindo, por exemplo, acesso prioritário a determinadas solicitações de viagem. Efetivamente, esses mecanismos operam a partir da lógica toyotista, como formas sutis de indução ao cumprimento das regras da empresa, sem necessidade de coerção explícita.

O gráfico a seguir demonstra a percepção dos/as participantes deste estudo a respeito deste controle algorítmico:

Gráfico 16 – Acredito que os algoritmos da empresa de aplicativo de transporte individual privado deem preferência para os motoristas que não recusam corridas



Fonte: elaboração própria via questionários online

Conforme a percepção de 92,1% dos/as entrevistados/as, esse sistema favorece condutores/as que aceitam a maior parte das solicitações de viagem, sendo, por isso, melhor avaliados pela plataforma. Indubitavelmente, essa dinâmica atua como um mecanismo de disciplinamento do trabalho, uma vez que motoristas que rejeitam muitas corridas tendem a receber menos chamadas e oportunidades menos lucrativas. Assim, o algoritmo induz a uma disponibilidade quase contínua, pressionando-os a aceitarem corridas, mesmo em condições desfavoráveis, sob o risco de terem sua participação reduzida na plataforma.

Desse modo, empresas como a Uber controlam seus motoristas por meio de um sistema algorítmico de pontuação e distribuição de corridas, cuja lógica de funcionamento não é transparente. Ademais, os algoritmos contribuem para um processo de despersonalização ao serem apresentados sob a aparência de uma suposta neutralidade técnica (Figueiredo, 2019). Esse “fetichismo tecnológico” se manifesta por meio de um discurso ideológico que enfatiza a suposta objetividade e a imparcialidade, conferindo aos artefatos técnicos uma aura fantasmagórica, como se possuíssem vida e vontade próprias. No entanto, esse misticismo que envolve as inovações tecnológicas oculta as determinações de classe e as relações sociais historicamente constituídas.

5.6 “Ser Diamante pra Uber? E pra mim, eu vou ser o que?”: estratificação, gameficação e punição algorítmica




A Uber, em seu discurso oficial, destaca a flexibilidade e a autonomia como pilares do modelo de trabalho oferecido aos/às motoristas, enfatizando que eles/elas têm a liberdade de escolher quando e por quanto tempo desejam dirigir, sem estarem sujeitos às restrições típicas de um emprego formal. No entanto, na prática, observa-se um rígido sistema de controle, a envolver classificação e diferenciação entre os/as motoristas, com base em critérios como taxa de aceitação de corridas, avaliações dos/as passageiros/as, tempo de atividade e disponibilidade. Esse funcionamento gera uma hierarquia interna, em que alguns condutores/as usufruem de melhores condições do que outros, resultando em um processo de estratificação dentro da plataforma.

Desse modo, desde 2019, a Uber disponibiliza, em todo o país, o plano Uber Pro, um programa de vantagens e recompensas da empresa para motoristas parceiros/as. Neste programa, os/as trabalhadores/as são classificados/as nas categorias Azul, Ouro, Platina e Diamante, a partir de um sistema de acúmulo de pontos obtidos por cada viagem realizada,

contabilizados em períodos fixos de três meses, contado a partir do primeiro dia de cada trimestre, ou seja, 1º de janeiro, 1º de abril, 1º de julho e 1º de outubro de cada ano. Os pontos expiram e retornam a zero ao final de cada período do programa e, ainda, os pontos acumulados em um período não podem ser transferidos para o seguinte.

Dentre os “benefícios” disponíveis estão cashback na compra de combustível em postos cadastrados, descontos em clínicas médicas, em academias da rede Smart Fit, em faculdades do Grupo Kroton, bem como melhores condições em planos do Uber Chip e viagens com usuários/as Vip. Evidentemente, o acesso, parcial ou integral, a estas vantagens depende do nível que os/as motoristas alcançarem, conforme tabela apresentada no site da referida empresa-plataforma:

Figura 9 - Vantagens oferecidas pelo plano Uber Pro

	 Azul	 Ouro	 Platina	 Diamante
Cashback em combustível nos postos Ipiranga	4%	4%	6%	10%
Descontos especiais na Total Pass	✓	✓	✓	✓
Condições especiais nos planos de Uber Chip	✓	✓	✓	✓
Cadastro grátis no Vale Saúde Sempre	✓	✓	✓	✓
Suporte prioritário (Disponível em SP e RJ)	•	✓	✓	✓
Viagens com usuários VIP	•	✓	✓	✓
Regiões Preferidas	•	•	✓	✓

Fonte: site da Uber. Disponível em: <https://www.uber.com/br/pt-br/drive/uber-pro/>

A partir das informações presentes no site da Uber, podemos observar que somente os/as motoristas classificados/as como “Diamante” conseguem usufruir plenamente das vantagens ofertadas pela empresa-plataforma. Sendo assim, a própria Uber esclarece os critérios rigorosos para que os/as motoristas alcancem e se mantenham nas categorias mais elevadas (Ouro, Platina e Diamante)¹¹¹:

¹¹¹ Conferir em: **Termos e Condições do Programa Uber Pro**. Disponível em: <https://www.uber.com/legal/pt-br/document/?country=brazil&lang=pt-br&name=uber-pro-program-terms>

Para manter-se na Categoria Ouro, Platina ou Diamante durante todo um determinado Período do Programa, você precisará manter, a todo tempo, (1) uma média de avaliação mínima de 4.85, (2) uma taxa máxima de cancelamento de 10%, e (3) uma taxa mínima de aceitação de 60%. Se você não atender quaisquer um dos critérios acima, Você retornará à Categoria Azul e deixará de ter acesso às Vantagens de sua Categoria anterior até que Você atinja novamente os critérios, ou seja, uma média de avaliação mínima de 4.85, uma taxa de aceitação mínima de 60% e uma taxa máxima de cancelamento de 10%, conforme indicado na seção "Categorias do Programa" destes Termos.

Em verdade, as exigências impostas pelo programa Uber Pro são extremamente rígidas, tornando-se quase inalcançáveis para grande parte dos/as motoristas. A avaliação mínima de 4,85, por exemplo, exige que os/as condutores/as recebam, predominantemente, notas máximas – ou seja, recebam 5 estrelas - para permanecerem nas categorias superiores. No entanto, esse critério não leva em conta a subjetividade das avaliações dos usuários, que podem ser influenciadas por fatores alheios à qualidade do serviço, como o trânsito intenso, a insatisfação com o preço da corrida ou até mesmo preconceitos dos/as passageiros/as. O relato do Entrevistado 23 aponta a dificuldade em se manter nos estratos superiores da classificação da Uber:

Você nunca consegue satisfazer todo mundo. Ou é pelo tamanho do carro, ou o trânsito, de repente, atrasa, você demora um pouco, o cliente fica impaciente. Cinco estrelas é difícil demais você alcançar. Eu cheguei a 4,9, mas devido dois ou três clientes que a gente embarca, pessoas que não tão no dia delas, que não tão legais e a gente tem que entender, que não tão num dia legal e me desqualificaram. Então, hoje eu sou 4,7, mas também não me preocupo. O importante é que a minha consciência tá tranquila, quem errou foi o outro lado, eu não errei nada, eu continuo a mesma pessoa (Entrevistado 23).

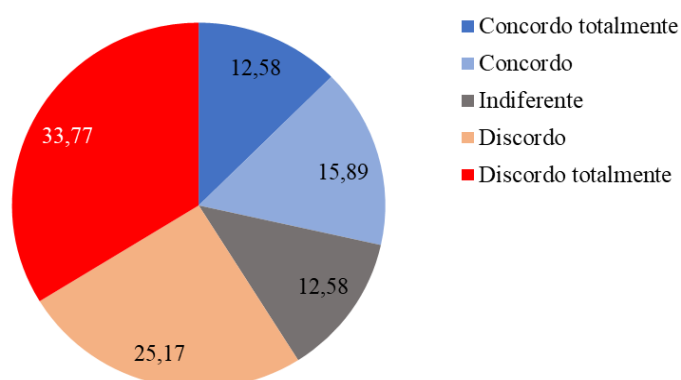
O depoimento acima demonstra como um pequeno número de avaliações negativas pode impactar significativamente a média do/a motorista, tornando a recuperação da pontuação um processo lento, o que gera uma pressão psicológica constante sobre seu desempenho.

Outro obstáculo significativo é a exigência de uma taxa de cancelamento inferior a 10% e uma aceitação mínima de 60%, que limitam as tão propagandeadas autonomia e liberdade dos/as motoristas na escolha das corridas, visto que muitos cancelamentos ocorrem devido ao risco de se deslocar para regiões consideradas violentas ou por conta de tarifas consideradas desfavoráveis.

Efetivamente, as regras impostas pelo programa buscam forçar os/as motoristas a aceitar, praticamente, qualquer corrida, independentemente das condições. Como a Uber controla os preços através de seus algoritmos e não garante tarifas justas, essa exigência pode levar a prejuízos financeiros, além de aumentar a exposição a riscos. Assim, o sistema de

pontuação do Uber Pro reforça a lógica ultraflexível e predatória da plataformização, na qual os/as motoristas enfrentam um modelo de trabalho precarizado e sem a liberdade de recusar condições desfavoráveis sem sofrer penalizações. O gráfico a seguir indica uma contundente insatisfação de quase 60% dos/as participantes da pesquisa com o sistema de avaliação implementado pelas empresas-plataformas:

Gráfico 17 – Confio no sistema de avaliação da empresa de aplicativo de transporte, que se baseia nas estrelas fornecidas pelos clientes durante as viagens e nas taxas de cancelamento e aceitação



Fonte: elaboração própria via questionários online

Como os/as trabalhadores/as não são informados/as sobre quem os avaliou, quais os critérios adotados e qual a avaliação recebida, não conseguem contra-argumentar e nem possuem um canal efetivo para recorrer das decisões. Assim, nesta “gestão por metas e objetivos”, o cliente desempenha importante papel no gerenciamento, controle e vigilância do trabalho através dos sistemas de avaliação existentes nas plataformas.

As exigências do programa Uber Pro refletem uma estratégia de gamificação¹¹² (Woodcock; Johnson, 2023) e controle algorítmico, estimulando os/as motoristas a aceitarem mais corridas e evitarem cancelamentos, muitas vezes sem levar em conta fatores como segurança ou viabilidade financeira de determinadas viagens. Além disso, a penalização imediata com o rebaixamento para a Categoria Azul e a perda de benefícios impõe uma pressão constante para a manutenção de um alto desempenho, evidenciando a relação desigual de poder entre a plataforma e seus/suas motoristas.

¹¹² Os processos de gamificação, aqui, são entendidos como a aplicação de aspectos dos games para situações que não são típicas de games. De acordo com Woodcock e Johnson (2023), os impactos da gamificação no mundo do trabalho são experimentados pelos trabalhadores como intensificação e exploração do trabalho. Segundo os autores, trata-se de um tipo de gamificação vinda de “cima”, a envolver os imperativos e ditames do capital.

Dessa forma, a lógica da gamificação e do controle algorítmico adotada pelas empresas-plataformas, a exemplo da Uber, intensifica a concorrência entre os/as motoristas ao transformar o trabalho em uma dinâmica semelhante a um jogo e estabelecer uma hierarquia entre eles/elas com base em seu desempenho, avaliado por fatores como notas dos passageiros, taxa de aceitação e cancelamento de corridas. Portanto, essa estrutura os/as pressiona a se manterem constantemente engajados/as para evitar a perda de sua posição no ranking.

Além de intensificar a competição, esse modelo aprofunda as divisões internas entre os/as motoristas, estabelecendo uma diferenciação entre aqueles/as que conseguem se manter em estratos superiores e aqueles/as que permanecem em condições ainda mais precárias. Portanto, esse mecanismo contribui para a fragmentação da categoria e enfraquece a solidariedade entre os/as trabalhadores/as, pois cada motorista passa a enxergar os/as demais como concorrentes diretos na disputa por melhores oportunidades, dificultando a construção de uma mobilização coletiva por direitos e melhores condições de trabalho.

Nesse sentido, por meio das entrevistas abertas realizadas nos percursos dessa investigação, podemos observar que os/as motoristas classificam uns aos outros em dois grandes grupos, a depender do grau de adaptação às regras da empresa-plataforma: 1) Motoristas que fazem a “garimpagem” de corridas, ou seja, que selecionam as viagens e recusam aquelas consideradas ruins; 2) Motoristas denominados/as de “dedim nervoso” ou “motorista 5,80”, visto que não possuem o hábito de recusar corridas, clicando em “aceitar” tão logo recebem as ofertas de viagens por parte da empresa-plataforma, mesmo aquelas com a tarifa mínima de R\$ 5,80, de onde advém o apelido.

Desse modo, mediante a convivência mais próxima com os/as motoristas de aplicativo, percebemos uma nítida divisão entre aqueles/as que escolhem cuidadosamente as corridas e os/as que aceitam todas as solicitações indiscriminadamente. Os primeiros tendem a enxergar os segundos de forma pejorativa, atribuindo-lhes parte da responsabilidade pela deterioração dos ganhos na plataforma.

Para os/as motoristas mais seletivos, que “garimpam corridas”, aceitar realizar qualquer viagem significa uma submissão às diretrizes da empresa, o que, na visão deles/as, enfraquece a categoria como um todo. Desse modo, argumentam que essa postura reduz o poder de negociação, facilitando para a Uber a manutenção de pagamentos baixos, uma vez que sempre haverá motoristas dispostos a aceitar viagens, mesmo em condições ruins. A fala do Entrevistado 10 nos ajuda a compreender essa realidade:

Tem motoristas que pegam qualquer tipo de corrida, e isso acaba prejudicando os demais que não pegam, então por isso que a plataforma nunca melhora as taxas. Porque se todo mundo não aceitasse essas corridas de taxas baixas, para o motorista isso era bom, sem falar que também a plataforma Uber ela sempre “come” entre 35% a 45% em cima do motorista (Entrevistado 10).

Esse relato demonstra a percepção de que a aceitação irrestrita de corridas com tarifas reduzidas enfraquece o poder de barganha da categoria. Isso ocorre porque plataformas como a Uber ajustam suas políticas com base na oferta e na demanda, de modo que, enquanto houver motoristas dispostos a aceitar qualquer corrida, a empresa não sente pressão para melhorar as condições de remuneração. Em contrapartida, conforme a interpretação do Entrevistado 10, uma recusa coletiva poderia forçar a revisão dessas políticas, potencialmente resultando em melhores condições para os/as trabalhadores, o que exigiria grande capacidade organizativa da categoria. Os depoimentos dos Entrevistados 14 e 15 reforçam essa perspectiva:

É só o que tem motorista que não faz garimpagem, que aceita tudo. E aí é que os aplicativos amam esse tipo de motorista. E prejudica muito, a gente conversa muito. Prejudica muito porque eles não fazem conta. A Uber cria uma falsa esperança de que se você for diamante, você vai ter mais ganhos. Mas eu não vejo, sabe? Eu não vejo assim. Eu vejo a gente trabalhar muito e sobrar pouco (Entrevistado 14).

O que eu costumo dizer no meu conviver é que a Uber é um leilão. Se ela te manda uma corrida de R\$ 5,80 e se eu não aceitar e se outro não aceitar, ela vai aumentando até alguém aceitar. Então ela aumenta até o máximo que alguém aceite pra ir. Mas tem quem aceite primeiro uma corrida, como a gente fala aqui, que é o “dedim nervoso”, que aceita as corridas de R\$ 5,80. Se ela manda uma corrida de 5,80 e sabe que alguém aceita, ela não vai aumentar o preço, né? Então a gente fica nessa briga. A categoria hoje não é unida, né? (Entrevistado 15).

Uma vez mais, fica explícito o contraste entre os/as motoristas que avaliam os custos envolvidos antes de aceitar uma corrida - ou seja, os/as que fazem a “garimpagem” - e o chamado "dedim nervoso", referindo-se àqueles/as que aceitam todas as viagens sem distinção. Podemos afirmar que a falta de uma tática unificada entre os/as motoristas dificulta reivindicações por melhores condições, criando divisões e tensionamentos entre aqueles/as que possuem uma melhor adaptação ao sistema e os/as que defendem uma postura mais seletiva. De fato, esse cenário contribui para um ambiente de animosidade, onde divergências sobre como lidar com o algoritmo geram conflitos e ressentimentos. A fala do Entrevistado 19 é reveladora a este respeito:

Eles não gostam de mim porque eu sou o “pega tudo”, sou o “motorista de 5,80”. Eu digo: “gente, alguém precisa andar duas quadras, esse alguém eu levo”. Eu faço questão de fazer isso. Eu sei que no serviço sempre tem as pessoas que se adequam a ele. O meu comportamento é mais voltado pra plataforma e menos pra forma de tentar fazer ganhos, entendeu? O ganho pra mim é fundamental, lógico, mas ele vem de acordo com o trabalho. Com o trabalho bem feito, o ganho vem junto (Entrevistado 19).

Ao se autodenominar "pega tudo" e aceitar corridas de menor valor, o Entrevistado 19 se distingue de outros/as condutores/as que optam por recusar viagens menos lucrativas. Sua fala revela um perfil de trabalhador que busca certa estabilidade dentro do ambiente da plataformização, acreditando que a conformidade com as diretrizes da Uber pode garantir, a longo prazo, uma melhor renda. Ao mesmo tempo, sua declaração também evidencia como a plataformização influencia a forma como os/as motoristas percebem seu próprio trabalho, levando alguns a incorporar a lógica empresarial como princípio organizador de sua atividade, a partir da aceitação do funcionamento algorítmico como regulador de seu desempenho. Assim, a lógica meritocrática, a difundir a noção de que o retorno financeiro seria uma consequência natural do esforço e da adesão às normas do sistema, aparece como um aspecto central na subjetivação neoliberal (Dardot; Laval, 2016).

Outrossim, a percepção de que as tarifas reduzidas resultam da aceitação de corridas por parte de alguns/as motoristas expressa uma frustração legítima, mas tende ao erro de culpabilizar os indivíduos e obscurecer fatores estruturais que definem os processos da plataformização do trabalho. De fato, aceitar indiscriminadamente qualquer corrida pode desvalorizar o serviço e enfraquecer o poder de negociação coletiva dos/as motoristas, no entanto, essa questão não pode ser analisada apenas sob uma ótica estritamente individual.

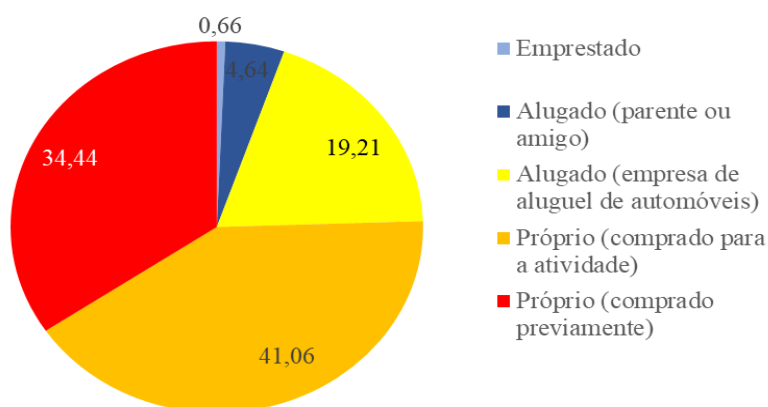
A lógica de funcionamento das empresas-plataformas baseia-se na ampla oferta de trabalhadores/as informais e, portanto, sem garantias e direitos, assegurando que sempre haja motoristas dispostos/as a operar sob condições precárias. Dessa maneira, a responsabilidade por essa dinâmica não deve, simplesmente, recair sobre aqueles/as que aceitam tarifas baixas, mas, sim, sobre a lógica de precarização imposta pelo próprio funcionamento da plataforma. Indubitavelmente, estas grandes corporações aproveitam-se do grande contingente de força de trabalho disponível, especialmente nos países dependentes, para impor condições de trabalho aviltantes. Durante a entrevista, o Entrevistado 15 faz a seguinte ponderação:

O "dedim nervoso" não recusa viagem, ele pega todas as viagens... a gente tem muitas diferenças. Eu também não opino, não discrimino a pessoa que faz isso, porque assim, a gente tem a pessoa que anda de carro alugado, que paga o valor do aluguel. Então, fora o aluguel do carro alugado, ele não vai ter nenhum custo, então pra ele todas as corridas que pegar tá no lucro, o custo é só o combustível. É diferente de mim, que tenho meu carro próprio, pago minha parcela todo mês, meu carro é financiado, então não dá pra 'mim' pegar todas as corridas de 5,80 na rua porque eu vou quebrar o meu carro, vou ter um custo mais alto do que o motorista do carro alugado. Então, no meu ver, R\$ 5,80 não é uma corrida viável pra mim porque eu tenho um custo maior, é pneu, combustível que aumenta (Entrevistado 15).

Assim, o depoimento revela a complexidade das táticas individuais adotadas por trabalhadores/as de aplicativo para lidar com a precificação das corridas. A rigor, a decisão de

aceitar ou recusar viagens não é, tão somente, uma questão de gosto pessoal, mas está diretamente relacionada às condições econômicas de cada motorista, como a propriedade ou o aluguel do veículo, a configurar outro elemento de diferenciação interna na categoria. O gráfico a seguir nos dá um panorama dessa questão:

Gráfico 18 - A quem pertence o veículo que você utiliza para trabalhar como motorista de aplicativo?



Fonte: elaboração própria via questionários online

Portanto, o fato de que 75,5% dos/as participantes da pesquisa possuem a propriedade pessoal do veículo, em contraposição a 23,8% que tem o automóvel alugado – seja por uma empresa especializada ou parentes/amigos – nos ajuda a compreender a necessidade de uma maior seletividade na escolha das corridas apontada pela maioria dos/as entrevistados/as. Enquanto aqueles/as que alugam carros podem considerar qualquer corrida lucrativa, já que seus custos fixos se limitam ao combustível e ao aluguel, motoristas que possuem veículos próprios enfrentam despesas adicionais, tais como os gastos com manutenção, tornando inviável a aceitação indiscriminada de tarifas reduzidas, visto que o uso intensificado reduz a vida útil do automóvel.

De certo, esse cenário ilustra como a estrutura do trabalho por aplicativo é complexa e impõe diferentes graus de vulnerabilidade financeira aos/às motoristas, reforçando a lógica de concorrência interna e a dificuldade de estabelecer critérios coletivos para precificação justa das corridas.

Com efeito, a competitividade entre os/as próprios/as motoristas desempenha um papel central nesse cenário. Ao contrário de categorias profissionais amparadas por regulamentação trabalhista e sindicatos consolidados, os/as motoristas de aplicativo atuam em

um ambiente altamente competitivo, no qual cada decisão de aceitar ou recusar uma corrida pode impactar diretamente a possibilidade de atingir a meta de renda diária. Ademais, a ausência de um vínculo empregatício formal e a dependência dos algoritmos na distribuição de corridas geram uma suscetibilidade constante, pois recusar tarifas baixas pode resultar em longos períodos sem trabalho. Assim, mesmo aqueles/as que compreendem os impactos negativos da aceitação de corridas mal remuneradas, frequentemente, se veem obrigados a aceitá-las diante da necessidade imediata de sustento.

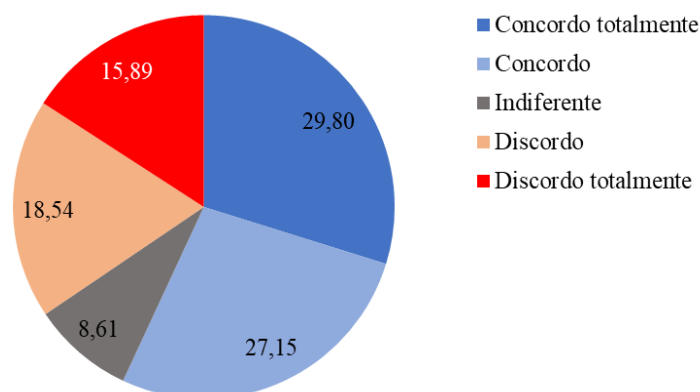
Essa dinâmica se intensifica com a presença do chamado exército industrial de reserva, conceito marxista que descreve o contingente de trabalhadores/as desempregados/as ou subempregados/as cuja existência pressiona aqueles em atividade a aceitarem condições mais precárias, o que contribui para o barateamento dos salários e o aumento da taxa de mais-valia. De acordo com Marx (2011):

A acumulação capitalista produz constantemente, e na proporção de sua energia e seu volume, uma população trabalhadora adicional relativamente excedente, isto é, excessiva para as necessidades médias de valorização do capital e, portanto, supérflua (Marx, 2011, p. 857).

Portanto, é próprio da dinâmica destrutiva do capital a produção de uma massa de trabalhadores/as desocupados/as e sobrantes, sob a ótica da classe burguesa. No caso dos/as motoristas de aplicativo, as plataformas se beneficiam desse fluxo constante de novos/as trabalhadores/as, seja entre os desempregados que buscam uma fonte alternativa de renda, seja entre aqueles/as que ingressam no setor para complementar ganhos. Essa renovação contínua da força de trabalho dificulta o estabelecimento de barreiras coletivas à precarização e possibilita que empresas-plataformas, como a Uber, consigam manter sua estratégia de redução de custos.

Paralelamente, a Uber também aplica penalidades aos/as motoristas que recusam corridas com frequência e, por isso, apresentam uma baixa taxa de aceitação. Embora, oficialmente, esses/as trabalhadores/as sejam considerados "autônomos" e tenham "liberdade" para escolher quais viagens realizar, na prática, a plataforma impõe restrições indiretas, como a redução da quantidade de solicitações recebidas para aqueles/as que são mais seletivos/as. Em alguns casos, motoristas podem ser temporariamente bloqueados ou perder o acesso a bônus e incentivos, prática conhecida, entre os sujeitos desta investigação, como "bloqueio branco". Esse controle indireto reduz, significativamente, a autonomia dos/as trabalhadores/as, pressionando-os a aceitar condições precárias para evitar sanções. A existência deste sistema punitivo fica patente nos números a seguir:

Gráfico 19 – Já sofreu punições (por exemplo, o chamado "bloqueio branco") devido a recusa de corridas



Fonte: elaboração própria via questionários online.

Os dados obtidos na pesquisa via questionários online indicam que 57% dos/as motoristas de aplicativo entrevistados/as já foram penalizados por recusarem corridas com frequência, incluindo a prática conhecida, entre a categoria, como "bloqueio branco". Esse tipo de sanção ocorre quando a plataforma restringe, temporariamente, a oferta de novas corridas sem notificar oficialmente o motorista, comprometendo sua capacidade de obter renda. O Entrevistado 02 assim relata a experiência com essa forma de punição:

A Uber é uma empresa boa, só acho que ela pune muito. O cara recusa duas ou três corridas, porque não tem lógica o cara pegar uma corrida de 12 km por 9 reais. A gente faz os cálculos aqui, né? Sai o Km por menos de 1 real. Ai o que ela faz, dá um "brancão" no cara, fica lá quarenta, cinquenta minutos sem receber corrida. Ela pune o cara porque o cara não foi. Ela usa muito isso pra punir, o bloqueio. Já cheguei a ficar quarenta minutos, meia hora. Ai eu perguntava: "rapaz, o aplicativo de vocês tá funcionando?". "Tá, por que?". Isso tudo porque a gente recusa três corridas (Entrevistado 02).

A rigor, esse mecanismo evidencia como as empresas-plataformas exercem controle sobre os/as trabalhadores/as sem a necessidade de justificativas plausíveis, ampliando a desigualdade de poder entre a plataforma e os/as motoristas. Além disso, a falta de transparência nos critérios adotados cria um ambiente de incerteza, levando muitos/as condutores/as a aceitarem corridas pouco vantajosas para evitar possíveis restrições no futuro.

Indubitavelmente, esse modelo de gestão algorítmica demonstra como as plataformas de transporte influenciam o comportamento dos/as motoristas por meio de sistemas algorítmicos. O temor de bloqueios impõe uma forma de subordinação na qual os/as motoristas, embora formalmente considerados autônomos, acabam obrigados a se adequar às exigências da plataforma para assegurar a continuidade na atividade.

Sem dúvidas, o sistema de punições adotado pelas empresas-plataformas de transporte é, uma vez mais, expressão da existência de um poder disciplinar (Foucault, 2000) a operar por meio da subsunção vigiada (Martins, 2022), da normatização dos comportamentos e da aplicação de punições sutis, porém eficazes, que induzem os indivíduos a se conformarem às normas estabelecidas. A continuidade do depoimento do Entrevistado 02 bem ilustra essa questão:

Se for três corridas que não dá pro cara fazer, pode ter certeza que bloqueia. É melhor pegar na terceira, mesmo que não compense, mas é melhor pegar. Agora eu já tou aprendendo. No começo eu sofria mais, né? A gente vai pegando o sistema, né? O macete. Agora eu já sei que ela bloqueia. Mesmo que a terceira não preste, eu pego logo pra ela não me bloquear. Ai o aplicativo continua normal chamando. Agora se o cara não for na terceira, pronto, bloqueia mesmo (Entrevistado 02).

Fica evidente que o receio de ser bloqueado faz com que esses/as trabalhadores/as internalizem tais normas, regulando seu próprio comportamento para evitar penalidades, mesmo sem receber ordens diretas de um superior, a configurar a si próprio como um “autogerente subordinado” (Abílio, 2019). Esse modelo de controle ilustra o que Foucault (2000) descreve como uma tecnologia de poder descentralizada, que opera de maneira difusa e molda os sujeitos por meio da disciplina e da auto-regulação.

Diferentemente dos mecanismos tradicionais de coerção, que se baseiam na presença do chefe ou gerente e na repressão visível, o poder disciplinar nas plataformas digitais se manifesta de forma mais sutil, tornando a obediência um “efeito natural” das próprias regras do sistema.

Ademais, vale destacar que, ao mesmo tempo em que os/as motoristas se submetem a essa lógica, o depoimento do referido entrevistado também sugere formas de resistência. A partir da experiência, eles/elas desenvolvem “macetes” para lidar com o controle imposto pelo aplicativo, encontrando brechas que permitem mitigar sanções e/ou, mesmo, enfrentá-las. Nesse sentido, a Entrevistada 06 afirma:

Eles [algoritmos] dão mais preferência a quem tem nível mais alto, que é o Diamante, que corre mais porque tá aceitando tudo. Pega tudo é Diamante! Eu era Diamante, passei um ano sendo Diamante, quando eu vi que a corrida não tava dando para ‘mim’ pegar, eu parei. Eu não vou aceitar uma coisa que tá me prejudicando só para ‘mim’ ser Diamante. Pra ser Diamante pra Uber? E pra mim, eu vou ser o que? (Entrevistada 06).

Desse modo, embora o poder disciplinador das plataformas seja eficaz, ele não é absoluto, como mostra a grande adesão dos/as motoristas à prática da “garimpagem de corridas”. Decerto, os/as trabalhadores/as, ainda que limitados pelas regras do sistema, exercem certo grau de agência ao aprenderem a navegar pelas restrições impostas, a

transformar a própria experiência em um instrumento de contestação e, mesmo, de recusa às formas invisíveis de controle algorítmico.

A fala da Entrevistada 06, que abre esta sessão, expressa o reconhecimento de que a “Missão Diamante”, inserida no programa Uber Pro, beneficia unicamente a empresa-plataforma, sem trazer melhorias significativas para ela como trabalhadora. Ao perguntar “E pra mim, eu vou ser o que?”, a insatisfação da motorista revela uma crítica à lógica da plataformização do trabalho que, por meio da gestão algorítmica e gamificada, incentiva motoristas a se esforcem cada vez mais, sem garantir, no entanto, condições decentes de trabalho.

5.7 “Nós somos ‘amigos da dor’”: plataformização do trabalho e os impactos na saúde de motoristas de aplicativo

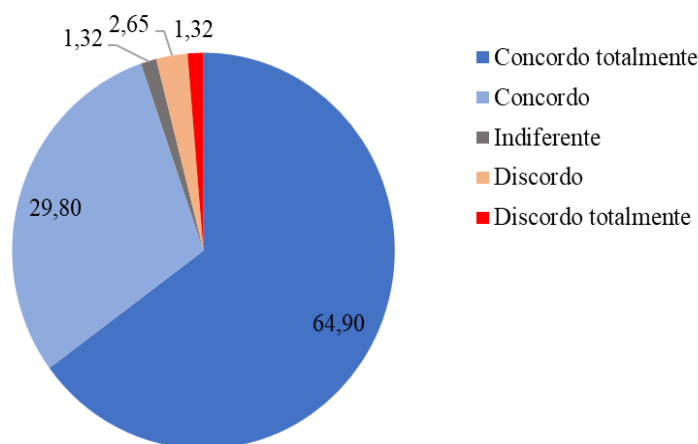
As transformações contemporâneas na produção e na organização do trabalho “são responsáveis pelo desencadeamento de diferentes e novas patologias que estão na base do estado de mal-estar atual, responsável pelo aumento de assédio moral, atos de violência psicológica e suicídios no trabalho” (Barreto; Heloani, 2011, p. 191). Nesse sentido, especialistas acreditam que a expansão das Lesões por Esforços Repetitivos (LER), por exemplo, estão associadas com as mudanças na organização do trabalho e com a introdução de novas tecnologias desencadeadas pela permanente reestruturação produtiva em curso. Dessa forma, Merlo e Lapis afirmam que “estudos têm mostrado que a incorporação dessas tecnologias – salvo exceções – não reduziram o ritmo de trabalho, mas ocasionaram a sua intensificação, o que está intimamente relacionado com a expansão das LER” (2007, p. 67).

Com efeito, estas situações desencadeadoras de adoecimento e acidentes de trabalho configuram expressões da crise civilizacional produzida pelo sistema do capital, entendido para além do rebaixamento salarial, mas a envolver, também, a precarização existencial dos/as trabalhadores/as (Alves, 2013). Em verdade, o aviltamento da saúde da classe trabalhadora é parte integrante desse processo de caráter predatório, a desencadear novos padrões de adoecimentos laborais.

No contexto da plataformização do trabalho, a atividade dos/as motoristas de aplicativo acarreta uma série de impactos negativos à saúde, decorrentes tanto da extensa carga horária quanto das condições precárias de trabalho. Como vimos anteriormente, para garantir uma renda minimamente satisfatória, grande parte desses/as profissionais acaba

trabalhando mais de 50 horas semanais, o que pode resultar em fadiga extrema, distúrbios do sono, LER e problemas musculoesqueléticos devido à permanência prolongada na mesma posição. Essa realidade de precarização existencial é percebida por quase 95% dos/as participantes desta pesquisa via questionários online.

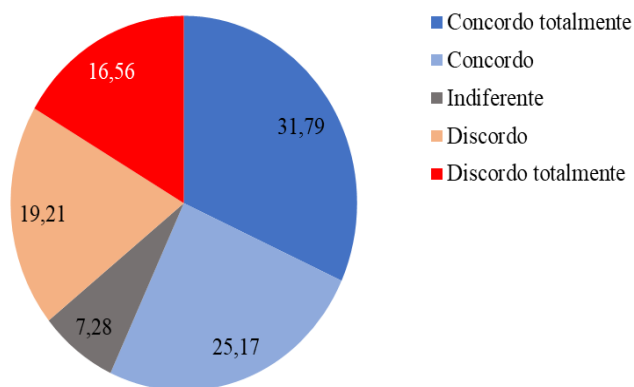
Gráfico 20 – Dirigir por muitas horas sem pausas adequadas pode gerar lesões por esforço repetitivo, tais como nos joelhos, punhos, entre outros, afetar os músculos, como os do pescoço e das costas, além de prejudicar a coluna, podendo levar a problemas como hérnia de disco, entre outros.



Fonte: elaboração própria via questionário online.

O elevado número de motoristas de aplicativos que reconhecem os riscos de lesões por esforço repetitivo e problemas musculoesqueléticos evidencia a precarização das condições de trabalho nessa categoria. Indubitavelmente, o trabalho plataformizado impõe longas jornadas, frequentemente sem intervalos adequados, o que resulta em desgaste físico e no aumento de problemas de saúde, como dores crônicas na coluna e articulações. Com o intuito de aprofundar a referida questão, solicitamos que os/as entrevistados refletissem sobre sua experiência e avaliassem se já sofreram dores ou lesões em função da atividade, obtendo as seguintes respostas:

Gráfico 21 - Por conta do meu trabalho como motorista de aplicativo, acabei machucando minhas articulações (como joelhos e punhos), meus músculos (como pescoço e costas) e até mesmo a coluna (causando hérnia de disco) devido à repetição de movimentos.



Fonte: elaboração própria via questionário online.

Podemos observar uma taxa elevada de motoristas que já convivem, no cotidiano laboral, com dores e lesões decorrentes do trabalho plataformizado, totalizando 57% dos/as entrevistadas via questionário online. Esses dados reforçam o argumento de que é a própria lógica ultraflexível e predatória deste modelo de negócio - baseado na combinação de longas, intensas e extenuantes jornadas de trabalho, remuneração variável, gestão algorítmica e ausência de proteção social – que produz expressões de precarização existencial neste segmento do novo proletariado de serviços na era digital.

Sem dúvida, a falta de políticas de proteção específicas agrava essa realidade, pois, na condição de trabalhadores informais, esses/as profissionais não contam com garantias como assistência médica ou compensações por problemas de saúde adquiridos no exercício da função. Nesse sentido, o Entrevistado 06 relata sua experiência pessoal, que é amplamente compartilhada com os/as demais trabalhadores/as, durante uma entrevista realizada no Espaço Uber:

Nós somos “amigos da dor”. Dor nas costas, dor de cabeça e todo Uber, a grande maioria, já anda com os remédios no carro [risos de motoristas próximos, a confirmar a informação]. É um AS, Dipirona, Dorflex, pra fazer um paliativo pra continuar o trabalho, porque a gente não pode parar (Entrevistado 06).

O relato evidencia como a dor física se tornou parte inseparável do dia a dia desses/as profissionais, a ponto de serem conhecidos/as, entre eles/elas, como "amigos da dor". O riso coletivo entre os presentes que acompanharam essa observação do Entrevistado

06 revela a normalização do sofrimento como parte “intrínseca e natural” deste modelo de trabalho.

Além disso, o relato do entrevistado aponta que a presença de remédios dentro dos veículos faz parte do cotidiano desses/as trabalhadores/as, visto que o uso de analgésicos é encarado como solução paliativa para lidar com as dores constantes. Assim, medicamentos como dipirona, Dorflex e AAS tornam-se itens indispensáveis, não por escolha, mas por necessidade, a fim de permitir que o corpo suporte as exigências impostas pelo trabalho plataformizado. Desse modo, o depoimento do Entrevistado 02 enfatiza essa expressão da precarização existencial:

É comum sentir dor. Tem motorista que sente na perna, outros sentem na coluna, outros sentem nos braços, o meu foi no braço. Agora mesmo eu vi um cara reclamando que ele tá sentindo no tornozelo por causa da embreagem. Até comentei com ele que tava sentindo dor no braço. Mas sempre pessoas que trabalham com movimento, assim, sente. A empresa não dá assistência nenhuma, a pessoa tem que tá sadia o tempo inteiro. Se adocece, se for pra casa, pronto, tchau (Entrevistado 02).

O relato do motorista reforça o entendimento de que a dor e os problemas musculoesqueléticos tornaram-se parte inerente da rotina dos/as trabalhadores/as de aplicativos, variando conforme a repetição dos movimentos e a postura prolongada ao volante. Outrossim, o fato dele trocar experiências com outros/as motoristas sobre esses sintomas indica que essa realidade é amplamente compartilhada na categoria, tornando-se praticamente um elemento estrutural da profissão.

Chama atenção, ainda, o preocupante aspecto da ausência de qualquer suporte oferecido pela plataforma, visto que a empresa não disponibiliza assistência para problemas de saúde decorrentes do trabalho, o que agrava, ainda mais, a situação desses/as profissionais. Diferentemente de empregos formais, onde há benefícios como auxílio-doença, motoristas de aplicativo precisam manter-se saudáveis para garantir sua subsistência, como aponta o Entrevistado 02. Esse modelo transfere, integralmente, a responsabilidade para o/a trabalhador/a, que se vê obrigado/a a lidar sozinho/a com as consequências físicas da atividade, sem qualquer rede de proteção, a evidenciar um dos aspectos mais predatórios desse modelo de trabalho.

Ademais, o trabalho plataformizado, ao incentivar jornadas longas e ininterruptas, contribui para a adoção de hábitos prejudiciais, a exemplo da alimentação inadequada, da privação de pausas para satisfazer necessidades fisiológicas e do uso de estimulantes, que se tornam táticas recorrentes a fim de garantir a permanência online por longas horas.

De fato, um dos impactos mais evidentes desse regime de trabalho é a precarização da alimentação, visto que muitos/as motoristas de aplicativo adiam o almoço,

uma vez que o período do meio-dia é um dos mais movimentados, com maior volume de chamadas e possibilidade de melhor remuneração. Para não perder essas oportunidades, é comum que esses/as trabalhadores/as só consigam fazer a refeição no meio da tarde, quando a demanda diminui, a comprometer a saúde a longo prazo. O Entrevistado 10 nos apresenta essa realidade:

Se alimentar direito, não se alimenta não, a gente “bagulha” quando tá na rua. Quando dá certo chegar meio dia, no horário de almoço, num canto como aqui no Aeroporto [Espaço Uber], dá certo, você almoça. Ou então, na praia, que tem uns restaurantes que tem uns almoços de 15 reais, aí facilita. Mas as vezes você não tem tempo, as vezes você fica pegando corrida, descendo, pegando, descendo passageiros, aí nesse caso não tem como você parar pra poder almoçar. Você aproveita aquele momento que tá dando aquelas chamadas de corridas. Aí depois que para essa movimentação de corrida, que a gente vai pensar em comer alguma coisa, mas já tem passado o horário de almoço e a gente acaba só lanchando mesmo (Entrevistado 10).

Portanto, a rotina intensa leva esses/as profissionais a optarem por alimentos ultraprocessados, o chamado “bagulho”, em gíria cearense. Ademais, essa rotina alimentar desbalanceada pode desencadear problemas de saúde, a exemplo da obesidade, hipertensão e diabetes, além de favorecer o surgimento de distúrbios gastrointestinais, como gastrite e refluxo, condições agravadas pelo estresse contínuo ao volante.

Outro aspecto preocupante diz respeito à dificuldade de acesso a banheiros. Para evitar a recusa de corridas e manter um bom desempenho nas plataformas, é comum que motoristas acabem postergando suas necessidades fisiológicas, o que pode levar a problemas de saúde, tais como infecções urinárias e complicações renais. Essa situação é ilustrada pelo relato do Entrevistado 11, que evidencia como a dinâmica imposta pelo trabalho plataformizado compromete a qualidade de vida e a saúde dos/as condutores/as:

Você tá tão apertado e as vezes vai urinar, mas acaba chamando uma corrida boa, ou quando não toca uma corrida boa, mas você tá num lugar que não dá certo sair do carro e fazer na rua, que é uma falta de educação. E não é todo canto que tem um posto ali próximo. Então de certa forma afeta a saúde, sim. E outra, causa dano, porque reter urina é prejudicial a própria saúde (Entrevistado 11).

Desse modo, a retenção prolongada em satisfazer necessidades fisiológicas e a dificuldade de acesso a banheiros durante a rotina de trabalho, seja pela necessidade de aceitar corridas rapidamente, seja pela falta de infraestrutura adequada, demonstra como a lógica do trabalho mediado por plataformas expressa elementos de precarização aguda, a impor limitações básicas ao bem-estar destes/as profissionais.

Além disso, para enfrentar a exaustiva jornada de trabalho, muitos/as motoristas recorrem ao consumo frequente de estimulantes, como café e energéticos. Embora essas substâncias ajudem a prolongar o estado de alerta, seu uso excessivo pode trazer degradação à

saúde, incluindo taquicardia e distúrbios do sono. Alguns/as entrevistados/as, inclusive, relataram conhecer casos de motoristas que recorreram a substâncias mais fortes, como o arrebite¹¹³, evidenciando os limites extremos a que são submetidos/as para manter o ritmo de trabalho demandado pela plataformização. Os depoimentos dos Entrevistados 8, 11 e 12, colhidos em dias diferentes, denunciam esse fato:

O motorista começa a trabalhar na sexta-feira a noite porque o final de semana, geralmente, é o período de maior movimento. Tem deles que nem vão pra casa, ficam aqui [no Espaço Uber] de sexta a domingo. Então é comum eles usarem arrebite, que compra com uns caras que vendem. Já teve caso de motorista que morreu de infarto e a gente acredita que foi do uso de arrebite, tem casos de motoristas que param de tomar e dormem na direção, batem o carro (Entrevistado 08).

Aqui não [no Espaço Uber], aqui é muito difícil aparecer esses tipos de comprimido [arrebite], eu acho. Geralmente é mais energético e café. Tanto é que de instante em instante o pessoal tá atrás de café. Agora em outros lugares, se eu disser que não tem, eu vou tá mentindo e sendo hipócrita. Eu creio que haja, mas não é assim tão exposto, né? É mais recluso e tudo, mas aqui no Aeroporto eu nunca ouvi falar de “arrebite pra cá, arrebite pra lá”, não. Agora é muito energético e muito café. Tem que ter, porque quer queira quer não, ninguém aguenta (Entrevistado 11).

Conheço alguns motoristas que viram a noite e tomam muito energético, cafeína e pó de guaraná, alguns chegam até a usar o arrebite, sabemos até que é proibido, faz muito mal à saúde, a gente sabe que uma noite de sono perdida a gente não recupera nunca. Mas alguns por motivo pessoal, que tem que trabalhar, acaba fazendo isso. Sendo que o aplicativo tem doze horas só, você pode ficar doze horas online e nesse período ele te bloqueia durante doze horas, mas como tem vários aplicativos você vai passando por vários aplicativos e aí acontece que muitos motoristas fazem o uso do arrebite, do energético (Entrevistado 12).

A rigor, os depoimentos revelam uma realidade complexa enfrentada por esses/as profissionais, especialmente durante os períodos de maior demanda, como os finais de semana. O primeiro relato (Entrevistado 08) destaca a prática de alguns/mas motoristas de permanecerem trabalhando de sexta a domingo sem retornar para casa, utilizando, para isso, substâncias estimulantes, conhecidas como "arrebite", para manterem-se ativos/as. Essa prática, embora comum – na visão do entrevistado -, é extremamente perigosa, como evidenciado pelo relato de casos de infarto e acidentes causados pelo uso excessivo dessas

¹¹³ A anfepramona, o popular arrebite (ou rebite, em algumas regiões), é uma substância comercializada para ajudar na perda de peso, agindo no sistema nervoso central com o fim de produzir sensação de saciedade. Hoje é liberada, mas entre 2011 e 2017 havia sido proibida pela Anvisa. Entre seus efeitos colaterais está a insônia, no entanto, para ficar horas acordado é preciso tomar doses acima do recomendado. Desse modo, o consumo em excesso pode causar câimbras, espasmos musculares, alucinações visuais e auditivas, sintomas que podem ser fatais na estrada. Ademais, a longo prazo, o uso dos arrebites pode ocasionar hipertensão arterial e levar a distúrbios psiquiátricos seríssimos, como a esquizofrenia. A Polícia Rodoviária Federal alerta que dirigir sob influência de “arrebites” é infração gravíssima de trânsito, de acordo com o Art. 165 do Código de Trânsito Brasileiro (CTB) e pode colocar em risco a vida do motorista e de outras pessoas. Conferir em: <https://estradao.estadao.com.br/post-patrocinado/por-que-o-rebite-e-uma-roubada/>.

substâncias. Esse cenário reflete a pressão enfrentada por muitos/as motoristas, que se veem obrigados/as a adotar medidas extremas para garantir uma renda suficiente.

Já o segundo depoimento (Entrevistado 11) oferece uma perspectiva diferente, sugerindo que o uso de "arrebite" não é tão evidente no chamado Espaço Uber, sendo mais comum o consumo de energéticos e café. No entanto, ele reconhece que o uso de substâncias mais fortes pode ocorrer em outros locais, embora de forma mais discreta. Essa diferença pode estar relacionada ao ambiente específico do aeroporto, onde a presença de autoridades e a movimentação constante podem inibir a circulação aberta de certas substâncias. Ainda assim, o relato reforça a dependência de estimulantes como café e energéticos para suportar longas jornadas de trabalho, sem os quais “ninguém aguenta”, como afirma.

O Entrevistado 12, por sua vez, aponta que, apesar de as plataformas estabelecerem um limite de 12 horas de trabalho contínuo, muitos/as motoristas burlam essa regra utilizando múltiplos aplicativos, prolongando suas jornadas de forma excessiva e perigosa, como vimos anteriormente. O motorista também confirma o fato de que, para suportar essa rotina exaustiva, muitos/as colegas recorrem a estimulantes como energéticos, cafeína, pó de guaraná e, em casos mais extremos, ao "arrebite". O motorista reconhece os danos irreversíveis causados pela privação de sono e pelo uso dessas substâncias, mas ressalta que a necessidade de garantir o sustento leva alguns a adotarem práticas nocivas à saúde.

Evidentemente, não está em jogo, aqui, um discurso moralizante a culpabilizar esses indivíduos pelo uso de substâncias impróprias para o trabalho. Com efeito, o que nos interessa é salientar o caráter predatório dessa lógica de trabalho, a promover uma tensão permanente entre a necessidade de renda e os riscos à saúde e à segurança, como destacam os três depoimentos.

Igualmente, o adoecimento mental entre motoristas de aplicativo tem se tornado uma questão cada vez mais preocupante, especialmente diante das condições precárias impostas pelas plataformas digitais. A ausência de vínculo empregatício e a lógica do trabalho plataformizado levam, como vimos, a jornadas exaustivas, insegurança financeira e pressão constante por alto desempenho. Ademais, esse regime de trabalho tende a tornar cada vez mais escasso o tempo de descanso e de convivência familiar, a impactar este segmento do novo proletariado de serviços. Portanto, além do adoecimento físico, esse cenário favorece, também, o surgimento de transtornos como ansiedade e síndrome de burnout, comprometendo gravemente a saúde mental desses/as profissionais.

Entre os principais fatores de sofrimento psicológico destaca-se a instabilidade financeira, visto que a falta de uma renda fixa, somada à necessidade de trabalhar extensas horas, gera um nível constante de estresse. Nesse sentido, o Entrevistado 06 afirma:

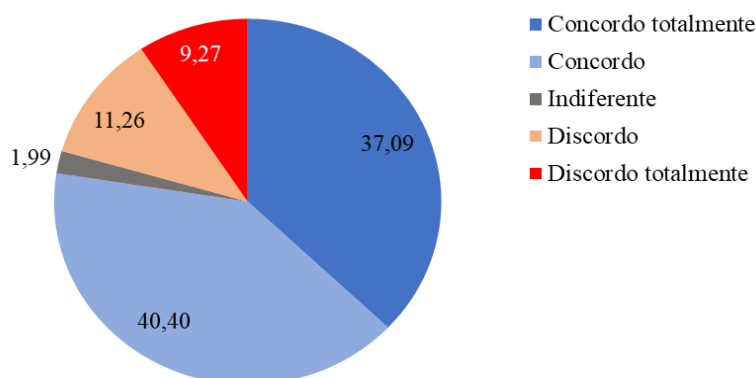
A carga horária de trabalho faz com que você aumente o nível de estresse, de ansiedade. Ai somando a isso ai, vem o financeiro de cada um, devido você ter uma despesa diária e não conseguir alcançar o objetivo diariamente, acarreta uma “bola de neve”, cada dia vai somando mais (Entrevistado 06).

Assim, diante da instabilidade financeira – a acarretar uma “bola de neve” em relação às despesas e dívidas - e das exigências impostas pelas empresas-plataforma, muitos/as motoristas recorrem ao uso de medicamentos para controlar a ansiedade e manter a rotina de trabalho, mesmo diante de condições desgastantes. Dessa forma, a Entrevistada 07, que participou junto da referida entrevista, traz mais detalhes desta rotina de precarização existencial no contexto do trabalho plataformizado, ao afirmar: “a gente toma aprazolam quando a gente tá doente, tá cheio de conta pra pagar e não tem condições de pagar, não tá dando...” (Entrevistada 07).

Em verdade, o consumo de ansiolíticos e outras substâncias pode ser interpretado como uma tentativa de lidar com este modelo de trabalho exaustivo, no entanto, essa prática apresenta riscos significativos, especialmente se for realizada sem acompanhamento médico adequado. Além disso, o fato de os/as motoristas dependerem desses recursos evidencia que o caráter predatório é um problema estrutural e inerente do trabalho plataformizado, a degradar a saúde física e mental destes/as profissionais.

Outrossim, a ausência de benefícios trabalhistas, como plano de saúde e descanso remunerado, dificulta o acesso a cuidados médicos, agravando possíveis problemas de saúde. Com efeito, 77,5% dos/as motoristas que responderam os questionários online afirmaram depender das políticas públicas de saúde em caso de doenças, como demonstra o gráfico a seguir:

Gráfico 22 – Não tenho plano de saúde particular e, em caso de doença, uso a rede pública de saúde (SUS).



Fonte: elaboração própria via questionário online.

Embora os/as motoristas de aplicativo trabalhem, efetivamente, para empresas privadas que lucram com a exploração do seu trabalho, estes/as profissionais não recebem os benefícios tradicionais de um emprego formal, como acesso a planos de saúde, utilizando, portanto, o Sistema Único de Saúde (SUS). A rigor, essa situação expõe uma transferência de custos do setor privado para o público, já que os problemas de saúde decorrentes das condições precárias de trabalho acabam sendo atendidos pelo SUS, financiado pelos contribuintes. Essa dinâmica evidencia uma disputa pelo fundo público, onde empresas privadas externalizam seus custos sociais, sobrecarregando o Estado e a sociedade.

Os graves problemas de saúde enfrentados por motoristas de aplicativo, como dores crônicas, estresse, distúrbios do sono e doenças cardiovasculares, estão diretamente ligados à natureza predatória, exaustiva e desregulada do trabalho plataformizado. Quando esses/as profissionais adoecem, o SUS torna-se a única rede de apoio disponível, uma vez que eles/elas não possuem acesso a benefícios trabalhistas, como afastamento remunerado ou plano de saúde, a aumentar a demanda por atendimento médico e sobrecarregar um sistema de saúde que sofre com restrições orçamentárias em tempos de desmonte neoliberal.

Em síntese, podemos afirmar que, enquanto as empresas-plataformas digitais se beneficiam da ultraflexibilidade e da ausência de vínculos empregatícios formais para reduzir custos, estas corporações globais terminam por transferir para o Estado a responsabilidade por garantir o bem-estar dos seus trabalhadores/as. Desse modo, estas empresas acumulam lucros privadamente, mas os custos associados aos danos à saúde causados por suas práticas predatórias são socializados, ou seja, pagos pela sociedade por meio de impostos que sustentam o SUS.

5.8 “A violência é constante, a gente tem que driblar. Levam o carro, o celular, a renda...”: conflitos e violências no cotidiano do trabalho plataformizado de motoristas em Fortaleza

A exposição recorrente a situações de riscos e violências configura importante fator que impacta diretamente a saúde mental dos/as motoristas de aplicativo em Fortaleza, visto que acidentes e assaltos são eventos frequentes na rotina desses/as trabalhadores/as, gerando uma constante sensação de medo. A incerteza em relação à segurança durante as corridas, somada à falta de suporte adequado por parte das plataformas, intensifica o estresse e compromete o bem-estar psicológico desses/as profissionais. Nesse sentido, a Entrevistada 07 nos conta em seu depoimento:

Eu mesma já fui assaltada dirigindo com uma passageira. O assaltante assaltou nós duas e o que é que a Uber fez? “Tchau, minha filha, seja feliz com seu assalto! Fique em casa, eu não vou lhe ressarcir em nada”. Isso é errado! Eu não tou andando com o aplicativo dela? Eu não tou andando com o aplicativo dela? E o que a Uber fez? Eu tive danos materiais e danos psicológicos, porque, de toda maneira, afeta a gente psicologicamente, entendeu? Você não é mais a mesma pessoa (Entrevistada 07).

A indignação da motorista revela a frustração com a postura da Uber que, apesar de lucrar com as corridas, não oferece apoio em situações de risco. Além disso, a repetição enfática da pergunta “Eu não tô andando com o aplicativo dela?” reforça a sensação de desamparo, a evidenciar a contradição entre a dependência da plataforma e a ausência de reconhecimento de responsabilidade pelos riscos do trabalho. Ademais, os perigos que os/as motoristas estão envolvidos não são apenas externos, mas também ocorrem no interior do veículo, em meio a realização da corrida. Desse modo, o Entrevistado 06 afirma: “a violência é constante, a gente tem que driblar. Levam o carro, o celular, a renda... E a gente é assaltado por passageiro também! A gente pega, não sabe quem é quem, carrega todo tipo de gente desconhecida, né?” (Entrevistado 06).

As estatísticas dão razão ao temor dos/as motoristas entrevistados/as. De acordo com os números da Secretaria da Segurança Pública e Defesa Social do Ceará (SSPDS), 592 motoristas de aplicativo foram roubados em 2023, uma média de 1,6 caso por dia, que significa três ocorrências registradas a cada dois dias. Ainda segundo estes dados, 2023 foi o ano com o maior número de ocorrências contra estes/as profissionais, desde 2020, quando o índice passou a ser registrado. Houve, ainda, um aumento de 44,39% no número de Crimes

Violentos contra o Patrimônio (CVPs) contra esta categoria de trabalhadores/as plataformizados/as, na comparação com o ano de 2022¹¹⁴.

Diante deste cenário de insegurança que assola o trabalho plataformizado de motoristas de aplicativo, estes sujeitos desenvolvem táticas de proteção a fim de se resguardarem durante as longas jornadas de trabalho. Podemos citar, por exemplo, a formação de grupos no whatsapp, em que os/as motoristas estão sempre em contato uns com os outros, falando onde estão, pra onde estão indo e perguntando se determinado local é seguro ou não. Nesse sentido, Evans Sousa, líder do Movimento Não Dá Mais, fala sobre a importância destes grupos, em entrevista nos concedida em fins de 2023:

Os grupos foram criados, justamente, pela questão da segurança. Tem vários grupos de “resenha”, mas também grupos de apoio que usam rádio para comunicação entre os motoristas e preservam a segurança, o fator segurança. Então cada grupo tem suas regras. A gente utiliza o DriveSocial¹¹⁵, que é um aplicativo que faz monitoramento em tempo real. Os grupos criam seus comandos, suas formas de trabalhar e o integrante que entra se adapta a cada grupo.

De fato, o depoimento revela que a organização de grupos, seja para fins de socialização (“resenha”) ou para apoio mútuo, representa uma tática utilizada para suprir a ausência de garantias formais de segurança. Nesse contexto, os/as motoristas recorrem a recursos como aplicativos de monitoramento em tempo real e comunicação via rádio. Além disso, esses coletivos se estruturam com normas próprias, o que salienta a importância da adaptação dos membros às regras estabelecidas. Esse cenário evidencia como, diante da precarização do trabalho e da insegurança diária, os/as motoristas desenvolvem soluções informais para lidar com esses desafios. O relato do Entrevistado 11 também nos ajuda a compreender a complexidade desta relação de trabalho:

A gente conversa entre a gente mais sobre a questão da segurança, conversa pelo whatsapp e pessoalmente. Tem o rádio também que é o Zello, que a gente mantém contato online, então é isso. Toca a corrida, o valor é bom, mas o local é meio tenso, a gente já conversa: “oh, é arriscado, se vai mantenha a localização ativa” (Entrevistado 11).

Portanto, podemos observar a relevância das redes de comunicação entre motoristas de aplicativo, a configurar ferramentas fundamentais para a segurança no exercício

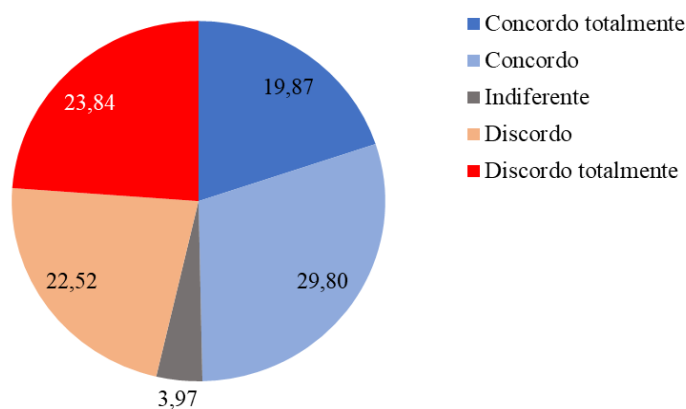
¹¹⁴ Os dados foram obtidos pelo jornal O POVO através da Lei de Acesso à Informação (LAI). Disponível em: <https://mais.opovo.com.br/jornal/reportagem/2024/04/03/em-media-mais-de-um-motorista-de-aplicativo-foi-roubado-por-dia-no-ceara-em-2023.html>. Acesso em: 05 fev. 2025.

¹¹⁵ Trata-se de uma plataforma colaborativa que permite que pessoas se monitorem através grupos com localização em tempo real, além de comunicação por texto e voz. O Drive Social existe desde 2017 e possui mais de 400 mil usuários ativos e mais de 20 mil grupos organizados, de acordo com as informações divulgadas na própria plataforma. Disponível em: <https://drivesocial.io/>.

do trabalho. O uso de aplicativos como WhatsApp e o Zello¹¹⁶ evidencia a necessidade contínua de compartilhamento de informações para diminuir os riscos associados a determinadas corridas, especialmente em áreas consideradas perigosas. Além disso, a decisão de aceitar ou recusar uma corrida vai além do valor da tarifa, sendo influenciada, também, pela avaliação do risco. Com efeito, esse processo, construído a partir de trocas de informações, demonstra a construção de uma rede de solidariedade entre os/as motoristas que buscam formas coletivas de enfrentar a ausência de garantias institucionais de segurança.

Nesse contexto de riscos, relatos de assaltos e agressões são frequentes, muitas vezes motivados por desentendimentos durante as viagens, consumo de álcool por parte dos/as passageiros/as, situações de estresse no trânsito ou manifestações da violência urbana. De fato, esses incidentes colocam a integridade física e emocional dos/as motoristas em risco e, também, evidenciam a falta de mecanismos eficazes de proteção por parte das plataformas de transporte. O gráfico, a seguir, ilustra uma das expressões da violência cotidiana sofrida por estes/as trabalhadores/as:

Gráfico 23 – Já sofreu agressão verbal de passageiro durante uma viagem.



Fonte: elaboração própria via questionário online.

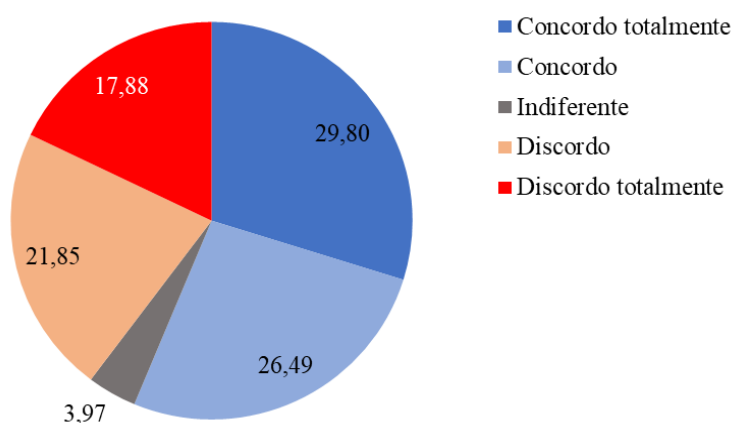
A constatação de que quase metade dos/as motoristas de aplicativo entrevistados/as afirmaram já ter sofrido agressão verbal de passageiros/as durante uma viagem revela mais um dado alarmante a compor o quadro da precarização do trabalho plataformizado em Fortaleza. A agressão verbal, uma forma de violência psicológica, é uma

¹¹⁶ Zello é um aplicativo disponível para Android, iOS e Windows Phone que transforma o smartphone em um walkie-talkie. Apresenta-se como o aplicativo número 1 de mensagens de voz, com mais de 150 milhões de usuários em mais de 200 países. Disponível em: <https://apps.apple.com/br/app/zello-walkie-talkie/id508231856>

manifestação de poder do/a passageiro/a que pode ser influenciada por diversos fatores, como estresse ou, até mesmo, preconceito, tais como racismo ou machismo, já relatados neste estudo. Sem dúvida, a exposição constante a situações de hostilidades pode gerar sérios problemas de saúde mental, como ansiedade e depressão.

A estes episódios, soma-se a questão do assédio sexual. De fato, nossa pesquisa que revelou que 56,3% dos/as motoristas entrevistados/as já sofreram este tipo de violência por parte de passageiros durante viagens, expondo, assim, uma realidade preocupante, porém frequentemente negligenciada, no setor de transporte por aplicativos.

Gráfico 24 – Já sofri assédio sexual de passageiro durante uma viagem



Fonte: elaboração própria via questionário online.

Em verdade, esse dado demonstra, primeiramente, que o assédio sexual no trabalho plataformizado de motoristas de transporte de passageiros é um problema estrutural e disseminado, a afetar indivíduos de diversas identidades de gênero. A questão se agrava, ainda mais, considerando o contexto de vulnerabilidade que estes/as profissionais se encontram, visto que a avaliação recebida por parte dos/as passageiros/as configura importante elemento para a continuidade ou não no trabalho e, em virtude disso, podem hesitar em reagir a situações de abuso por medo de enfrentar represálias por parte das plataformas digitais.

A rigor, o assédio sexual no ambiente de trabalho, incluindo o setor de transporte, reflete uma cultura que normaliza comportamentos inadequados, muitas vezes minimizando a gravidade dessas ações. No caso dos/as motoristas, a dinâmica de poder pode ser complexa, pois enquanto eles estão no controle do veículo, também estão em uma posição de

desvantagem, visto que precisam lidar com a pressão de manter o/a passageiro/a satisfeito/a para garantir uma boa avaliação na plataforma. Indubitavelmente, essa relação desigual pode facilitar a ocorrência de assédio, já que os agressores podem se sentir impunes, especialmente em situações em que não há testemunhas do ocorrido.

Decerto, como podemos perceber, são inúmeros os desafios enfrentados por trabalhadores/as plataformizados, tanto no que diz respeito às jornadas exaustivas e às condições precárias de trabalho, quanto, também, à questão da insegurança. A entrevista com o Entrevistado 11 traz mais elementos para a nossa compreensão:

Muitas vezes, não só eu, como vários motoristas evitam, as vezes, de voltar pra casa e acaba dormindo no próprio Espaço Uber, aqui, tanto por conta de não chegar em casa de madrugada e acordar familiares, quanto pela questão da segurança e, também, por ser distante de onde tá. Tipo, pessoas que moram aqui próximas, que nem eu que moro perto do Aeroporto, é tranquilo. Mas já quem mora distante corre o risco de no meio do caminho o sono bater e ser pior, causar um acidente (Entrevistado 11).

A decisão de pernoitar no Espaço Uber em vez de retornar para casa reflete um estado de exaustão extrema e, também, os riscos decorrentes da insegurança, considerando que a precarização do trabalho plataformizado expõe os/as motoristas a uma rotina desgastante e perigosa. Além disso, a necessidade de evitar acordar familiares ao chegar de madrugada revela como essa dinâmica afeta, também, a vida familiar, acrescentando uma dimensão adicional de desgaste emocional.

5.9 “Você não tem vida social depois que você vira motorista de aplicativo”: trabalho plataformizado e impactos na vida pessoal e familiar de motoristas de aplicativo em Fortaleza

Como observamos até aqui, a atividade dos/as motoristas de aplicativo é marcada por jornadas extensas e um ritmo intenso de trabalho, tanto físico quanto mentalmente. Para garantir uma renda minimamente adequada, a maioria desses profissionais permanece conectada ao aplicativo por longos períodos, frequentemente ultrapassando a carga horária de um emprego formal. Essa rotina exaustiva tem impactos significativos na vida social e familiar, reduzindo o tempo disponível para lazer e limitando as interações pessoais.

Sem dúvida, a manutenção dos vínculos sociais é uma grande dificuldade enfrentada por esses/as motoristas, já que amigos/as e familiares acabam sendo preteridos, pois a necessidade de aumentar os ganhos leva à priorização de mais horas de trabalho em detrimento da socialização. Com o tempo, esse afastamento pode enfraquecer relações

peçoais e distanciar o/a motorista de círculos sociais que antes faziam parte de sua rotina, a esgarçar os laços comunitários, agravando o sofrimento psíquico desses/as trabalhadores/as.

O impacto dessa dinâmica na convivência familiar também é expressivo, pois além das longas jornadas, muitos/as motoristas atuam a noite, de madrugada e aos finais de semana, períodos, tradicionalmente, reservados ao convívio familiar. De fato, essa incompatibilidade de horários dificulta o fortalecimento dos laços afetivos e pode levar ao distanciamento emocional dentro da própria família. O depoimento do Entrevistado 01 é emblemático a esse respeito:

Eu mesmo não vou ficar muito tempo nisso não, essa é a verdade. Isso pra mim tá mexendo muito porque preciso ficar mais perto, acompanhar o desenvolvimento da minha filha. Se eu conseguir um trabalho na minha área [Análise e Desenvolvimento de Sistemas], geralmente é home office, né? Ai eu já vou ter todo tempo do mundo pra ficar ali perto dela, ela ficar perto de mim... as vezes ela quer só ficar perto mesmo, senta do meu lado, conta como foi o dia, pra mim eu acho muito importante. Eu saio de casa e ela tá dormindo, eu saio 6:00. Ela se levanta umas 6:30 pra ir pra escola. Ai eu quando eu chego 17:00 ela tá no reforço, eu vou buscar ela no reforço bem ligeiro, passo ali meia hora com ela. Depois corro pra faculdade. Ela acaba ficando com a minha sogra (Entrevistado 01).

Em verdade, o relato do motorista evidencia uma jornada exaustiva, marcada por longas horas fora de casa, o que reduz significativamente o tempo disponível para estar com sua filha, o que traz intenso sofrimento. Embora o trabalho por aplicativos seja frequentemente associado à ideia de liberdade, na prática, ele impõe cargas horárias excessivas e desgastantes, dificultando a convivência familiar.

Com efeito, considerando a formação sócio-histórica brasileira e a forte presença da Igreja Católica desde os tempos da colonização, a instituição família constituiu-se em um pilar central na estrutura social do Brasil, funcionando como unidade econômica, moral e de transmissão de valores culturais. Desse modo, podemos compreender a fala do entrevistado inserida neste contexto sociocultural, visto que a convivência familiar se torna um elemento essencial para sua satisfação pessoal, algo que a dinâmica do trabalho plataformizado tende a inviabilizar.

A rigor, o depoimento ressalta uma dimensão afetiva do trabalho que, frequentemente, é ignorada nas discussões sobre plataformas digitais. A ausência na rotina da filha causa um impacto subjetivo significativo, levando-o a considerar alternativas que lhe permitam estar mais presente no dia a dia da família. Dessa forma, a decisão entre continuar na ocupação atual ou buscar outro modelo de trabalho vai além de questões financeiras, englobando, também, a busca por um equilíbrio entre a vida profissional e pessoal.

Ademais, os obstáculos na convivência familiar atingem, também, a vida conjugal e sexual. Nesse sentido, o depoimento do Entrevistado 15 é enfático ao afirmar: “Claro que atrapalha! Amigo, motorista de Uber não transa, não [risos do entrevistado]. Chega em casa morto de cansado só quer é dormir”. Desse modo, embora o entrevistado tenha usado um tom jocoso, sua afirmação revela um aspecto importante do trabalho plataformizado, visto que a necessidade de trabalhar longas jornadas reduz drasticamente o tempo disponível para o convívio afetivo, gerando distanciamento emocional entre os parceiros. Assim, a fadiga e o estresse constante aumentam o desgaste psicológico, fatores que podem levar à diminuição do desejo sexual. No longo prazo, esse cenário pode resultar em conflitos conjugais e, em casos mais graves, no rompimento das relações.

Indubitavelmente, as contradições do trabalho plataformizado se expressam no cotidiano dos/as motoristas de aplicativo, visto que as promessas de “ser o próprio patrão” e gerenciar o próprio horário não se realizam em virtude dos entraves estruturais e inerentes da lógica de produção ultraflexível e predatória, em que a baixa remuneração recebida por corrida precisa ser compensada por extenuantes jornadas de trabalho. Logo, a Entrevistada 18 afirma:

Afetou muito minha convivência. Nove meses na Uber é só pra Uber, só pra Uber mesmo. Família, mesmo, eu já esqueci um pouquinho, porque não dá. Ou você trabalha pra pagar suas contas ou você, então, fica dentro de casa, porque o ganho com as viagens é muito pouco. Entendeu? A família cobra porque eu era muito presente e hoje eu não sou mais. Ela cobra porque talvez se a Uber mandasse umas corridas razoáveis pra gente, a gente taria em casa cedo pra resolver nossos problemas e não tava com tanto problema de saúde (Entrevistada 18).

Em um contexto de desemprego estrutural, a reforçar os processos de precarização do trabalho, a classe trabalhadora se vê diante da necessidade de aceitar as condições impostas por esta lógica ultraflexível e predatória. Caso contrário, pode terminar por permanecer em casa, sem condições financeiras adequadas, como aponta a entrevistada. No entanto, a mudança na rotina não passa despercebida pela família, que sente e cobra a ausência, visto que a motorista sempre foi muito presente no ambiente familiar.

Em verdade, podemos, a partir dos processos da imaginação sociológica (Mills, 1982), relacionar esta cobrança pela presença feminina no espaço doméstico, expressa na experiência pessoal da Entrevistada 18, com a tradição familiar patriarcal brasileira, herdada do modelo europeu. A rigor, o patriarcalismo, enquanto sistema organizado a partir de papéis de gênero rigidamente definidos, relega a mulher ao espaço privado da casa, enquanto incentiva o homem a desbravar as esferas públicas do trabalho, política e da educação (Hirata; Kergoat, 2020).

Ademais, a incerteza sobre os ganhos diários gera uma sensação constante de urgência para trabalhar mais, resultando no sacrifício de momentos importantes, como aniversários, reuniões familiares e encontros com amigos/as. Dessa forma, a falta de convivência familiar e social intensifica o sofrimento emocional das pessoas envolvidas no trabalho plataformizado, como é evidenciado pelo relato do Entrevistado 12:

As vezes você passa da sua carga horária e você tem que trabalhar no fim de semana, que você podia estar com sua família e isso querendo ou não afeta muito o psicológico de alguns motoristas. Você fica trabalhando e pensando que queria poder estar em casa com a minha família, mas não, você tem que trabalhar para poder pagar as contas e poder dar assistência a sua família... Isso causa muito sofrimento, a gente vê muitos motoristas reclamando por conta disso. Muitos pagam carro alugado e tem que pagar por semana, porque senão pagar, corre risco de ser bloqueado, e aí você vira noite e dia e você não tem mais uma vida social com sua família, não tem ter um lazer de ir para uma praia, ir para um lazer com sua família por conta que você tem que tá naquela rotina, porque você tem que fazer o seu dinheiro para poder pagar a mensalidade do carro, pagar a prestação, aluguel, e assim vai atrapalhando o psicológico do motorista (Entrevistado 12).

Como podemos notar, a limitação do tempo livre é uma realidade constante, visto que atividades recreativas, como ir à praia, assistir a um filme, praticar esportes ou simplesmente descansar, estão se tornando cada vez mais raras. A rigidez, como a remuneração está diretamente ligada ao número de corridas realizadas, há uma pressão constante para permanecer ao volante, mesmo quando o corpo e a mente já mostram sinais de cansaço.

Ao analisar as transformações do capitalismo, Richard Sennett (2009) aponta que a flexibilização do trabalho impacta a subjetividade dos/as trabalhadores/as e suas relações sociais. A instabilidade laboral provoca um desgaste emocional que ultrapassa os limites do ambiente de trabalho, esgarçando os laços sociais e familiares devido à incerteza e à necessidade constante de adaptação. Com efeito, a análise de Sennett sobre a “corrosão do caráter”, resultado da incerteza e da fragmentação do trabalho, encontra ressonância na realidade dos/as trabalhadores/as de aplicativos, que vivenciam um constante sentimento de insegurança e isolamento social.

5.10 “A Uber quer aquele escravo, aquele regime escravo, de você trabalhar só pelo arroz e mais nada”: produção de valor e exploração do trabalho de motoristas de aplicativo

Embora a narrativa dominante sobre a chamada "economia de plataformas" enfatize a liberdade e a autonomia, uma análise à luz do referencial marxista revela uma realidade marcada pela exploração, na qual o valor gerado pelos/as trabalhadores/as é, sistematicamente, apropriado pelas empresas-plataformas digitais. Em verdade, o capitalismo

se sustenta na exploração da força de trabalho, onde o valor produzido excede o montante pago ao/à trabalhador/a sob a forma de salário. Em outras palavras, a mais-valia, oriunda desse processo de exploração, é a diferença entre o valor produzido pelos/as trabalhadores/as e o valor da força de trabalho (Marx, 2011).

No contexto das profundas transformações contemporâneas do capitalismo, em meio a emergência da plataformização do trabalho, Antunes (2020) questiona a concepção tradicional de produtividade, historicamente associada à indústria "material". O autor sustenta importante hipótese de que o setor de serviços também pode ter um papel de destaque na geração de valor, especialmente quando analisado a partir de uma perspectiva ampliada da produção. De acordo com o autor:

[...] estamos presenciando o advento de novas formas de extração do mais-valor também nas esferas da produção não material ou imaterial, espaço por excelência dos serviços que foram privatizados durante a longa fase de vigência do neoliberalismo. Lembremos que a principal transformação da empresa flexível e mesmo do toyotismo não foi a *conversão da ciência em principal força produtiva*, mas sim a imbricação progressiva entre *trabalho e ciência, imaterialidade e materialidade, trabalho produtivo e improdutivo* [grifos do autor]. (Antunes, 2020, p. 46-47)

Nesse sentido, o Antunes destaca a indústria de transporte como uma atividade produtiva por excelência, visto que, embora esteja inserida no setor de serviços, ela não se limita a viabilizar a circulação de bens e pessoas, mas desempenha um papel ativo na criação e na distribuição de valor. Essa abordagem expande o debate sobre o conceito de produção ao evidenciar que a mobilidade e a logística são fatores estruturantes para a dinâmica do capitalismo contemporâneo. De fato, no caso do transporte, essa lógica se manifesta pelo fato de que esse setor atua como um elemento essencial da cadeia produtiva, a agregar valor ao viabilizar a circulação de mercadorias.

No caso dos/as motoristas de aplicativo, a relação de trabalho – embora revestida da promessa de autonomia – reflete um modelo articulado de extração de mais-valia absoluta e relativa. Assim, o/a motorista investe tempo e recursos próprios, a exemplo do uso e da manutenção do veículo, mas recebe apenas uma fração do valor gerado a partir de seu trabalho, enquanto a empresa-plataforma retém a maior parte do excedente econômico. Esse processo se evidencia na estrutura de pagamentos que, à primeira vista, pode parecer vantajosa, mas têm o propósito de viabilizar a apropriação do valor produzido.

Ademais, ao usar seu próprio veículo para atividades laborais, os/as motoristas de aplicativos, além de disponibilizarem grande parte dos meios de produção (por exemplo, o carro, que se transforma em capital), também assumem os custos de manutenção do veículo e

do combustível (Fontes, 2017). Essa dinâmica transfere parte dos custos das empresas-plataforma para os/as trabalhadores, reduzindo os gastos empresariais com capital constante (bens e equipamentos necessários para a produção). Dessa forma, ao externalizar essas despesas, as plataformas diminuem seus custos e aumentam sua lucratividade, contrariando a tendência econômica de queda das taxas de lucro (Marx, 2011).

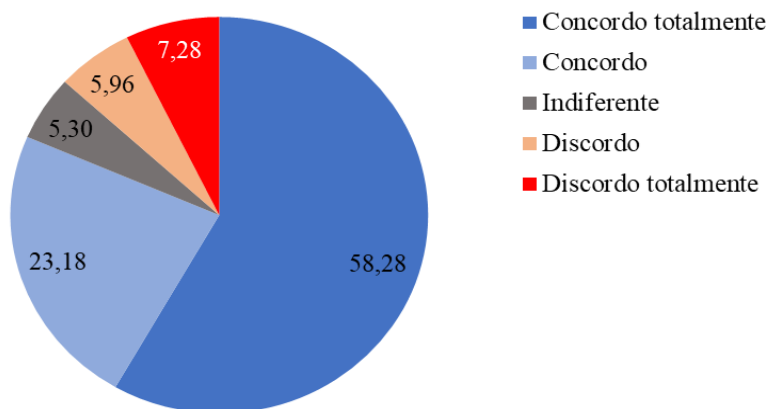
Neste cenário de plataformização, a maioria dos/as motoristas acaba submetida a jornadas extenuantes, incluindo turnos noturnos e fins de semana, na tentativa de alcançar um volume de corridas que permita obter uma remuneração razoável. Em verdade, essa ampliação do tempo de trabalho configura um caso clássico de extração de mais-valia absoluta, na qual o/a trabalhador/a precisa estender sua jornada até o limite do suportável e, ao longo desse tempo, produz um *quantum* de valor que é apropriado diretamente pelo capital. Sem dúvida, a Uber, ao estruturar a remuneração com base no número e na duração das corridas, incentiva os/as motoristas a permanecerem conectados/as por longos períodos, a aumentar, consideravelmente, a apropriação de mais-valia por parte da plataforma.

Decerto, a ausência de contratos formais com jornadas de trabalho definidas não é inédita nas relações de produção capitalistas. Marx, ainda no século XIX, evidenciava a tendência a uma dissimulação das relações entre capital e trabalho, através do pagamento de salários por “peças”, quando a remuneração do/a trabalhador/a dependia da sua produção, não de uma jornada determinada. Sobre isto, afirma Marx (2011):

Dado o salário por peça, é natural que o interesse pessoal do trabalhador seja o de empregar sua força de trabalho o mais intensamente possível, o que facilita ao capitalista a elevação do grau normal de intensidade. [...] É igualmente do interesse pessoal do trabalhador prolongar a jornada de trabalho, pois assim aumenta seu salário diário ou semanal (2011, p. 624-625).

A referida citação de Marx, que mais parece ter sido escrita neste primeiro quarto do século XXI, evidencia como a remuneração baseada na produtividade leva o/a trabalhador/a a intensificar e a prolongar seus esforços na tentativa de aumentar a renda. A rigor, esta lógica se aplica à realidade dos/as motoristas de aplicativo, como fica patente em uma das respostas do questionário que usamos nesta pesquisa:

Gráfico 25 – A baixa remuneração por corrida me faz trabalhar cada vez mais para eu obter mais renda



Fonte: elaboração própria via questionário online.

A resposta de 81,5% dos/as motoristas participantes desta investigação nos mostra que, nesse modelo, em que cada corrida ou quilômetro percorrido representa uma fração do ganho, o/a profissional se vê impelido/a a estender sua jornada e a operar em ritmo exaustivo para assegurar um rendimento que garanta sua subsistência.

Em verdade, a conquista de regulações e direitos no campo do trabalho (como férias, descanso semanal remunerado, aposentadoria, etc), contrato formal, delimitação da jornada de trabalho e estabelecimento de pisos salariais efetivou-se mediante lutas históricas da classe trabalhadora em nível mundial, inserindo limites, mas sem eliminar, às formas de pagamento por “peças” analisadas por Marx.

Em vista disso, ao impor aos/às motoristas de aplicativo a modalidade de “salário por corrida”, é possível afirmar que os atuais processos de plataformização do trabalho remontam a formas pretéritas de exploração, que pareciam fazer parte do museu de barbaridades do capital. Por essa razão, Ricardo Antunes (2020a) sugere a instigante hipótese de que o chamado *capitalismo de plataforma* – impulsionado e comandado pelas grandes corporações globais – assemelha-se, em certas perspectivas, à *protoforma do capitalismo*. Nesse sentido, o Entrevistado 31 afirma:

Nós não temos direito de nada, nenhum benefício, nenhum! Tem um monte que não é dono do próprio carro, é um monte com carro alugado. Ai esse pessoal com carro alugado sai pegando toda corrida, sai fazendo toda porcaria, é do jeito que a Uber quer. Ela quer aquele escravo, aquele regime escravo, de você trabalhar só pelo arroz e mais nada. É esse tipo de gente que ela quer, por isso que ela não muda mesmo, porque tem muitos (Entrevistado 31).

O entrevistado recorre a uma linguagem forte, empregando termos como "escravo" e "trabalhar só pelo arroz", para enfatizar a percepção da exploração inerente à relação entre a empresa e seus trabalhadores/as. Além disso, ao mencionar que muitos/as motoristas não possuem veículo próprio e dependem de carros alugados, o comentário reafirma a existência de diferenciações no interior da categoria que favorece práticas gerenciais voltadas à elevação dos lucros.

Além disso, o controle exercido por meio de algoritmos intensifica essa exploração, visto que motoristas que rejeitam corridas consecutivas, frequentemente, enfrentam penalizações, obrigando-os/as a permanecerem ativos/as na plataforma por mais tempo. Assim, estamos diante de mecanismos de extração de mais-valia absoluta a partir do aumento da jornada de trabalho, impulsionada pela subsunção vigiada (Martins, 2022), tornando difícil a definição de um tempo realmente livre.

Por sua vez, a extração da mais-valia relativa ocorre quando o capital adota estratégias que aumentam a produtividade do trabalho, reduzindo o tempo necessário à reprodução da força de trabalho. No caso dos/as motoristas de aplicativo, esse processo se manifesta na intensificação do ritmo de trabalho imposta pelas plataformas digitais, uma vez que a Uber, ao utilizar algoritmos sofisticados, busca aumentar a eficiência das corridas, reduzindo o tempo de espera entre elas.

Essa intensificação do ritmo pode ser observada, por exemplo, na pressão para que os/as motoristas aceitem viagens em regiões de alta demanda, mesmo quando isso implica deslocamentos longos. A empresa-plataforma se beneficia dessa dinâmica ao reduzir o tempo necessário para que o/a trabalhador/a produza o valor equivalente à sua força de trabalho, impondo um ritmo acelerado que transforma cada minuto em um elemento essencial para a geração de excedente. Assim, mesmo que a jornada total não seja necessariamente prolongada em termos de horas, a intensidade do trabalho aumenta, permitindo que a Uber extraia mais valor no mesmo período de tempo.

A partir da crítica marxista, fica evidente que, por trás da retórica de inovação e flexibilidade, o modelo de negócios da Uber reproduz práticas históricas de acumulação de capital baseadas na exploração do trabalho. Se antes a extração da mais-valia acontecia em fábricas e escritórios sob supervisão direta, hoje ela se dá, também, de forma algorítmica, ocultando relações assalariadas e desiguais sob a promessa de “autonomia e empreendedorismo”.

Ademais, nos últimos anos, a complexificação das cadeias de produção têm possibilitado que empresas-plataformas se apropriem de valor a partir das informações pessoais dos/as usuários/as, que são capturadas massivamente, processadas e comercializadas no mercado de anúncios patrocinados e de publicidade dirigida. Como afirma o pesquisador Rodrigo Marques (2018):

A publicidade dirigida (targeted advertising) também é chamada de publicidade personalizada (personalized advertising), publicidade comportamental (behavioural advertising) e rastreamento dirigido (targeted tracking). Trata-se da coleta massiva automatizada de informações sobre os usuários da Internet (executada por sites, mídias sociais e aplicações web) por meio da qual capturam-se os perfis e interesses dos internautas, com o objetivo de direcionar, de maneira individual e personalizada, as campanhas de marketing que são veiculadas na rede mundial de computadores (Marques, 2018, p. 113).

Assim, através de seu aplicativo, a Uber coleta uma vasta gama de dados, tanto de motoristas quanto de passageiros/as, abrangendo desde informações de localização e trajetos percorridos até hábitos de consumo. Com efeito, essas informações, reunidas de forma sistemática, formam um banco de dados robusto que permite à empresa monitorar o comportamento em tempo real. Na prática, essa estratégia facilita a criação de campanhas promocionais e de marketing que dialogam diretamente com os interesses específicos dos/as usuários/as. Desse modo, a afirmação de Daniela Galego, ex-executiva do Yahoo Brasil e atual chefe de publicidade da Uber no Brasil, é cristalina:

Temos uma segmentação diferenciada que é baseada justamente nos dados sobre o comportamento que temos dos usuários. Os locais que as pessoas frequentam acabam revelando muito sobre ela e sobre seus hábitos. Se o usuário faz muitos trajetos para bares e restaurantes, por exemplo, já temos indicação sobre um hábito de consumo e isso é algo bem valioso para os anunciantes¹¹⁷.

Lançada em 2022 em alguns países, a Uber Advertising, plataforma de publicidade da Uber, chegou ao Brasil em 2023, tendo Daniela Galego a frente do setor. Em agosto de 2024, durante sua conferência trimestral de resultados, a empresa anunciou que a receita anualizada da Uber Advertising ultrapassou a marca de 1 bilhão de dólares, superando a expectativa da própria corporação, que esperava atingir essa meta somente ao final do ano¹¹⁸. Em âmbito global, são anunciantes da referida plataforma de publicidade marcas como Coca-Cola, Disney, L'Oréal e Stellantis. No Brasil, a plataforma de streaming Max e as marcas de cerveja Brahma e Heineken estão entre os clientes do aplicativo.

¹¹⁷ Entrevista disponível em: <https://www.meioemensagem.com.br/midia/como-a-uber-quer-se-fortalecer-como-plataforma-de-publicidade-no-brasil>. Acesso em: 23 jan. 2025.

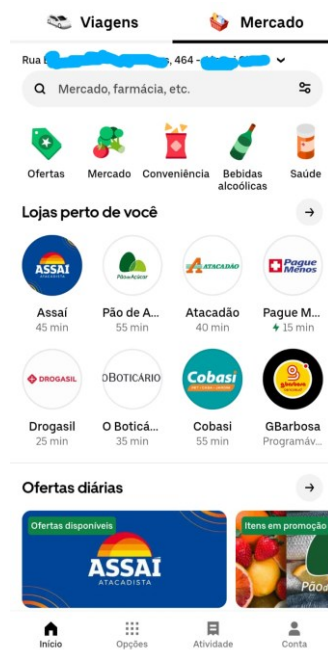
¹¹⁸ Conferir em: **O plano da Uber de ter anúncios no app deu certo e já rende mais de US\$ 1 bilhão em receita**. Disponível em: <https://exame.com/tecnologia/o-plano-da-uber-de-ter-anuncios-no-app-deu-certo-e-ja-rende-mais-de-us-1-bilhao-em-receita/>. Acesso em: 23 jan. 2025.

Em relação à venda de espaços publicitários para a Heineken, o próprio site da Uber revela suas intenções:

Objetivo: A campanha Credentials da Heineken teve como objetivo inspirar os consumidores a escolher sua cerveja de alta qualidade em vez de outras marcas premium. **Estratégia:** A Uber identificou que o passageiro médio no Brasil é um consumidor regular de cerveja, tornando-o um alvo ideal. Ao focar em passageiros em destinos de alta intenção, como bares e restaurantes em São Paulo, a Heineken alcançou cobertura e frequência máximas com o público desejado. **Resultados:** A campanha gerou um brand lift para a Heineken, com aumentos de dois dígitos na favorabilidade da marca, intenção de consideração e associação de mensagens. 90% dos consumidores expostos tinham uma visão favorável da Heineken, e 89% disseram que considerariam a marca no futuro. Além disso, os consumidores que visualizaram o Journey Ad foram duas vezes mais propensos a associar o termo "sabor" à Heineken, um critério chave de sucesso para a campanha¹¹⁹.

De fato, esta vitoriosa campanha publicitária levada a cabo a partir do modelo de negócios da Uber demonstra as profundas mudanças na forma como as empresas de tecnologia coletam e utilizam informações pessoais na chamada “era digital”. Ao solicitar uma corrida pelo aplicativo da Uber, o/a usuário/a participa de uma atividade de consumo que possibilita a coleta de dados sobre suas preferências e subjetividades, informações essenciais para a venda de publicidade direcionada por empresas desse setor (Bolaño, 2015). O print de tela a seguir, tirado do app da Uber, ilustra bem este fato acerca da publicidade dirigida:

Figura 11 – Anúncios de publicidade no app da Uber



Fonte: elaboração própria

¹¹⁹ Conferir em: **A Heineken atinge consumidores de cerveja de alta qualidade com uma estratégia de direcionamento de alta qualidade.** Disponível em: <https://www.uber.com/br/pt-br/advertising/success-stories/heineken/>

Portanto, de posse de informações sobre geolocalização e preferências de consumo dos/as usuários/as, a Uber utiliza estes dados para viabilizar a publicidade dirigida. Nessa perspectiva, informações que, originalmente, teriam sido coletados, em tese, para a melhoria da experiência do/a usuário/a, são transformados em insumos para a criação de anúncios segmentados, beneficiando parceiros comerciais e ampliando a receita publicitária da empresa-plataforma.

Com efeito, ao coletar e armazenar grandes volumes de dados, essas corporações consolidam um domínio sobre um insumo cada vez mais valioso no ambiente digital. Em verdade, o valor da mercadoria dados decorre do fato de que sua produção e circulação só são viabilizadas pela atuação dos/as trabalhadores/as envolvidos, direta ou indiretamente, na concepção e desenvolvimento de hardware e software, bem como na manutenção dos algoritmos e plataformas digitais (Marques, 2018).

Ademais, Rodrigo Marques (2018), ao operar com a distinção marxiana entre valor e preço, aponta como o preço da mercadoria dados está muito acima do valor gerado pelos/as trabalhadores/as assalariados/as que, direta ou indiretamente, tomam parte nas cadeias de produção das mídias sociais:

Esse preço é, na verdade, preço de monopólio que gera lucro extra, superior ao lucro médio de segmentos de mercado onde há concorrência. Esse lucro extraordinário tem origem no domínio monopolístico de dados e informações capturadas massivamente pelas empresas que atuam no universo da Internet. Estamos diante, portanto, de riqueza que em grande parte não advém da produção imediata de valor, mas sim de uma estratégia rentista (Marques, 2018, p. 127).

Marques (2018) argumenta que a reflexão marxiana a respeito da renda advinda do monopólio da propriedade fundiária nos ajuda a compreender os lucros extraordinários provenientes do monopólio sobre a mercadoria dados. Com efeito, o controle sobre informações estratégicas se torna um ativo fundamental, conferindo poder às plataformas que detêm e gerenciam bancos de informações sobre os/as usuários/as. Dessa forma, empresas de outros setores, que não possuem acesso direto a esses dados, são compelidas a pagar para utilizá-los, reforçando a centralização da riqueza e do poder econômico nas mãos das principais empresas-plataformas.

Em outras palavras, nos processos de trabalho que envolvem a produção de valor, a Uber, assim como outras empresas-plataformas, se apropria da mais-valia produzida pelos/as motoristas e pelos trabalhadores da tecnologia e informação. No entanto, devido ao acesso privilegiado aos dados dos/as usuários/as (tais como localização e perfil de consumo), esta corporação global lucra, também, com a comercialização destas informações para outros

setores do capital, possibilitando, assim, publicidade dirigida por preços que estão muito acima dos seus valores. Estamos, assim, diante de novas configurações do que Marx chamou de repartição da mais-valia entre frações burguesas, no contexto do capitalismo contemporâneo.

6 TERCEIRO GOVERNO LULA, ATAQUES A DEMOCRACIA E OS IMPASSES DO TRABALHO PLATAFORMIZADO NO BRASIL

A eleição de Luiz Inácio Lula da Silva para o terceiro mandato na presidência da República do Brasil (2023-2026) está atrelada aos anseios de mudanças na política econômica de caráter ultraneoliberal implementada no país desde o Golpe de 2016, especialmente durante os quatro anos do governo Bolsonaro. Não obstante, o governo Lula enfrenta dificuldades para repetir o desempenho das duas gestões anteriores (os governos de 2003 a 2010), dado a atual situação econômica mundial desfavorável e a existência de uma forte oposição organizada de viés de direita e de extrema-direita. Indubitavelmente, a situação geopolítica é de instabilidade, dentre outros fatores, devido às expressões da crise estrutural do capital, ao período pós-pandêmico e ao acirramento da disputa de hegemonia entre Estados Unidos e China/Rússia, materializada na Guerra da Ucrânia e no apoio norte americano ao genocídio do povo palestino.

Além da delicada situação geopolítica, outro desafio para o governo petista é o fato de que Lula se elegeu, em 2022, com base em amplo arco de aliança de diversas matizes políticas e vertentes ideológicas, como expressão da Frente Ampla no enfrentamento à candidatura neofascista de Jair Bolsonaro. Assim, esta administração é constituída pelo ex-tucano Geraldo Alckmin (agora no PSB) como vice-presidente, além de Simone Tebet (MDB), no Ministério do Planejamento e Orçamento do Brasil, a sinalizar para o mercado a perspectiva de ausência de reformas estruturais no Brasil ao longo dos próximos anos.

Ao mesmo tempo, atendeu a demandas populares ao recriar o Ministério da Cultura e nomear figuras públicas vinculadas a comunidade científica para áreas estratégicas, a exemplo de Nísia Trindade Lima, ex-presidente da Fiocruz, que comandou o Ministério da Saúde até o início de 2025, quando foi demitida por pressão e exigência da direita. Ademais, promoveu destaque a pautas secundarizadas no governo anterior, como Meio Ambiente, Mulheres, Direitos Humanos e Cidadania, bem como instituiu órgão específico para fins de reconhecimento e garantia de direitos da população LGBTQIA+. Além disso, o governo Lula inovou com a criação dos ministérios dos Povos Indígenas, tendo à frente a líder indígena Sonia Guajajara; da Igualdade Racial, sob a gestão da jornalista Anielle Franco e da Gestão e Inovação em Serviços Públicos, sob comando da economista Esther Dweck.

Efetivamente, o terceiro governo Lula sofre pressões internas e externas para manter as diretrizes neoliberais, hegemônicas no cenário mundial e no *status quo* brasileiro.

Nesse sentido, o capital financeiro impõe a conhecida chantagem do sobe e desce da Bolsa de Valores e do câmbio, como forma de empreender a disputa dos rumos da nova gestão.

Por sua vez, Fernando Haddad, atual Ministro da Fazenda, sinaliza a garantia da lógica do ajuste fiscal ao afiançar o novo arcabouço fiscal brasileiro (Lei Complementar nº 200/2023), publicado no Diário Oficial da União em agosto de 2023. Em verdade, trata-se de um programa de cunho neoliberal que busca garantir o pagamento dos juros aos credores da dívida pública, a partir da limitação dos gastos sociais, em detrimento do crescimento econômico e do nível de emprego.

Em matéria de política externa, o atual governo petista revelou uma série de contradições, especialmente no que se refere às relações com os Estados Unidos e com os países da América Latina. Nos governos anteriores, Lula priorizou uma postura de maior autonomia em relação a Washington, concentrando esforços no fortalecimento do Sul Global e na promoção de um mundo multipolar. No entanto, ao retornar ao poder em um contexto internacional marcado pela crise do governo Biden e a eleição de Donald Trump para a presidência norte-americana, em 2024, o governo brasileiro adotou uma abordagem mais pragmática, buscando equilibrar críticas às políticas conservadoras de Trump com a manutenção de diálogos em áreas estratégicas como comércio e meio ambiente.

No cenário latino-americano, o terceiro governo Lula retomou o discurso de integração regional e fortalecimento de blocos como o Mercosul, com o objetivo de reafirmar a liderança brasileira na região. No entanto, a política externa brasileira enfrenta desafios ao se distanciar de antigos aliados, a exemplo de Nicolas Maduro, na Venezuela, e lidar com governos de orientação ultraconservadora, a exemplo do governo de Javier Milei, na Argentina, cujas políticas são mais alinhadas aos Estados Unidos e críticas ao modelo de integração defendido por Lula.

Decerto, os desafios do governo brasileiro, iniciado em 2023, não são pequenos, não só porque herdou o contexto de estagflação, marcado pelo baixo crescimento econômico, alta inflação, elevado índice de desemprego e informalidade, mas porque herdou, também, as condições políticas de um país dilacerado, dividido e inundado pelo ódio provocado pela atuação da extrema-direita, como ficou patente nos atos antidemocráticos de 8 de janeiro de 2023.

6.1 Intentona neofascista no Brasil do Presente

O oitavo dia do mês de janeiro de 2023 entrou para história ao ser marcado por um triste episódio de investida violenta e autoritária do neofascismo no Brasil. De fato, neste dia de domingo, as ameaças contra a democracia brasileira - que se avolumavam desde o Golpe de 2016 e tornaram-se ainda mais graves ao longo dos quatro anos do governo Bolsonaro - alcançaram o seu ápice, quando apoiadores do ex-presidente, inconformados com o resultado das últimas eleições, invadiram e vandalizaram os prédios do Congresso Nacional, do Supremo Tribunal Federal (STF) e do Palácio do Planalto. Os neofascistas quebraram janelas, móveis e quadros, roubaram itens valiosos, armas e documentos e, ainda, registraram orgulhosamente em fotos e vídeos as inacreditáveis cenas de destruição, que totalizaram um prejuízo de R\$ 18,503 milhões, segundo petição ajuizada pela Advocacia Geral da União – AGU à 8ª Vara Federal de Brasília.

No dia anterior, dia 07 de janeiro, aproximadamente 3.900 pessoas em 100 ônibus haviam chegaram ao Distrito Federal para a realização do ato antidemocrático, demonstrando um complexo esquema de organização com farto uso das redes sociais. De fato, os bolsonaristas contaram com a complacência de agentes das forças de segurança, em especial da polícia militar do Distrito Federal (DF), sob o comando de Anderson Torres, ex-ministro da Justiça de Bolsonaro e, na época, secretário de segurança do Distrito Federal (DF). No mesmo dia dos ataques, o presidente Lula decretou intervenção federal na área de segurança pública da capital federal até 31 de janeiro e, por iniciativa do STF, Ibaneis Rocha foi afastado por 90 dias do cargo de governador do DF.

Outrossim, os apoiadores do ex-presidente Bolsonaro contaram com a condescendência do Exército, que permitiu acampamentos dentro de zona militar durante dois meses. E, além disso, após as manifestações golpistas de 8 de janeiro, impediu a remoção de bolsonaristas acampados em frente ao quartel-general na capital federal, segundo depoimento de Fábio Augusto Vieira, ex-comandante da Polícia Militar do Distrito Federal¹²⁰. Nesse contexto de desconfiança institucional, o Ministro da Defesa José Múcio, que deveria atuar em prol da adequação da instituição militar à democracia, tem atuado, em verdade, como vocalizador dos interesses desta instituição.

¹²⁰ Conferir em: **Ex-chefe da PM diz que tentou desmontar acampamento, mas Exército impediu**. Disponível em: <https://noticias.uol.com.br/politica/ultimas-noticias/2023/01/15/ex-comandante-pm-dissolucao-acampamento-exercito-impediu.htm>.

É inevitável a comparação deste lamentável episódio com a invasão do Capitólio nos EUA ocorrida dois anos antes, em 6 de janeiro de 2021, quando uma turba de partidários de Donald Trump – derrotado nas eleições presidenciais - forçou entrada na sede do Congresso americano, na tentativa de impedir a certificação dos resultados da eleição pelo legislativo. Inegavelmente, são nítidas as vinculações entre o thumpismo e o bolsonarismo, marcados por posturas autoritárias e conservadoras. Em ambos os casos, trata-se de presidentes derrotados que afirmaram, falsamente, a existência de uma suposta fraude eleitoral no pleito que participaram, insuflando, durante meses, uma multidão enfurecida de apoiadores.

A invasão e a depredação da sede dos Três Poderes, fatos sem precedentes na história do Brasil, configuraram uma tentativa de invalidar o resultado das urnas, desestabilizar a ordem democrática brasileira e criar uma situação caótica em Brasília, a fim de deflagrar as condições de um golpe de Estado. A rigor, as ações da horda neofascista expressam práticas de terror meticulosamente planejadas e convenientemente financiadas. Assim, durante as investigações destes ataques golpistas, agentes da Polícia Federal encontraram na casa de Anderson Torres, ex-ministro da Justiça do governo Bolsonaro, a minuta de um decreto considerado inconstitucional para instaurar estado de defesa no Tribunal Superior Eleitoral (TSE), a fim de reverter o resultado eleitoral que sagrou Lula (PT) como novo presidente da República.

Importante notar, ainda, que estes ataques contam com a reprovação de parte considerável da opinião pública brasileira, como apontam os dados da pesquisa Atlas e do Datafolha. De acordo com a primeira, que ouviu 2.200 respondentes, 75,8% dos entrevistados disseram discordar das ações de vandalismo e 53% as consideraram completamente injustificadas¹²¹. Já na pesquisa Datafolha, 93% dos respondentes condenaram o ataque à Esplanada dos Ministérios¹²².

Embora a condenação dos ataques neofascistas ocorridos no dia 8 de janeiro seja notória, segundo os números apresentados, chama atenção o fato de que, segundo a mesma pesquisa Atlas, apenas 54,1% da opinião pública posiciona-se contra uma intervenção militar, enquanto 36,8% afirmam ser a favor. Tais dados revelam a força ideológica e o enraizamento

¹²¹ Conferir em: **Mais de 75% dos brasileiros repudiam ações de terroristas em Brasília, diz Instituto Atlas**. Disponível em: <https://www.brasildefato.com.br/2023/01/10/mais-de-75-dos-brasileiros-repudiam-acoes-de-terroristas-em-brasilia-diz-instituto-atlas>.

¹²² Conferir em: **93% dos brasileiros condenam ataque em Brasília, diz Datafolha**. Disponível em: <https://noticias.uol.com.br/ultimas-noticias/ansa/2023/01/12/93-dos-brasileiros-condenam-ataque-em-brasilia-diz-datafolha.htm>.

social do “partido fardado” (Ortega; Marin, 2020), a defender processos de tutela militar sobre a política, as instituições e a sociedade brasileira. Desse modo, o cientista político Leonardo Avritzer, em arguta análise sobre estas manifestações golpistas, afirma que a “reinserção dos militares a uma cultura democrática, ou pelo menos de uma cultura de respeito às instituições civis, parece uma das agendas centrais para os próximos meses ou anos” (Avritzer, 2023).

Efetivamente, é necessário enquadrar as Forças Armadas e as polícias militares brasileiras como força de defesa submetidas ao regime democrático, visto que o “monopólio das armas” tem garantido a estas instituições influência política, a extrapolar, portanto, seu papel constitucional. Ademais, Avritzer defende a importância da opinião pública brasileira não apenas condenar atos antidemocráticos pontuais, mas agir, efetivamente, em prol do afastamento dos responsáveis diretos pelo caldo de cultura que provocou esses ataques.

Em verdade, as investigações conduzidas pela Polícia Federal acerca dos atos antidemocráticos ocorridos em 8 de janeiro de 2023, em Brasília, trouxeram à tona a existência de um esquema coordenado cujo objetivo era invalidar o resultado das eleições presidenciais de 2022 e promover uma ruptura institucional, sob a liderança do “partido fardado” (Ortega; Marin, 2020). Assim, as apurações revelaram um plano de militares do Exército para matar o presidente Lula, o vice-presidente Geraldo Alckmin e o ministro Alexandre de Moraes, do Supremo Tribunal Federal (STF). As investigações apontaram, ainda, a participação de empresários, influenciadores digitais, militares da reserva e membros de movimentos bolsonaristas, que financiaram e incentivaram os atos de vandalismo e a trama golpista.

Diante das evidências coletadas, a Procuradoria-Geral da República (PGR) apresentou denúncias formais contra centenas de manifestantes envolvidos na invasão, além de 63 financiadores da tentativa de golpe, denunciados em janeiro de 2025. O órgão destacou, ainda, a existência de uma rede organizada que planejou e executou os ataques contra as instituições democráticas e, portanto, apresentou denúncia ao STF contra 34 militares e civis, dentre eles o ex-presidente Jair Bolsonaro e o seu candidato a vice-presidente General Braga Netto, apontados como líderes da organização golpista. Entre os crimes imputados aos envolvidos estão associação criminosa, tentativa de abolição violenta do Estado Democrático de Direito e dano ao patrimônio público.

Em 13 de março de 2025, o relator do caso no STF, ministro Alexandre de Moraes, liberou para julgamento a denúncia da PGR contra o ex-presidente Jair Bolsonaro, o general Braga Netto e mais seis investigados pela trama golpista. No mesmo dia, o presidente

da Primeira Turma do STF, Cristiano Zanin, marcou, para o dia 25 de março de 2025, o início do julgamento da referida denúncia que, caso seja aceita, tornará Bolsonaro e mais sete denunciados réus no processo que investiga a tentativa de golpe de Estado.

Indubitavelmente, o bolsonarismo desempenhou um papel fundamental nesse contexto, ao alimentar a desconfiança nas instituições democráticas e fomentar a radicalização de sua base de apoio. Ao longo de seu mandato, Jair Bolsonaro e seus aliados questionaram a integridade das urnas eletrônicas e atacaram o Tribunal Superior Eleitoral (TSE), criando um ambiente propício para a mobilização de manifestantes em redes sociais e grupos de mensagens.

Em suma, são imensos os desafios do terceiro governo Lula diante de um país cindido e atravessado por processos de fascistização e de acirramento do neoliberalismo. Inegavelmente, a devastação promovida pela ofensiva do capital no Brasil do Presente intensificou a superexploração da força de trabalho, agravou a “Questão Social” - em suas múltiplas expressões - e a questão ambiental, além de promover o aviltamento dos povos originários, como ficou patente nas inúmeras denúncias sobre o genocídio dos povos indígenas que escandalizaram o mundo¹²³.

Em verdade, o contexto histórico deflagrado pelo Golpe de 2016 em seus complexos percursos de “golpes dentro do Golpe” (Carvalho, 2018), a culminar no movimento neofascista bolsonarista, em uma conjuntura internacional marcada pelo avanço das direitas e extremas-direitas, fomentou no Brasil as inflexões que resultaram em novas expressões da superexploração da força do trabalho, consubstanciadas nos processos trabalho *ultraflexíveis e predatórios*.

6.2 Social-liberalismo petista e os desafios do mundo do trabalho no Brasil contemporâneo

O presidente Lula assumiu o terceiro mandato presidencial sob a expectativa de retomar o crescimento econômico e melhorar as condições do mercado de trabalho no Brasil. Efetivamente, esta árdua tarefa, que envolve a expansão dos investimentos e dos gastos públicos, perpassa pelo enfrentamento dos entraves institucionais criados pelas reformas neoliberais impostas pelos governos Temer e Bolsonaro, a exemplo da Reforma Trabalhista,

¹²³ Conferir em: **Genocídio indígena: garimpo ilegal está matando crianças Yanomami e não é de hoje**. Disponível em: <https://www.greenpeace.org/brasil/blog/genocidio-indigena-garimpo-ilegal-esta-matando-criancas-yanomami-e-nao-e-de-hoje/>.

da Previdência e do Teto de Gastos. No entanto, o governo petista, ancorado em uma ampla aliança com setores fisiológicos do chamado “centrão”, tem se movimentado em sentido contrário, ao ceder às pressões do mercado financeiro em relação ao alcance das metas fiscais.

Com efeito, em fins de 2024, o governo anunciou um pacote econômico com o objetivo de ajustar as contas públicas ao arcabouço fiscal aprovado anteriormente, marcado por cortes orçamentários que terão impactos expressivos no consumo das famílias. O pacote de ajuste fiscal proposto pelo governo, que estimava cortes de cerca de R\$ 70 bilhões até 2026, foi aprovado com mudanças, em dezembro de 2024, pelo Congresso Nacional e prevê a limitação do aumento real do salário mínimo, redução da cobertura do abono salarial, aumento das restrições para concessão do Benefício de Prestação Continuada (BPC) e do Bolsa Família. Enquanto isso, pontos positivos da proposta foram postergados, a exemplo do aumento da faixa de isenção do imposto de renda e do estabelecimento de nova alíquota para as pessoas de maior renda (DIEESE, 2024b).

De fato, embora este ajuste fiscal tenha sido apresentado como necessário à sustentabilidade das contas públicas da União, trata-se, em verdade, de uma implacável disputa pelo fundo público do Estado, visto que tem como objetivo economizar recursos para garantir o pagamento do serviço da dívida interna e atender os interesses do capital financeiro¹²⁴. Indubitavelmente, estamos diante da imposição de uma agenda neoliberal, marcada pela austeridade e metas de inflação, a agravar a “Questão Social” e impactar, severamente, os segmentos mais vulneráveis da classe trabalhadora.

Os dados sobre o mercado de trabalho no Brasil refletem as contradições das políticas social-liberais dos governos petistas. Nesse sentido, os números do IBGE apontam para uma tendência de queda na taxa de desocupação (desemprego), que alcançou o índice de 6,2%, no último trimestre de 2024, com uma taxa anual de desocupação de 6,6%, o menor patamar da história. Apesar disso, a população desocupada totalizou 7,4 milhões de pessoas em 2024. Ademais, a taxa de desocupação não reflete integralmente a realidade do mercado de trabalho, uma vez que desconsidera os chamados desalentados, que alcançaram a marca de

¹²⁴ De acordo com os dados da Auditoria Cidadã da Dívida, somente no ano de 2024 o governo pagou 1,997 trilhão de reais para o pagamento de juros e amortizações da Dívida, a comprometer 42,96% do Orçamento Federal. Portanto, os valores que o governo estima economizar com o pacote de ajuste fiscal – em torno de 70 bilhões de reais até 2026 – nem de longe se comparam à pilhagem do fundo público realizada pelo Sistema da Dívida no Brasil. Conferir em: <https://auditoriacidada.org.br/conteudo/sistema-da-divida-a-sangria-continuou-em-2024-leia-artigo-da-acd-no-monitor-mercantil/>.

3 milhões de pessoas, a evidenciar que os avanços no emprego ainda coexistem com desafios estruturais no acesso ao trabalho¹²⁵.

No entanto, de acordo com os dados da PNAD Continua de 2024, esta aparente recuperação do mercado de trabalho tem sido sustentada, em grande medida, pela elevação de 6,0% dos empregos sem carteira assinada no setor privado, totalizando 14,2 milhões de pessoas, e pelo aumento do número de trabalhadores/as por conta própria, que totalizou 26,0 milhões em 2024. Ambos os grupos, portanto, sem acesso a direitos trabalhistas, tais como décimo terceiro salário, férias remuneradas e seguro-desemprego¹²⁶. Ressalte-se, ainda, que o aumento da informalidade dificulta a recuperação do crescimento econômico, visto que a maior insegurança dos/as trabalhadores/as deteriora a capacidade de consumo das famílias, aumenta o endividamento e amplia a vulnerabilidade econômica e social.

Indubitavelmente, a redução da informalidade no mercado de trabalho brasileiro configura um dos principais desafios a serem enfrentados pelo terceiro governo Lula, uma vez que 39% da força de trabalho no país se encontra nessa situação (IBGE, 2024). A rigor, trata-se de um contexto laboral marcado pela falta de direitos trabalhistas e proteção social para cerca de 40 milhões de trabalhadores/as, a ampliar a precarização existencial das frações mais pobres da classe trabalhadora, especialmente em períodos de crise econômica, como evidenciado durante a pandemia da COVID-19. Em verdade, essa realidade é resultado das configurações de uma economia dependente estruturada em processos de superexploração da força de trabalho (Marini, 2005) que se aguçam, sob novas expressões, na contemporaneidade brasileira.

No cenário do trabalho plataformizado, como o exercido por motoristas de aplicativo, a informalidade assume contornos ainda mais complexos. Embora esse modelo alegue proporcionar “flexibilidade” e oportunidades de geração de renda, os/as trabalhadores/as enfrentam a ausência de direitos fundamentais, como férias remuneradas,

¹²⁵ Como é sabido, a taxa de desocupação – divulgada com base na PNAD Contínua do IBGE - é a porcentagem de pessoas com idade para trabalhar (acima de 14 anos) que estão desempregadas, ou seja, que não estão trabalhando, mas adotaram medidas concretas para buscar uma nova ocupação e estão aptos a assumi-la assim que surgirem oportunidades. Portanto, estão excluídas desse cálculo as pessoas fora da força de trabalho – ou seja, pessoas aptas ao trabalho, mas que, por algum motivo, não estão buscando emprego, a exemplo de estudantes universitários que dedicam seu tempo somente aos estudos -, com destaque para os desalentados, que pessoas que gostariam de trabalhar e estariam disponíveis, porém não procuraram trabalho por acharem que não encontrariam. Conferir em: <https://www.ibge.gov.br/explica/desemprego.php>

¹²⁶ Disponível em: **PNAD Contínua: em 2024, taxa anual de desocupação foi de 6,6% enquanto taxa de subutilização foi de 16,2%**. Conferir em: <https://agenciadenoticias.ibge.gov.br/agencia-sala-de-imprensa/2013-agencia-de-noticias/releases/42530-pnad-continua-em-2024-taxa-anual-de-desocupacao-foi-de-6-6-enquanto-taxa-de-subutilizacao-foi-de-16-2#:~:text=Em%202024%2C%20o%20n%C3%BAmero%20de,39%2C0%25%20em%202024.>

seguro-desemprego e aposentadoria. A lógica do trabalho *just-in-time* (Abilio, 2020), somada à carência de uma regulamentação protetora, intensifica a precarização das condições laborais, resultando em jornadas exaustivas e baixos rendimentos. Dessa forma, a plataformização do trabalho agrava os desafios históricos da informalidade no Brasil, evidenciando a necessidade de proteção social e condições dignas para esses segmentos do novo proletariado de serviços na era digital (Antunes, 2020a).

6.3 Regulamentação do trabalho mediado por plataformas no Brasil

Dentre os desafios do governo petista em relação ao mercado de trabalho brasileiro, ganha destaque a situação dos/as trabalhadores/as plataformizados e as controvérsias em torno da regulação do trabalho mediado por plataformas digitais. Segundo estudo do Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (Ipea) e do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), apenas 23% dos entregadores e motoristas autônomos pagam contribuição ao INSS¹²⁷, portanto, a ampla maioria destes/as trabalhadores/as não tem seu tempo de trabalho contado para a aposentadoria e não estão protegidos em casos de acidentes.

Dada a urgência dessa questão, a Coligação Brasil da Esperança, encabeçada por Lula e Alckmin nas eleições de 2022, propunha em seu programa de governo¹²⁸:

[...] uma nova legislação trabalhista de extensa proteção social a todas as formas de ocupação, de emprego e de relação de trabalho, com especial atenção aos autônomos, aos que trabalham por conta própria, trabalhadores e trabalhadoras domésticas, teletrabalho e trabalhadores em home office, mediados por aplicativos e plataformas, revogando os marcos regressivos da atual legislação trabalhista, agravados pela última reforma e reestabelecendo o acesso gratuito à justiça do trabalho

Nesse sentido, ao vencer as referidas eleições, o terceiro governo Lula, por meio do Decreto Nº 11.513, de 1º de maio de 2023, criou o Grupo de Trabalho Tripartite (GTT), composto por quarenta e cinco membros, com 15 representantes de cada bancada (Governo Federal; trabalhadores/as de aplicativo e empresas-plataformas). Este GTT tinha por finalidade elaborar propostas de “regulamentação das atividades de prestação de serviços, transporte de bens, transporte de pessoas e outras atividades executadas por intermédio de plataformas tecnológicas” (Brasil, 2023), no prazo de 150 dias.

¹²⁷ Conferir em: **Sem proteção: só 23% dos entregadores e motoristas de app têm cobertura do INSS.** Disponível em: <https://www.bbc.com/portuguese/brasil-64121410>.

¹²⁸ Conferir em: **Diretrizes para o programa de governo “Programa de Reconstrução e Transformação do Brasil”.** Disponível em: https://divulgacandcontas.tse.jus.br/candidaturas/oficial/2022/BR/BR/544/candidatos/893498/5_1659820284477.pdf.

Os/as trabalhadores/as plataformizados/as foram representados por lideranças indicadas por diversas centrais sindicais, tais como: Central dos Sindicatos Brasileiros – CSB; Central dos Trabalhadores e Trabalhadoras do Brasil – CTB; Central Única dos Trabalhadores – CUT; Força Sindical – FS; Nova Central Sindical de Trabalhadores - NCST; União Geral dos Trabalhadores – UGT. Estes representantes se dividiram em dois subgrupos, tratando questões relativas ao transporte de passageiros e ao trabalho de entrega de mercadorias.

Os segmentos burgueses, por sua vez, foram representados pela Associação Brasileira de Mobilidade e Tecnologia (AMOBITEC), que tinha a maior representação no GTT dentre os setores patronais; Associação Latino-Americana de Internet; Câmara Brasileira da Economia Digital; Movimento Inovação Digital e pela Organização das Cooperativas Brasileiras.

Efetivamente, o debate central – e que tem causado intensa polêmica - gira em torno de qual tipo de regulamentação deve ser feita: as empresas/plataformas defendem a elaboração de regras específicas definidas por elas próprias, visto que consideram estes/as trabalhadores/as como “autônomos/as”; para alguns sindicatos, a melhor alternativa é o reconhecimento de vínculo empregatício formal via CLT; no entanto, outras associações de trabalhadores/as defendem uma posição intermediária, que garanta alguns direitos, tais como acesso a seguridade social e valor mínimo por corrida, mesmo que não seja através de contrato empregatício via CLT.

6.3.1 Proposta patronal

No contexto das discussões a respeito do trabalho plataformizado no Brasil, em março de 2023, a AMOBITEC - entidade que reúne empresas/plataformas associadas, como Uber, 99 e iFood - apresentou, para os representantes de empresas integrantes do GTT, um documento com nove princípios¹²⁹ para a regulação do trabalho em plataformas, com os seguintes temas: 1) Segurança jurídica; 2) Independência do trabalhador; 3) Seguridade social; 4) Garantia de remuneração mínima; 5) Limitação de horas de trabalho; 6) Segurança e saúde do trabalhador; 7) Transparência; 8) Neutralidade competitiva e 9) Diálogo entre plataformas e trabalhadores/as. Assim, logo de início, a carta da principal entidade patronal das empresas-plataformas revela a questão basilar do trabalho plataformizado:

¹²⁹ Conferir em: **Princípios para a regulação do trabalho em plataforma**. Disponível em: <https://amobitec.org/wp-content/uploads/2023/09/V4-Amobitec-Principios-para-a-regulacao-do-trabalho-em-plataforma-bancada-das-empresas-Documentos-Google.pdf>. Acesso em: 18 ago. 2024

Segurança jurídica. É fundamental a aprovação de uma legislação nova que seja condizente com a realidade e as particularidades do trabalho intermediado por plataformas tecnológicas e que afaste - definitivamente - as supostas controvérsias em torno da existência de vínculo empregatício entre trabalhadores e plataformas. É preciso inovar e enfrentar os reais desafios do novo modelo, visando reduzir os litígios e efetivamente assegurar direitos aos trabalhadores (AMOBITEC, 2023, p. 1).

O documento demonstra uma estratégia deliberada para proteger o modelo de negócios das empresas-plataformas, ao justificar que a regulamentação deve levar em conta as “particularidades” do trabalho plataformizado. A rigor, ao defender uma legislação que exclua, de forma definitiva, o vínculo empregatício, essas empresas procuram instituir um regime jurídico próprio, que lhes assegure ultraflexibilidade, sem as obrigações inerentes à condição de empregador.

Em verdade, a reivindicação das empresas-plataformas por uma regulamentação que não reconheça o vínculo empregatício não é nova e remonta a uma estratégia global dessas corporações para evitar custos trabalhistas e manter um modelo de negócios baseado na precarização. Como vimos, a aprovação da Proposition 22 na Califórnia, em 2020, consolidou esse modelo em nível internacional, servindo de referência para propostas semelhantes em outros países. No Brasil, desde o governo Bolsonaro, essas corporações vêm exercendo pressão por uma legislação que as isente da obrigação de reconhecer motoristas e entregadores/as como empregados/as, defendendo a ideia de que a relação de trabalho nesses serviços seria estritamente autônoma.

Nesse contexto, é interessante observar o posicionamento oficial da AMOBITEC em relação a proteção social de trabalhadores/as plataformizados/as. Em um documento intitulado *Carta de Princípios sobre a Proteção Social de Trabalhadores em Plataformas*, lançada em abril de 2022, ou seja, ainda no governo Bolsonaro, a entidade afirma ser possível “ampliar a proteção social dos trabalhadores em plataformas em um ecossistema de ampla concorrência, liberdade de modelos de negócio e eficiência do mercado em benefício de consumidores e profissionais” (AMOBITEC, 2022, p. 1). Entretanto, a entidade faz a ressalva de que “é preciso endereçar o tema da segurança jurídica desse ambiente de negócios, sedimentando a *jurisprudência consolidada* sobre a *atividade de intermediação* realizada pelas plataformas e sua natureza cível” (AMOBITEC, 2022, p. 2, grifo nosso).

Portanto, a referida *Carta de Princípios* da AMOBITEC faz referência a “jurisprudência consolidada” como forma de garantir a segurança jurídica no mundo do trabalho controlado por plataformas digitais contra possíveis reivindicações de

reconhecimento formal de vínculos empregatícios. Com efeito, o aspecto jurisprudencial em torno do trabalho em plataformas digitais no Brasil pós-2017 foi objeto de investigação da Clínica Direito do Trabalho da UFPR.

O referido estudo - que partiu da matriz normativa brasileira, definindo a relação de emprego com base no artigo 3º da CLT – teve como objetivo identificar as decisões sobre o reconhecimento da relação de emprego proferidas nos tribunais regionais e TST. Dentre as decisões analisadas, aquelas consideradas favoráveis, ou seja, que reconheceram a relação de emprego, foram minoritárias, totalizando apenas 5,98%. A maior parte das decisões judiciais (78,14% das decisões analisadas) não reconheciam o vínculo empregatício entre trabalhadores/as e empresas/plataformas e usavam, frequentemente, como argumentos a suposta ausência de controle e direção do trabalho, a liberdade do/a trabalhador/a para decidir quando e onde trabalhar, a liberdade para recusar trabalho oferecido pela plataforma e o objeto social da plataforma, compreendido como empresa de tecnologia (Machado; Zanoni, 2022).

A rigor, as empresas-plataformas, uma vez mais, beneficiam-se da atuação do Estado brasileiro - enquanto instrumento de dominação a serviço das frações burguesas - a fim de alcançarem segurança jurídica na implementação de seus processos orientados pela *lógica da produção ultraflexível e predatória* em países de capitalismo dependente. Afinal, os poderes Executivo e Legislativo fomentaram a Reforma Trabalhista (Lei 13467/2017), que institucionalizou a precarização do trabalho, a legalizar formas de contratação intermitente e expandir a terceirização irrestrita.

O Judiciário brasileiro, por sua vez, consolida uma interpretação que desfavorece sobremaneira os/as trabalhadores/as, ao ignorar a efetiva relação de controle e subordinação praticada pelas empresas/plataformas, seja através gestão algorítmica do trabalho, definição dos valores da corrida e estabelecimento unilaterais de penalidades, bloqueios e exclusões. Além disso, desconsidera, até mesmo, o avanço das discussões a nível internacional, em que países como Reino Unido¹³⁰, França¹³¹, Alemanha¹³² e Espanha¹³³ contaram com decisões

¹³⁰ Conferir em: **Suprema Corte britânica reconhece vínculo de emprego entre motorista e Uber**. Disponível em: <https://www.conjur.com.br/2021-fev-19/suprema-corte-britanica-reconhece-vinculo-emprego-uber#:~:text=Suprema%20Corte%20brit%C3%A2nica%20reconhece%20v%C3%ADnculo%20de%20emprego%20entre%20motorista%20e%20Uber&text=Por%20entender%20que%20o%20Tribunal,aplicativo%2C%20e%20n%C3%A3o%20trabalhadores%20aut%C3%B4nomos>.

¹³¹ Conferir em: **Há vínculo empregatício entre Uber e motorista, decide corte francesa**. Disponível em: <https://www.conjur.com.br/2020-mar-05/corte-francesa-confirma-vinculo-entre-uber-motorista>

¹³² Conferir em: **Motorista de aplicativo: entenda decisões de 5 países que começam a garantir direitos**. Disponível em: <https://www.brasildefato.com.br/2021/05/01/motorista-de-aplicativo-entenda-decisoes-de-5-paises-que-comecam-a-garantir-direitos>

favoráveis ao reconhecimento de vínculo empregatício entre trabalhadores/as plataformizados/as. Em verdade, a morosidade do Poder Judiciário brasileiro expressa as particularidades do capitalismo dependente, marcado pelo traço estrutural da superexploração da força de trabalho (Marini, 2005), com expressões contemporâneas circunscritas na lógica de produção ultraflexível e predatória.

Outrossim, como vimos na *Carta de Princípios* da AMOBITEC, as empresas-plataformas reafirmam, uma vez mais, o discurso que mascara as relações trabalhistas baseadas no efetivo controle e subordinação, visto que permanecem se autodefinindo como empresas de tecnologia, promotores de “atividade de intermediação” entre motoristas/entregadores e clientes, tratando, assim, os primeiros como “parceiros/as autônomos/as”. No entanto, essa abordagem desconsidera as desigualdades de poder na relação entre trabalhadores/as e plataformas, além da dependência econômica e da subordinação algorítmica que caracterizam esse tipo de atividade. Longe de solucionar eventuais disputas, tal proposta tende a intensificar a precarização do trabalho e restringir o acesso dos/as trabalhadores/as a direitos fundamentais conquistados ao longo da história.

De saída, as afirmações da entidade representativa das empresas-plataformas não resistem a um exame mais detido (do que sobrou) da legislação trabalhista do Brasil. De acordo com a Consolidação das Leis Trabalhistas – CLT, cinco requisitos determinam a existência de vínculo empregatício entre um/uma profissional e uma empresa: prestação de trabalho por pessoa humana; pessoalidade; onerosidade; não eventualidade e subordinação.

Com efeito, a onerosidade está presente, visto que o/a trabalhador/a plataformizado/a recebe um percentual do serviço que presta. Por sua vez, as condições de pessoalidade e frequência também constam nos casos de trabalhadores/as de aplicativo, considerando que o/a dono/a do veículo utilizado para o trabalho é, na maioria das vezes, o/a próprio/a prestador do serviço. Ademais, estes/as motoristas/entregadores, quase sempre, trabalham com regularidade e se submetem a longas e exaustivas jornadas, obtendo nesta ocupação, muitas vezes, sua renda principal, como demonstram os dados coletados nesta investigação com motoristas de transporte em Fortaleza. Nesse sentido, Machado e Zanoni (2022) afirmam:

¹³³ Conferir em: **O pioneirismo espanhol: a presunção do vínculo de emprego para entregadores de plataformas digitais**. Disponível em: <https://uerjlabuta.com/2021/03/15/o-pioneirismo-espanhol-a-presuncao-do-vinculo-de-emprego-para-entregadores-de-plataformas-digitais/>

A plataformização no Brasil não é necessariamente um trabalho vivenciado como complemento de renda (gig economy ou “bico”) ou mera alternativa ao desemprego. Ela se conecta e se entrelaça com um mercado de trabalho desestruturado, em que a informalidade tem um papel marcante e, nesse sentido, mostra linhas de continuidade. Um traço comum nas plataformas na modalidade locationbased é a tirania de um trabalho mal pago, com a ameaça de exclusão permanente, sem direitos trabalhistas e sem dignidade (Machado; Zanoni, 2022, p. 27).

Em relação a subordinação, tema mais espinhoso, a AMOBITEC (2023) afirma que “uma nova regulamentação do trabalho intermediado por plataformas tecnológicas deve assegurar a autonomia e independência do trabalhador de plataforma” (2023, p. 1). No entanto, faz-se necessário compreender o grau de “autonomia e independência” do motorista/entregador “parceiro” no interior dos marcos reais de controle do trabalho exercido pelas plataformas, a partir de múltiplos elementos: imposição dos preços das corridas; sistema de pontuação, bônus e sanções unilaterais; bloqueios e exclusões da plataforma; penalidades em caso de recusas recorrentes de corridas; gestão algorítmica do trabalho. Desse modo, afirma o DIEESE (2024a):

A empresa que opera os aplicativos organiza como se dá a execução e distribuição do trabalho, define regras que criam impeditivos à recusa de serviços, também determina a contrapartida da remuneração pelo trabalho executado, punições e o desligamento da plataforma. A empresa detentora do aplicativo pode, ainda, controlar ganhos, alterando o valor pago por corridas e impondo grande variação nos rendimentos dos(as) trabalhadores(as). Mesmo a “flexibilidade” de jornada de trabalho é limitada, considerando-se que: (1) quanto menos viagens, menor pontuação e piores serviços são destinados ao(à) trabalhador(a); (2) há horários de picos para a realização dos serviços que se impõem sobre os horários de trabalho e repouso; (3) é preciso dispor de longas jornadas para compor uma remuneração mínima suficiente. Esse conjunto de elementos configura uma relação de hipossuficiência do(a) trabalhador(a) diante da empresa plataforma (DIEESE, 2024a, p. 2).

Indubitavelmente, as empresas-plataformas exercem um controle significativo sobre o trabalho plataformizado, estabelecendo regras que limitam – e muito - a alegada autonomia e independência dos/as trabalhadores/as. Em verdade, estes/as profissionais estão em profunda desvantagem frente ao poder exercido por estas corporações globais. A esse respeito, o Entrevistado 06 afirma:

Pra ser sincero, a gente tem medo até de questionar algo com ela [Uber] porque tem medo de questionar e ela te bloquear. E se bloquear, por mais que seja ruim, se torna pior ainda. Muitas vezes a gente pega um passageiro, faz tudo direitinho, e a pessoa por maldade vai e reporta. Semana passada, eu fui reclamar uma questão com a Uber e ela diminuiu a minha nota, porque ela tinha tirado um valor indevido da minha corrida. Eu fui reclamar e ela fez foi diminuir a minha nota. É ela quem manipula tudo. As taxas de aceitação, de corrida, é ela quem manipula, tudo é a Uber! (Entrevistado 06).

Portanto, o temor, originado pela existência do poder disciplinador (Foucault, 2000) e da subsunção vigiada (Martins, 2022) acionados pelas empresas-plataformas, condiciona o/a trabalhador/a a experimentar processos de subjetivação perpassados pela internalização do controle no exercício de sua própria subordinação, configurando, a si próprio, como um “autogerente subordinado” (Abílio, 2019). Trata-se, de fato, de um ecossistema plataformizado, *ultraflexível e predatório*, atravessado por regras, valores e cálculos muitas vezes incompreensíveis para este novo proletariado de serviços na era digital (Antunes, 2020a).

Em relação ao sistema de remuneração, um dos pontos nevrálgicos do trabalho plataformizado, a proposta da AMOBITEC, apresentada ao GTT, preconiza a garantia de remuneração mínima, nos marcos a seguir:

Assegurar expressamente que os trabalhadores recebam o equivalente ao salário mínimo nacional proporcional ao tempo efetivamente e comprovadamente trabalhado, de forma a compreender os diferentes usos da plataforma, seja ele regular ou esporádico. Evidentemente, o mínimo não deverá impedir que as plataformas ofereçam remunerações superiores (AMOBITEC, 2023, p. 2).

Uma questão central do modelo de negócio das empresas-plataforma é o pagamento apenas pelo “tempo efetivamente e comprovadamente trabalhado”, como aponta o texto acima. Em outras palavras, trata-se de remunerar o/a trabalhador/a apenas pela “hora efetivamente trabalhada”, desconsiderando o tempo online em que o/a motorista fica à disposição da plataforma. Desse modo, ao não remunerar o tempo de espera ou disponibilidade, as empresas transferem para os/as motoristas os custos de manter-se ativo na plataforma, como despesas com combustível e desgaste pessoal, enquanto se beneficiam da prontidão desses/as profissionais para atender à demanda. Ademais, essa prática desconsidera que o tempo de espera é parte intrínseca da atividade, já que o/a motorista não tem controle sobre a demanda ou a distribuição de corridas.

6.3.2 Proposta dos/as trabalhadores/as

As centrais sindicais indicadas para a composição do GTT, em articulação com a Federação Nacional dos Sindicatos dos Motoristas de Aplicativos – FENASMAPP, articularam um conjunto de propostas a serem apresentadas na mesa de negociação. Dentre elas, destacam-se: regulação tributária e trabalhista considerando as plataformas como empresas do setor de transporte, e não apenas de tecnologia; prevalência de acordos e convenções coletivas, bem como garantia dos direitos sindicais da categoria; transparência

nos algoritmos que definem a distribuição do trabalho e a remuneração; limitação da jornada de trabalho; piso salarial mínimo e remuneração adequada; direitos previdenciários garantidos com contribuição patronal e condições de trabalho seguindo as definições previstas na CLT e demais regulamentações existentes (DIEESE, 2024a).

Especificamente sobre a questão da jornada de trabalho, as entidades representativas dos/as trabalhadores/as defenderam que esta jornada deveria compreender todo o tempo à disposição da empresa-plataforma, desde o momento do *login* até o *logout*, independentemente da realização ou não de serviço. Ademais, reivindicaram a limitação máxima de oito horas diárias e quarenta e quatro horas semanais de trabalho, com direito a hora extra, caso ultrapasse esse horário, conforme Constituição Federal de 1988, e descanso, dentro do limite diário e semanal da jornada de trabalho, com direito à desconexão e descanso semanal remunerado-DSR (DIEESE, 2024a).

Em verdade, essa importante demanda coloca em xeque o modelo de negócios das empresas-plataformas, visto que elas operam com a premissa de que os/as motoristas são profissionais autônomos, com liberdade para definir seus próprios horários e períodos de inatividade, sem que o fato de estarem conectados ao aplicativo configure tempo de trabalho. A exigência de considerar toda a jornada, do momento de *login* até o *logout*, independentemente da realização de corridas, aproxima o/a trabalhador/a das características do regime celetista, acarretando custos adicionais como o pagamento de horas extras. Esse cenário desafia a lógica do trabalho platformizado, que tradicionalmente transfere os riscos do negócio aos/às motoristas e se exime de responsabilidades típicas dos empregadores.

Outros pontos essenciais elencados pelas entidades sindicais foram as questões do vínculo de trabalho, definição de uma remuneração mínima e seguridade social. Dessa forma, em relação ao primeiro ponto, defenderam o vínculo indeterminado de trabalho para trabalhadores/as habituais e [vínculo] autônomo para trabalhadores/as eventuais, conforme disposto na CLT. Sobre a segunda questão, reivindicaram o pagamento de um valor mínimo por corrida/serviço, paradas extras, taxas para cancelamentos realizados pelos usuários dos serviços e sua atualização anual, realizada por meio de negociação coletiva. Por fim, sustentaram que os/as trabalhadores/as devem ser filiados ao Regime Geral de Previdência Social (RGPS), com contribuição patronal (DIEESE, 2024a).

As reivindicações das entidades sindicais, que envolvem o reconhecimento do vínculo e da relação de trabalho¹³⁴ e a ampliação da seguridade social, confrontam o modelo de negócios da Uber, baseado na flexibilidade e na minimização de encargos trabalhistas. Com efeito, a plataforma opera sob a premissa de que as relações entre trabalhadores/as de aplicativos e as empresas não configuram relações de trabalho, sendo, portanto, relações cíveis, entre duas empresas. Ademais, as empresas-plataformas defendem que os/as motoristas são profissionais autônomos, sem vínculo formal, o que permite evitar custos como férias, décimo terceiro salário, FGTS e contribuições previdenciárias patronais.

A proposta de reconhecer o vínculo para motoristas que trabalham regularmente, mantendo a autonomia apenas para aqueles que atuam esporadicamente, conforme previsto na CLT, representa um desafio significativo para esse modelo, visto que reconheceria que estes/as profissionais, na prática, possuem uma relação de dependência e subordinação com a plataforma. Além disso, a exigência de uma remuneração mínima por corrida, reajustada anualmente por meio de negociação coletiva, contraria a lógica da precificação dinâmica adotada pela Uber, que ajusta os valores com base na oferta e demanda, podendo resultar em ganhos variáveis e, muitas vezes, insuficientes para os/as motoristas.

Outro ponto crítico é a inclusão dos/as motoristas no Regime Geral de Previdência Social (RGPS), com a exigência de contribuição patronal. Essa mudança representaria um custo adicional expressivo para a Uber, que atualmente transfere toda a responsabilidade previdenciária para os próprios motoristas. Assim, muitos/as deles/as atuam como Microempreendedores Individuais (MEIs) e enfrentam dificuldades para manter suas contribuições em dia.

Por fim, no que toca ao campo dos direitos sociais, os/as representantes dos/as motoristas de aplicativo no GTT reivindicaram o respeito às garantias previstas nos artigos 8º e 9º da Constituição Federal de 1988¹³⁵ e dos demais dispositivos regulatórios, particularmente, os previstos na CLT. Desse modo, salientaram que cabe aos “sindicatos laborais ter acesso às informações sobre o algoritmo, no que diz respeito às relações de trabalho que estabelecem com os(as) trabalhadores(as), assegurando total transparência em suas atividades” (DIEESE, 2024a, p. 3).

¹³⁴ Conferir em: **CUT e entidades defendem que relação entre motoristas e plataformas é de trabalho.** Disponível em: <https://www.cut.org.br/noticias/cut-e-entidades-defendem-que-ha-vinculo-empregaticio-entre-motoristas-e-platafor-2b9e>

¹³⁵ Os artigos 7º e 8º da Constituição Federal estão inseridos no Capítulo II, do referido texto constitucional, que trata sobre os Direitos Sociais. Esses artigos asseguram, respectivamente: 1) os direitos dos trabalhadores urbanos e rurais, tais como proteção da relação de emprego contra despedida arbitrária ou sem justa causa, seguro-desemprego e salário mínimo; 2) e a livre associação profissional ou sindical dos/as trabalhadores/as.

Indubitavelmente, essas propostas demonstram que as entidades sindicais têm se mobilizado para afirmar sua legitimidade como representantes naturais dos/as motoristas de aplicativo no Brasil e, portanto, como interlocutoras nas negociações com as empresas-plataformas, fundamentando suas reivindicações em princípios constitucionais. Portanto, a proposta apresentada pelas centrais sindicais enfatiza a importância de garantir os direitos estabelecidos nos artigos 8º e 9º da Constituição Federal de 1988, que asseguram tanto a liberdade sindical quanto o direito à greve. Além disso, ao exigirem acesso às informações sobre o funcionamento dos algoritmos, os sindicatos argumentam que a transparência nas relações de trabalho é essencial para equilibrar as negociações e evitar que as empresas imponham unilateralmente suas condições.

Diante desse cenário, a principal estratégia dessas entidades tem sido a defesa da regulamentação da atividade dos motoristas de aplicativo de maneira que contemple direitos individuais e coletivos. A referência à Consolidação das Leis do Trabalho (CLT) indica um esforço para aproximar o regime tradicional de emprego das novas formas de trabalho plataformizado.

A luta pelo reconhecimento das entidades sindicais como representantes legítimas dos/as motoristas de aplicativo insere-se em um contexto mais amplo de disputa por direitos no campo do trabalho plataformizado. Desse modo, ao colocarem em pauta a transparência e a negociação coletiva, essas entidades procuram consolidar seu papel como mediadoras fundamentais no setor, fortalecendo a representação dos/as trabalhadores/as diante do poder das forças do capital.

6.3.3 Projeto de Lei Complementar (PLP) nº 12/2024 e a regulamentação precarizante

O resultado do processo de discussão do Grupo de Trabalho Tripartite foi a elaboração de um polêmico Projeto de Lei Complementar que ficou circunscrito ao segmento de transporte de passageiros, devido ao fato de que as empresas de aplicativos por motocicletas e bicicletas, a exemplo do Ifood, Zé Delivery, Rappi e Mercado Livre, não terem entrado em consenso com as propostas discutidas¹³⁶. Assim, este projeto contempla cerca de 704 mil trabalhadores/as que se enquadram no segmento de condutores/as de automóveis em

¹³⁶ Conferir em: **Motoristas de aplicativos: entenda projeto e saiba o que é fato e o que é 'fake'**. Disponível em: <https://agenciagov.ebc.com.br/noticias/202404/direitos-para-motoristas-de-aplicativos-entenda-o-projeto-de-lei-e-o-que-muda#:~:text=O%20Grupo%20de%20Trabalho%20que,1%C2%BA%20de%20maio%20de%202023>. Acesso em: 07 jan. 2025.

atividade de transporte rodoviário individual de passageiros, segundo dados da Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (PNAD/IBGE), para o 4º trimestre de 2022.

Desse modo, no dia 04 de março de 2024, o presidente Lula assinou a mensagem de envio ao Congresso Nacional do projeto de lei de regulamentação do trabalho mediado por empresas operadoras de aplicativos de transporte de passageiros em quatro rodas, sob os aplausos entusiasmados da CUT, cujo presidente Sérgio Nobre afirmou ser um “dia histórico para a classe trabalhadora”¹³⁷. No dia seguinte, o Projeto de Lei (PLP) nº 12/2024 iniciou a tramitação na Câmara dos Deputados.

Entre os principais pontos estabelecidos no projeto estão: definição da relação de trabalho como autônoma, mas com regulamentação específica, criando a categoria do “trabalhador autônomo por plataforma”; estabelecimento de um piso remuneratório de R\$ 8,03 por hora¹³⁸ e cobertura indenizatória de custos operacionais de R\$ 24,07 por hora, totalizando a remuneração mínima no valor horário de R\$ 32,10; limitação da jornada de conexão a 12 horas diárias; obrigação de inscrição dos/as trabalhadores/as no Regime Geral da Previdência Social (RGPS), com contribuição patronal e do/a trabalhador/a; definição de critérios para a exclusão dos/as trabalhadores/as das plataformas, garantindo direito à defesa; reforço da representação sindical e da negociação coletiva; penalidades para empresas que descumprirem as regras, incluindo multas de até 100 salários mínimos (Brasil, 2024).

A partir do processo de negociação, foi possível estabelecer que as relações entre trabalhadores/as de aplicativos e as empresas-plataformas configuram, efetivamente, relações de trabalho, ao contrário do entendimento de que seriam relações cíveis entre duas empresas, como defendido inicialmente pelas empresas. No entanto, a configuração dessas relações exclui o reconhecimento do vínculo empregatício, privando os/as trabalhadores/as dos direitos trabalhistas a ele associados.

Com efeito, a proposta parte do pressuposto de que não há vínculo empregatício entre os/as trabalhadores/as e as empresas-plataforma, visto que a relação de trabalho ainda é considerada autônoma, o que limita garantias plenas previstas na CLT. Para que essa relação de trabalho se mantenha com esse status de “autonomia”, o PLP define que: 1) Não pode

¹³⁷ Conferir em: “Dia histórico”, diz presidente da CUT sobre PLC dos motoristas por aplicativos. Disponível em: <https://contee.org.br/dia-historico-diz-presidente-da-cut-sobre-plc-dos-motoristas-por-aplicativos/>.

¹³⁸ A regra é que os/as trabalhadores/as recebam uma remuneração de pelo menos um salário mínimo nacional por uma jornada efetivamente trabalhada de 8 horas diárias ou por uma carga horária de 176 horas mensais. Desse modo, o valor da hora efetivamente trabalhada é de R\$ 8,03 (R\$ 1.412,00 ÷ 176 h, com arredondamento). (DIESE, 2024).

haver qualquer relação de exclusividade entre o/a trabalhador/a e a empresa, ficando assegurado a ele/a o direito de prestar serviço por intermédio de mais de uma empresa de aplicativo, no mesmo período; 2) Não pode haver exigências relativas ao tempo mínimo à disposição e à habitualidade na prestação do serviço (Brasil, 2024).

Em verdade, embora estabeleça alguns avanços pontuais – como a obrigatoriedade de as empresas contribuírem com a Previdência Social -, o PLP 12/2024 está, essencialmente, alinhado a uma demanda histórica das gigantes do setor de plataformas digitais, dado que este projeto segue a lógica de experiências internacionais, como a Proposition 22 (Prop 22) da Califórnia, aprovada em 2020. Com efeito, a Prop 22, igualmente, negava o vínculo empregatício e criava uma categoria intermediária de trabalhadores/as, sem acesso a garantias essenciais como férias remuneradas, décimo terceiro salário e seguro-desemprego. Longe de representar uma solução inovadora, esse modelo configura um retrocesso nos direitos conquistados ao longo do tempo, beneficiando, exclusivamente, as empresas-plataformas, que reduzem custos e aumentam os lucros à custa da precarização das condições de trabalho.

Vale mencionar que no dia 04 de março de 2024, ou seja, no mesmo dia em que o presidente Lula assinou a mensagem de envio ao Congresso Nacional do referido projeto de lei, a empresa Uber pediu ao Supremo Tribunal Federal (STF) a suspensão nacional de todos os processos judiciais em aberto que discutiam a existência ou não de vínculo de emprego entre motorista de aplicativo e plataformas¹³⁹.

Desse modo, ao atender à reivindicação central das empresas-plataformas, podemos afirmar que o PLP 12/2024 institucionaliza um modelo de "regulação precarizante", privando os/as trabalhadores/as de proteções fundamentais, a aprofundar a lógica de exploração imposta pela platformização do trabalho. A esse respeito, Valdete Souto Severo e Jorge Luiz Souto Maior afirmam:

A proposta das empresas, desde o início, era a regulação precarizante: chamar de autônomos seus empregados; permitir que estes trabalhassem em limite (inconstitucional, é bom frisar) de 12h diárias; e que se mantivesse um sistema de controle das atividades dos motoristas, com permissivos punitivos, inclusive. E qual o teor do texto do PL apresentado ontem, com pompa e circunstância pelo governo? Exatamente o que as empresas propuseram desde o início (Severo; Souto Maior, 2024).

¹³⁹ Conferir em: **Uber pede ao STF suspensão de todos os processos sobre vínculo de emprego com motoristas**. Disponível em: <https://www.cnnbrasil.com.br/politica/uber-pede-ao-stf-suspensao-de-todos-os-processos-sobre-vinculo-de-emprego-com-motoristas/#:~:text=Contexto,de%20negocia%C3%A7%C3%B5es%20entre%20as%20partes>. Acesso em: 08 ago. 2024.

Indubitavelmente, o PL 12/2024 exemplifica como a legislação pode ser moldada para atender, prioritariamente, os interesses das grandes corporações, em detrimento dos direitos dos/as trabalhadores/as. Nesse sentido, Rodrigo de Lacerda Carelli, professor de Direito do Trabalho da Universidade Federal do Rio de Janeiro (UFRJ) e procurador do trabalho, afirma que o projeto brasileiro é pior do que o que foi estabelecido na Califórnia, nos Estados Unidos, ou na União Europeia, visto que, aqui, criou-se uma figura híbrida, que não é nem autônomo, nem empregado. De acordo com o pesquisador:

A proposta de legislação brasileira, omissa em relação à proteção de dados e à implementação de direitos fundamentais, representa retrocesso a um passado longínquo, ao consolidar a desproteção e a exploração dos trabalhadores em plataformas. O PLP 12/2024 afasta a possibilidade de reconhecimento de vínculo empregatício em favor dos motoristas em plataformas e valida o reconhecimento de uma autonomia sujeita a diversas modalidades de controle e subordinação, sem instituir contraprestação equivalente em termos de direitos (Lacerda Carelli, 2024, p. 205-206).

Portanto, na avaliação de Carelli, o PL 12/2024 mantém a subordinação do/a trabalhador/a à empresa-plataforma ao prever o poder da corporação de fiscalizar e punir os/as motoristas, o que vai de encontro a noção de autonomia. Ao mesmo tempo, o projeto não garante os direitos constitucionais, tais como 13^a salário e Fundo de Garantia por Tempo de Serviço (FGTS).

Ademais, a aprovação da jornada máxima de 12 horas diárias de conexão permite a continuidade de longas horas de trabalho, especialmente considerando a necessidade de atingir a carga horária mensal de 176 horas para receber o piso salarial. Como vimos, diante do sistema de remuneração rebaixado, baseado na lógica do “salário por corrida”, os/as motoristas se veem compelidos a usarem mais de uma plataforma a fim de burlar as restrições de tempo de conexão. Apenas assim, podem alcançar um patamar salarial minimamente satisfatório, ainda que às custas de intensas e prolongadas jornadas laborais, que afetam, de forma significativa, a saúde e o tempo de vida destes/as profissionais.

Com efeito, a estipulação de uma jornada de trabalho de até 12 horas diárias contraria tanto a Constituição Federal de 1988 quanto as convenções da Organização Internacional do Trabalho (OIT), que estabelecem o limite de 8 horas diárias. Podemos afirmar, portanto, que essa medida representa um retrocesso, ao afrontar normas fundamentais e contrariar tendências globais que discutem a redução da jornada como um meio de melhorar a qualidade de vida e a saúde dos trabalhadores, a exemplo do Movimento Vida Além do Trabalho e a luta pelo fim da escala 6x1.

Vale mencionar, ainda, que a definição, aprovada no PLP, da jornada de trabalho dos/as motoristas de aplicativo, para fins de remuneração, apenas como o intervalo entre a aceitação da corrida e o desembarque do passageiro representa uma concepção restritiva, a atender as pressões e interesses das forças do capital. A rigor, esse entendimento ignora o tempo em que os/as motoristas permanecem disponíveis e conectados/as à plataforma, aguardando chamadas, muitas vezes por longos períodos, gerando desgaste físico e mental.

Outrossim, embora o valor adicional de R\$ 24,07 por hora para cobrir custos signifique um avanço, ele, provavelmente, pode não ser suficiente para garantir todas as despesas dos/as trabalhadores/as, especialmente em regiões com custos mais elevados. Sem dúvida, estas despesas com o trabalho plataformizado deveriam ser arcados integralmente pela empresa-plataforma. Estamos, assim, diante de processos de externalização de custos que configuram formas de barateamento de gastos com capital constante, a aumentar os ganhos de lucratividade do capital. Por fim, embora o PLP preveja transparência nos critérios de remuneração e avaliação, o controle algorítmico das plataformas limita a autonomia dos/as trabalhadores/as, a criar condições precárias de trabalho.

De resto, o projeto não impede que outras empresas desenvolvam novos aplicativos para “intermediar a força de trabalho autônoma”, o que pode ampliar ainda mais a plataformização em diversos setores, comprometendo a segurança e os direitos de outras categorias profissionais. Esse cenário representa uma ameaça à classe trabalhadora como um todo, pois estabelece um precedente que pode levar à generalização da informalidade e ao enfraquecimento das conquistas trabalhistas (Antunes, 2024).

No dia 01 de julho de 2024, um novo relatório, apresentado pelo deputado federal Augusto Coutinho (Republicanos – PE), relator do PLP 12/2024, incorporou um conjunto de temas que havia sido retirado dos pareceres de 28 de maio de 2024 e de 10 de junho de 2024. Dentre os pontos incorporados no novo parecer, destaca-se: caracterização do/a motorista como trabalhador, com definição de categoria profissional, ainda que não reconheça vínculo empregatício; garante os direitos previdenciários integralmente, mas com alíquota reduzida de 5% para os trabalhadores/as; melhora as condições atuais de trabalho, com a previsão legal de transparência e mecanismos de redução dos riscos inerentes ao trabalho; padroniza práticas positivas para equilíbrio da relação e eliminação de formas de discriminação entre trabalhadores/as; garante os direitos de organização sindical, fundamentais para a solução de

conflitos e conquista de direitos futuros e de ordem econômica, no tocante à isenção de impostos e acesso a crédito¹⁴⁰.

No entanto, diante das polêmicas que envolvem o texto – com críticas recebidas tanto de setores da esquerda, quanto da direita - e da atuação da Frente Parlamentar em Defesa dos Motoentregadores e Motoristas de Aplicativos¹⁴¹, que é contra a proposta, o parecer do relator foi retirado da pauta da Comissão da Indústria, Comércio e Serviços, no dia 02 de julho de 2024. Desde então, não houve movimentações na tramitação do PLP 12/2024.

É curioso o fato de que o PLP 12/2024 tenha gerado contrariedade e mobilizado setores conservadores e liberais que, em princípio, poderiam ser favoráveis a uma proposta que amplia a flexibilização das relações de trabalho. No entanto, a resistência desses grupos ao PLP não se deve ao seu eixo central, que rejeita o reconhecimento do vínculo empregatício e exclui a aplicação das garantias previstas na CLT e na Constituição de 1988. Pelo contrário, essa característica do projeto está plenamente alinhada às pautas de liberais e conservadores, que há décadas advogam pela desregulamentação das relações laborais e pela redução de direitos sociais, como demonstrado na Reforma Trabalhista de 2017 e na proposta da Carteira Verde e Amarela do governo Bolsonaro.

Nesse sentido, é sintomático que deputados bolsonaristas integrantes da Frente Parlamentar em Defesa dos Motoristas de Aplicativos, tais como Daniel Agrobom (PL/GO), Silvia Waiãpi (PL/AP) e Dayany Bittencourt (UNIÃO/CE) – com apoio da FEMBRAPP¹⁴² - elaboraram o Projeto de Lei 536/2024, um texto alternativo que visa regulamentar a profissão de motorista de aplicativo, em contraponto ao PLP 12/2024. A rigor, o PL 536/2024 também guarda significativa sintonia com as proposições patronais representadas pela AMOBITEC, por exemplo, ao caracterizar o/a motorista de aplicativo como “trabalhador/a autônomo/a”¹⁴³.

Motivado pelo esforço de responder à questão sobre o porquê de conservadores e liberais estarem contra o PLP 12/2024, o jurista e professor Souto Maior afirma:

¹⁴⁰ Conferir em: **NOTA DASCENTRAIS SINDICAIS E DA FENASMAPP SOBRE A PROPOSTA DE SUBSTITUTIVO AO PLP 12/2024**. Disponível em: [af4d0183-37df-42fc-a735-7b2f524b126b_05jun24---Notas-das-centrais-sindicais-sobre-a-proposta-de-substitutivo-vff.pdf](https://www.camara.leg.br/proposicoesWeb/fichadetramitacao?idProposicao=2419137). Acesso em: 12 dez. 2024.

¹⁴¹ Inicialmente chamada de Frente Parlamentar em Defesa dos Motoristas de Aplicativos, esta frente surgiu em abril de 2023, por iniciativa do deputado federal Daniel Agrobom (PL-GO), que a preside desde então.

¹⁴² A Federação dos Motoristas de Aplicativos do Brasil (FEMBRAPP), de acordo com seu perfil no Instagram, tem como objetivo “fortalecer associações de motoristas de app no Brasil”. Portanto, esta federação se volta para a articulação de entidade associativas, em contraponto à Federação Nacional dos Sindicatos dos Motoristas de Aplicativos (FENASMAPP), que busca organizar o movimento sindical de motoristas plataformizados. Ainda no perfil do Instagram da FEMBRAPP, podemos observar postagens críticas ao PLP12/2024 e de apoio ao PL 536/2024, articulado pela Frente Parlamentar em Defesa dos Motoristas de Aplicativos. Conferir em: <https://www.instagram.com/p/C7rfJ96ON3H/?igsh=czByMmYzb2w2aG42>

¹⁴³ Conferir em: <https://www.camara.leg.br/proposicoesWeb/fichadetramitacao?idProposicao=2419137>

Os governos conservadores e liberais têm sido radicais nas defesas de suas pretensões, chegando mesmo, muitas vezes, a falar em “revolução”. Fato é que estes segmentos, desde o enfraquecimento da utopia socialista, abandonaram a postura defensiva e passaram ao ataque declarado. Querem e buscam sempre mais: mais lucros; mais privilégios; mais irresponsabilidade social; mais opressão; mais exploração... Ou seja, o PL, ao não reconhecer o vínculo de emprego e afastar os direitos trabalhistas, é muito bom para os seus interesses, mas eles querem mais. Vale, inclusive, perceber que esta parte do PL não é objetada. O que se contraria são as proposições do PL em que se tentam, mesmo de forma bastante tímida, acoplar a algumas fórmulas de cunho social (Souto Maior, 2024).

Portanto, o que motiva a oposição desses grupos são as tentativas, ainda que tímidas e pontuais, de incluir no PLP 12/2024 dispositivos de caráter social, como a possibilidade de organização coletiva dos/as trabalhadores/as e sua vinculação sindical. Para liberais e conservadores, tais medidas representam uma incongruência, uma vez que o próprio projeto parte do pressuposto de que motoristas de aplicativos são autônomos/as — ou seja, indivíduos independentes, empreendedores e livres para gerir sua própria atividade econômica.

Ao mesmo tempo, o PLP 12/2024 sugere uma estrutura de organização coletiva imposta de forma institucionalizada, o que grupos liberais e conservadores interpretam como uma interferência artificial e autoritária, em desacordo com os princípios do individualismo e da “liberdade” que fundamentam sua visão ideológica. Essa contradição acaba por reforçar a crítica da direita aos sindicatos e à mobilização coletiva que, frequentemente, são vistos como obstáculos à liberdade de mercado e à iniciativa individual.

Além disso, o PLP cria a figura ambígua e paradoxal do "autônomo com direitos". Para liberais e conservadores, essa concepção é problemática porque, ao mesmo tempo que reafirma a autonomia do/a trabalhador/a, impõe restrições à livre negociação, por meio de exigências como contribuições sociais e regulações sobre jornada e custos do trabalho (Souto Maior, 2024). Essas medidas são interpretadas como ingerências indevidas do Estado no mercado e na liberdade contratual, valores fundamentais para esses grupos. Assim, embora o referido projeto atenda seus interesses ao negar o vínculo empregatício, a inclusão de qualquer nível de regulação trabalhista é vista como uma concessão inaceitável, visto que limita a exploração da força de trabalho e restringe a ampliação dos lucros.

Em uma palavra, a rejeição de conservadores e liberais ao PLP 12/2024 não decorre de sua orientação desregulamentadora, mas sim da tentativa de incorporar elementos de proteção social e coletiva, ainda que de forma limitada. Este posicionamento cumpre uma função estratégica, como nos esclarece o professor Souto Maior (2024), ao fornecer subsídios para que a direita e a extrema-direita reforcem a retórica contra sindicatos e proteções

trabalhistas, pavimentando o caminho para uma agenda ultraflexível e predatória das relações de trabalho.

6.4 “Motorista de aplicativo é um ‘cachorro sem dono’, não tem ninguém por ele”: interpretações de motoristas de aplicativo em Fortaleza sobre a regulamentação do trabalho plataformizado

No contexto de aguçamento das contradições do capitalismo contemporâneo, marcado pela crescente precarização do trabalho e pelo avanço das plataformas digitais, a proposta de regulamentação do trabalho de motoristas por aplicativo tem gerado debates acalorados. Os relatos dos/as motoristas, em Fortaleza, revelam percepções diversas sobre a regulamentação, que vão desde a rejeição à Consolidação das Leis do Trabalho (CLT) até a reivindicação por melhores condições laborais e acesso a direitos sociais. Essas diferentes perspectivas expõem os dilemas do trabalho plataformizado e demonstram, também, como os/as motoristas negociam sua inserção em um mercado cada vez mais ultraflexível e predatório.

Um dos principais aspectos apontados, nesta pesquisa, pelos/as motoristas é, sem dúvida, a resistência à formalização via CLT e ao reconhecimento do vínculo empregatício. Muitos/as temem que essa mudança comprometa sua autonomia, impondo regras rígidas e jornadas fixas. Como destacou a Entrevistada 18:

Acho necessário assinar a carteira não, porque os motoristas de aplicativo que tão aqui é porque não querem patrão pra mandar, não querem cumprir o horário, porque tem uns que começam cedo, outros que começam tarde. Muitos aqui deixaram de tá em uma empresa, pra tá nessa vida e não querem ter um patrão mandando. O patrão é a gente mesmo (Entrevistada 18).

A fala da motorista entrevistada reflete a adesão ao discurso ideológico propagandeado pelas empresas-plataformas acerca da valorização da flexibilidade e da independência, características centrais desse modelo de negócios. Nesse sentido, ela destaca a importância da autogestão, que lhe permite estabelecer seu próprio ritmo de trabalho, refletindo a expectativa de ser “o patrão de si mesmo”, ideologia que configura um aspecto característico da precarização contemporânea. Contudo, essa autonomia aparente mascara os marcadores estruturais do trabalho em plataformas digitais, como a falta de direitos trabalhistas, a instabilidade financeira e o controle algorítmico, perfazendo a figura do/a trabalhador/a “autogerente subordinado” (Abilio, 2020), no contexto da chamada era digital do capitalismo.

Essa rejeição à CLT, contudo, não implica uma oposição total à regulamentação. Muitos/as motoristas defendem um modelo intermediário que assegure direitos básicos, como acesso à previdência social, sem comprometer a suposta autonomia. Nesse sentido, um motorista apresentou o argumento a seguir:

O certo da gente, que eu acho e vejo com os uberes aqui que trabalham com esse aplicativo, é ter uma corrida justa, com horário de trabalho bom e gente pede pra ser diferente do CLT. Cada um pagar o MEI, que é micro-empendedor, pra gente ter acesso a um auxílio doença, alguma coisa... Assim, deveria fazer isso, e não botar a gente pra CLT, que o governo quer pagar a hora trabalhada de 30 reais, que é um absurdo, um absurdo (Entrevistado 15).

A fala do motorista reflete uma perspectiva comum entre os/as trabalhadores de aplicativos, que buscam um modelo de regulamentação que preserve a flexibilidade do trabalho, mas garanta direitos básicos. Sua defesa da formalização via modelo de Microempendedor Individual (MEI), em detrimento da CLT, demonstra a preferência por um regime que possibilite acesso a benefícios sem comprometer a autonomia que consideram essencial. No entanto, essa visão também revela a influência de um discurso liberal que associa a CLT a limitações excessivas e remuneração insuficiente, ao mesmo tempo em que desconsidera as fragilidades do modelo de MEI, em que o/a trabalhador/a assume a responsabilidade integral pelos custos previdenciários e não possui acesso a garantias trabalhistas plenas.

Outro ponto amplamente questionado é o valor proposto no PLP 12/2024 de R\$ 32,10 por hora trabalhada, considerado insuficiente para cobrir custos operacionais e, ainda, remunerar o trabalho. Além disso, há a crítica de que a remuneração deveria contemplar, também, o tempo em que os motoristas ficam conectados e à disposição da plataforma. Nesse sentido, afirmou um motorista:

A partir do momento que você se conecta ao aplicativo, você já está à disposição da empresa, né? Já está trabalhando. Se fosse a CLT e fosse partir pra isso, eu era totalmente a favor. Se o aplicativo fosse pagar online, pagar a hora que a gente tivesse online, seria show de bola. Mas não, o que o aplicativo quer? Se eu não fizer a corrida que ele quer, naquela hora, ele não vai dar nada, entendeu? (Entrevistado 14).

Embora os/as motoristas permaneçam conectados e disponíveis para atender às demandas da plataforma, essa disponibilidade não é reconhecida como tempo efetivo de trabalho remunerado. A fala revela uma insatisfação com a lógica das plataformas, que impõem regras típicas de uma relação de subordinação, mas sem oferecer as garantias e proteções associadas a um vínculo empregatício formal. Desse modo, o motorista sugere que, caso houvesse pagamento pelo tempo online, ele apoiaria a regulamentação via CLT, pois isso reconheceria sua dedicação contínua ao trabalho. No entanto, na prática, as plataformas

remuneram apenas as corridas realizadas, transferindo ao/à trabalhador/a os riscos da inatividade e da espera por chamadas.

As altas taxas cobradas pelas empresas-plataformas também são alvo de insatisfação, expressa na denúncia de que os valores retidos pelas empresas, que podem chegar a 50% do preço da corrida, reduzem, significativamente, a margem de lucro dos/as motoristas. Assim, um entrevistado exemplificou:

Na minha opinião, teria que ser, no mínimo, pra gente, hoje, o Km rodado tem que ser 2 reais ou a mais e voltar a dinâmica como era antes, né? E o custo que ele [Uber] tira da gente, tem viagem que tira até 50% da gente. Se por exemplo, sair daqui uma corrida pro Meireles, de 40 reais pro passageiro, a gente só recebe 20,00. Ou seja, o passageiro pagou R\$ 40,00 mas a gente só recebeu R\$ 20,00 (Entrevistado 15).

A reivindicação por um percentual fixo cobrado pela empresa-plataforma - medida não prevista no PLP 12/2024 - é vista como essencial para garantir uma remuneração justa. Sem dúvida, a ausência dessa previsibilidade reforça a desigualdade na relação entre motoristas e plataformas, onde as empresas controlam as tarifas e os algoritmos, enquanto os/as trabalhadores/as têm pouca margem para negociação.

Ademais, proposta de remuneração por quilômetro rodado, sugerida por alguns/mas motoristas como alternativa ao modelo previsto no PLP 12/2024, demonstra uma tentativa de conciliar a necessidade de uma renda justa com as particularidades do trabalho por aplicativos. Ao defender um valor mínimo de R\$ 2,00 por quilômetro rodado, os/as motoristas buscam assegurar uma remuneração que compense o tempo dedicado ao trabalho, no entanto, essa sugestão enfrenta desafios, como a resistência das empresas-plataformas e a necessidade de um sistema de fiscalização que garanta o cumprimento desse valor mínimo.

A desconfiança em relação ao governo e às empresas também é evidente nos relatos, visto que muitos/as motoristas acreditam que o PLP 12/2024 beneficia mais os interesses do Estado e das plataformas do que os dos/as trabalhadores/as. Nesse sentido, um motorista afirmou:

O governo só tá visando ele, que o governo vai arrecadar muito dinheiro; a Uber, que também tá concordando, e ela concorda porque dá pra ela, ela bateu palma; os sindicatos, que só querem ganhar dinheiro com isso. Agora eu duvido que o governo e o aplicativo, a plataforma chame uns “caba bom” mesmo, que tem conhecimento, que tem estudo, que conhece, que tá na categoria há cinco anos que nem eu trabalhando, pra conversar, pra discutir o problema. Não chama. É só a Uber, o governo e aquele pessoal lá do sindicato, eles não sabem o que é isso aqui não, talvez algum tenha feito umas viagens ai acha que é motorista de aplicativo, é não. Chama uns cara que vive na rua todo dia, um sofredor igual a eu que tamo ai até agora, pra ver, chama uma turma ai pra gente conversar (Entrevistado 29).

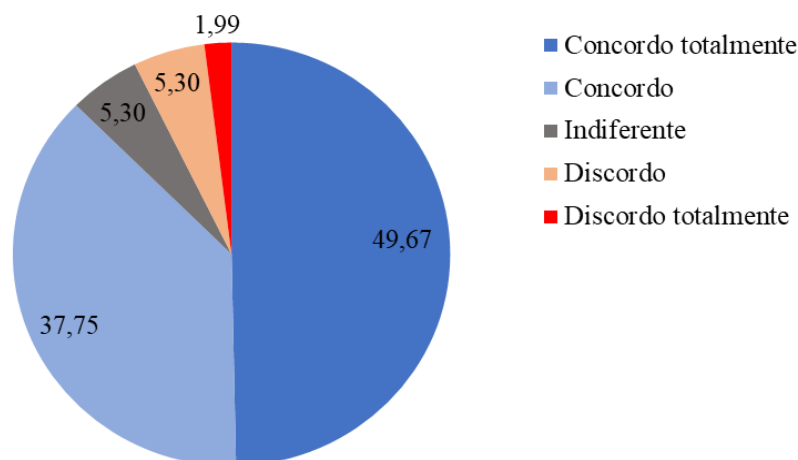
Esse ceticismo em relação às instituições revela uma demanda por maior participação dos/as motoristas nas decisões que afetam as condições de trabalho. Ademais, a questão da representatividade também surge como um desafio, considerando que muitos/as motoristas criticam a atuação dos sindicatos, alegando que essas entidades não defendem, efetivamente, os interesses da categoria. Essa descrença nas formas tradicionais de organização trabalhista reflete a dificuldade em representar uma categoria fragmentada e expressa, também, como a ideologia neoliberal, que é essencialmente antissindical, está difundida neste segmento do novo proletariado de serviços na era digital (Antunes, 2020a).

6.5 “Muitos aqui deixaram de tá em uma empresa e não querem ter um patrão mandando. O patrão é a gente mesmo”: Subjetividade e Consciência dos Motoristas de Aplicativos em Fortaleza

A investigação sociológica sobre a subjetividade e a consciência dos/as motoristas de aplicativo é essencial para compreender como esses/as profissionais experienciam sua atividade em um cenário de crescente precarização e flexibilização do trabalho. Ao investigar os valores, expectativas, táticas de resistência e modos de adaptação, é possível ir além da dimensão estritamente econômica, desvendando processos de construção identitária, a formação de vínculos coletivos e as contradições entre o desejo de autonomia e exploração vivenciada no cotidiano.

Assim, em termos de subjetividade, um dos aspectos abordados por esta pesquisa diz respeito à percepção destes/as trabalhadores/as em relação a tão propalada autonomia e liberdade que, supostamente, caracteriza o trabalho plataformizado. O gráfico, abaixo, traz o seguinte resultado:

Gráfico 26 – Como motorista de aplicativo, me sinto autônomo, dono do meu tempo, com a liberdade de escolher o dia e horário que quero trabalhar



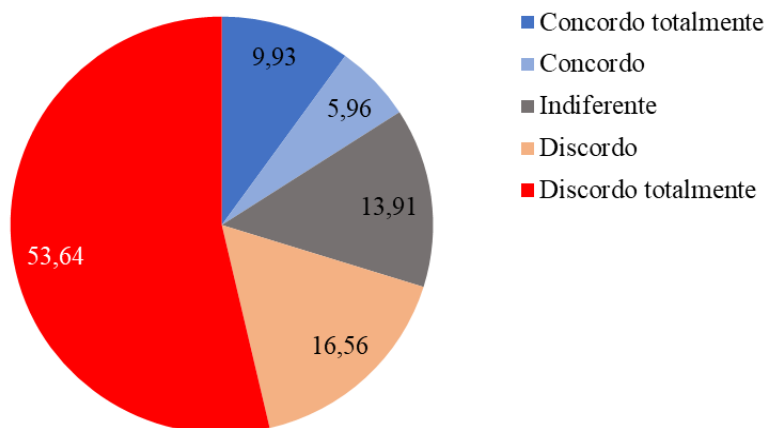
Fonte: elaboração própria via questionário online.

A pesquisa indica que 87,4% dos/as motoristas de aplicativo entrevistados/as afirmam sentir-se autônomos/as, com liberdade para gerir seus horários e definir seus dias de trabalho. Esse dado reforça a percepção da flexibilidade como um dos principais atrativos do trabalho mediado por plataformas, especialmente em contraste com as relações laborais tradicionais, frequentemente tidas por rígidas e caracterizadas por horários fixos. No entanto, essa sensação de liberdade, como vimos, mascara aspectos da precarização desse modelo de trabalho, uma vez que os/as motoristas assumem riscos e custos que, em formatos de emprego convencionais, seriam de responsabilidade das empresas contratantes.

Embora a maioria dos/as participantes da pesquisa perceba-se como autônoma, é fundamental questionar em que medida essa autonomia é real. Apesar da flexibilidade na escolha dos horários, os/as trabalhadores/as estão submetidos a uma série de mecanismos de controle - como a gestão algorítmica sobre os preços e distribuição de corridas, bem como avaliações dos usuários -, fatores que influenciam, diretamente, na remuneração e permanência no serviço. Além disso, a necessidade de alcançar uma renda mínima, frequentemente, leva a jornadas longas e extenuantes, a reduzir, significativamente, a autonomia prometida, acarretando uma contradição entre liberdade e dependência das regras impostas pelos aplicativos.

Indubitavelmente, a relação entre autonomia e formalização do trabalho é um dos temas centrais no debate sobre o trabalho plataformizado, especialmente no contexto dos/as motoristas de aplicativos. Dessa forma, o gráfico a seguir revela a percepção dos/as participantes da pesquisa em relação a essa temática:

Gráfico 27 – Gostaria de ser contratado como funcionário, com registro em carteira, pela empresa de aplicativo de transporte privado de passageiros.



Fonte: elaboração própria via questionário online.

A rejeição de 70,2% dos/as motoristas de aplicativos participantes desta pesquisa em relação à formalização do trabalho demonstra uma clara aceitação das ideias de autonomia e liberdade propagandeadas pelas empresas-plataformas. Essa resistência ao reconhecimento do vínculo empregatício pode ser vista como uma desconfiança e uma crítica implícita às condições precárias e à falta de atratividade dos empregos formais disponíveis, que muitas vezes não oferecem salários justos e condições de trabalho satisfatórias. Chama a atenção, ainda, que 53,6% dos/as motoristas afirmaram discordar totalmente em terem a carteira de trabalho assinada, visto que tal número indica que a suposta autonomia se tornou um valor fundamental para esses/as trabalhadores/as.

No contexto do desemprego estrutural e da precarização do trabalho, marcas indelévels do capitalismo contemporâneo, em especial nos países dependentes, a ideologia do empreendedorismo e da autogerência, amplamente difundida pelo neoliberalismo, fortalece a disseminação de formas de consciência alienada entre os/as trabalhadores/as. Esse fenômeno ajuda a explicar por que muitos/as motoristas de aplicativos se percebem como "patrões de si mesmos", autônomos/as e gestores de seu próprio tempo e condições laborais, ainda que, na prática, estejam submetidos ao "autogerenciamento subordinado", nas palavras da pesquisadora Ludmila Abílio. Logo, ao invés de uma massa de "empreendedores", assistimos ao cenário dramático da conformação de um imenso contingente de "trabalhadores just-in-time", totalmente disponíveis ao trabalho (Abílio, 2019; 2020).

Efetivamente, a narrativa oficial das empresas-plataformas acerca da "autonomia e liberdade de seus parceiros" configura uma ideologia, a mascarar a própria natureza destas

corporações e ocultar relações de controle e subordinação. Mészáros (2004) circunscreve elementos analíticos deveras fecundos para pensar a ideologia na civilização contemporânea do capital:

Na verdade, a ideologia não é uma ilusão nem superstição religiosa de indivíduos mal orientados, mas uma forma específica de consciência social, materialmente ancorada e sustentada. Como tal, não pode ser superada nas *sociedades de classe*. Sua persistência se deve ao fato de ela ser constituída objetivamente (e constantemente reconstituída) como *consciência prática inevitável das sociedades de classe...* (Mészáros, 2004, p. 65).

A rigor, este léxico e retórica empresarial, expresso sob o discurso do “empreendedorismo” e da “flexibilidade”, configura uma “forma específica de consciência social, materialmente ancorada e sustentada” (Mészáros, 2004, p. 65). Assim, esse desejo de “autonomia” e de ser “o próprio patrão” não deve ser compreendido como mero engano ou ilusão, ao contrário, ele pode estar ligado a experiências negativas com empregos formais anteriores ou à percepção de que a formalização do vínculo com as plataformas poderia significar uma redução, ainda maior, dos ganhos econômicos.

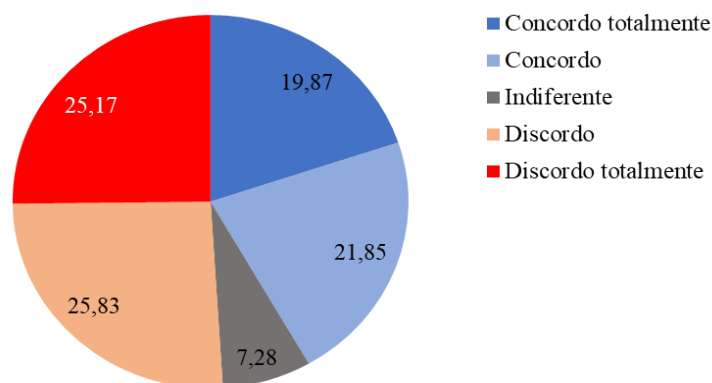
De fato, como vimos no segmento anterior deste texto, os dados compilados pela Rais e pelo Caged apontam que o crescimento do emprego, entre 2022 e 2023, concentrou-se, em especial, nos patamares salariais mais baixos, ao mesmo tempo em que houve uma diminuição das ocupações formais de maior remuneração. De um ponto de vista imediato e pragmático, tais números parecem dar amparo material à “forma específica de consciência social”, constituída como “consciência prática inevitável das sociedades de classe” (Mészáros, 2004) destes/as trabalhadores/as, visto que se observa, realmente, uma tendência de precarização crescente do emprego formal brasileiro. Portanto, é neste contexto que precisamos compreender a preferência dos/as trabalhadores/as pesquisados/as em relação ao “trabalho flexível” e a rejeição ao modelo de carteira assinada.

No entanto, é crucial destacar que essa rejeição não implica uma negação da necessidade de direitos trabalhistas. Com efeito, muitos/as motoristas desejam manter a autonomia, mas também buscam garantias de condições dignas de trabalho, em uma relação tensa e contraditória entre duas identidades: a de trabalhador, que deveria contar com direitos e proteções, e a de empreendedor autônomo, responsável por sua própria gestão e sucesso. Essa dualidade reflete as contradições inerentes ao modelo de negócios das plataformas, que vende a ideia de autonomia e liberdade, mas, na prática, impõem rígidos mecanismos de controle e precarização.

A percepção de “autonomia” expressa pelos/as motoristas reflete, ainda, uma transformação nas expectativas e valores relacionados ao mundo do trabalho, em que

liberdade e flexibilidade ganham cada vez mais relevância, muitas vezes em detrimento da estabilidade e da proteção social. O gráfico a seguir aponta essa tendência:

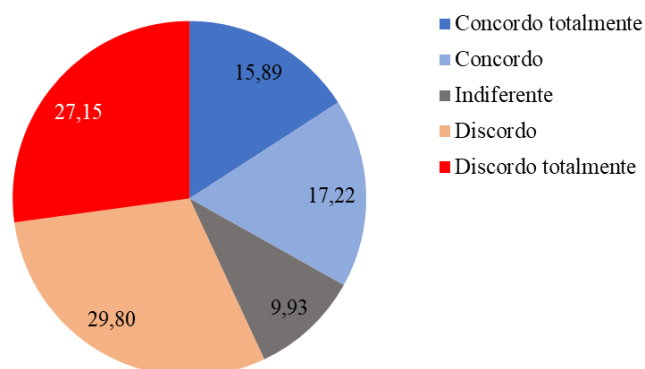
Gráfico 28 – Para garantir cobertura previdenciária no futuro (aposentadoria), pago regularmente minhas contribuições ao INSS como motorista de aplicativo.



Fonte: elaboração própria via questionário online.

Do total de entrevistados/as, 88 motoristas declararam não contribuir ou se mostraram indiferentes à necessidade de contribuição para um instituto de previdência, representando 58,28% da amostra analisada. Por outro lado, 63 motoristas, equivalentes a 41,72% do total, afirmaram ser contribuintes. Indubitavelmente, o reduzido percentual de contribuintes reflete uma característica marcante do capitalismo contemporâneo, marcado pela expansão da informalidade e por processos ultraflexíveis e predatórios de trabalho. Nesse sentido, o gráfico a seguir reforça essa argumentação:

Gráfico 29 – A falta de garantia de direitos trabalhistas e previdenciários, incluindo a aposentadoria, me faz pensar em deixar a atividade de motorista de aplicativo



Fonte: elaboração própria via questionário online.

O gráfico 29 também traz informações relevantes ao indicar que, para ao menos 66,88% dos/as participantes, a ausência de garantias trabalhistas e previdenciárias na profissão de motorista de aplicativo não é percebida como um problema significativo. Em contrapartida, 33,12% dos entrevistados enxergam a carência desses direitos de forma negativa, a ponto de considerarem deixar a profissão. O predomínio de motoristas que não veem essa questão como um fator determinante evidencia uma tendência em que as diretrizes neoliberais, fundamentadas na atribuição de responsabilidade ao próprio indivíduo por sua segurança e bem-estar, influenciam suas percepções e decisões.

No contexto do capitalismo dependente contemporâneo, assiste-se a uma transformação profunda no “ser da classe trabalhadora”, isto é, na objetividade e na subjetividade do trabalho (Antunes, 2003; 2009), onde a consciência é moldada por uma ideologia que normaliza a precarização e reduz o papel do Estado na garantia de direitos, a reforçar, assim, a dominação neoliberal nos âmbitos econômico, social e cultural.

As entrevistas e os dados analisados sugerem que, na atualidade, o desejo por um emprego formal com direitos trabalhistas assegurados - como férias remuneradas, décimo terceiro salário, FGTS e previdência social - tem sido gradualmente substituído pela aceitação da informalidade e da precarização. Uma vez mais, o filósofo húngaro István Mészáros nos alerta que a persistência dessa captura ideológica em favor do neoliberalismo “se deve ao fato de ela ser constituída objetivamente (e constantemente reconstituída) como *consciência prática inevitável das sociedades de classe*” (Mészáros, 2004, p. 65). Portanto, esse fenômeno está relacionado a um cenário em que a flexibilização das relações de trabalho e o crescimento exponencial das plataformas digitais têm remodelado o mercado laboral, frequentemente apresentando a informalidade como um caminho natural e inevitável para a autonomia.

Considerando, a partir das contribuições de Marx e Engels (2007) e Mészáros (2004), que a consciência só pode surgir e se desenvolver como expressão das relações que sustentam a sociabilidade humana – e, em nossa época, isso significa as relações constitutivas do capital -, não surpreende que a forma imediata da consciência deste segmento da classe trabalhadora reproduza a mesma lógica da hegemonia dominante (Gramsci, 2000).

De fato, a oscilação entre adaptação e revolta não acontece isoladamente, mas está inserida em um contexto maior, no qual o capitalismo contemporâneo fragmenta e individualiza os/as trabalhadores/as, tornando mais difícil a construção de uma identidade coletiva. No caso dos/as motoristas de aplicativo, a natureza solitária e competitiva da

profissão dificulta a criação de laços de solidariedade e a luta organizada por melhores condições de trabalho.

Refletindo sobre esse processo de amoldamento dos/as trabalhadores/as à sociedade burguesa e os caminhos de sua superação, Mauro Iasi afirma que o “ser da classe trabalhadora” é dinâmico, permeado por contradições e seu processo de tomada de consciência segue essa mesma lógica. Logo, a compreensão desse processo só é possível dentro da totalidade das relações que o constituem, e não de forma isolada (Iasi, 2013).

No caso dos/as motoristas de aplicativo, essa dinâmica se manifesta na tensão entre a aceitação do modelo ultraflexível das plataformas e a insatisfação com as condições predatórias que esse mesmo modelo impõe. Muitos desses/as trabalhadores/as valorizam a liberdade de definir seus próprios horários e enxergam a si mesmos como empreendedores, o que reflete uma subjetivação neoliberal (Dardot; Laval, 2016) amplamente difundida, a transferir ao indivíduo toda a responsabilidade sobre seu sucesso ou fracasso.

No entanto, essa sensação de autonomia começa a ser questionada quando confrontada com a realidade de taxas abusivas cobradas pelas plataformas, a ausência de direitos trabalhistas e a dependência dos algoritmos, que controlam renda e oportunidades. Aos poucos, cresce a percepção de que essa suposta autonomia é, na verdade, uma forma velada de subordinação. É o que podemos observar no depoimento do Entrevistado 30:

Nas estrelinhas [avaliação dos passageiros] eu não tou mal, mas a avaliação que a Uber faz de mim, que é a taxa de aceitação e cancelamento, tá a pior possível. Ela quer me obrigar a fazer o que ela quer e eu não vou. Não sou funcionário dela. Se ela quiser que eu faça isso, que mande o carro e diga “vai lá, você vai ganhar 2.700 reais, pronto, vai rodar 12 horas”. Eu ia numa boa, meu irmão, quero nem saber, mas no carro dela, né? Mas o carro sendo meu, eu vou fazer o que ela quer? Vou não (Entrevistado 30).

O relato deste motorista de aplicativo evidencia a contradição entre a aparente autonomia prometida pelas plataformas e o controle efetivo que elas exercem sobre os/as trabalhadores/as. Ao questionar a exigência de altas taxas de aceitação e baixos índices de cancelamento, o motorista revela como essas regras restringem sua liberdade de escolha, desmentindo o discurso de independência e empreendedorismo propagado pelas empresas. Sua recusa em aceitar tais imposições, expressa na declaração “não sou funcionário dela”, traduz uma resistência à subordinação mascarada de autonomia.

Contudo, ao afirmar que acataria as regras caso estivesse dirigindo um veículo fornecido pela plataforma (“no carro dela, né?”), o entrevistado expõe uma contradição central desse modelo, pois enquanto os/as motoristas assumem os custos e os riscos da atividade, as plataformas mantêm o controle das decisões e concentram os lucros. Esse depoimento ilustra

a complexa e contraditória relação entre amoldamento e rebeldia vivida pelos/as motoristas de aplicativo, que oscilam entre a necessidade de garantir o sustento diário e a busca por preservar a dignidade no trabalho.

Nessa perspectiva, a construção dessa consciência de classe não ocorre de maneira linear, visto que, em muitos momentos, os/as motoristas acabam se adaptando às regras impostas pelas plataformas, aceitando as dificuldades como parte do preço a pagar pela flexibilidade. Em outros, porém, a realidade das condições predatórias de trabalho os/as leva à indignação e ao desejo de mudança, seja nas críticas às tarifas abusivas ou na reivindicação por direitos que atendam às suas necessidades. De fato, a experiência com as contradições do real gera a possibilidade de desvendamento do véu ideológico que mascaram as relações reificadas. Vejamos, assim, o depoimento deste motorista:

Tem vínculo empregatício, eles que não admitem, mas tem. A Uber não admite de maneira nenhuma. Eles impõem um monte de regra, você usa plataforma mas só pode ter tantos por cento de cancelamento, você só tem direito a tanto de taxa de aceitação, você não pode discutir com passageiro, você não pode descer o passageiro do carro... rapaz, nós somos um zero a esquerda. Tem uma pressão psicológica imensa em cima da gente. Eu cancelo uma, duas, três, aí pronto, já vem aquele banimento branco. Passa duas horas sem me mandar nenhuma viagem, isso é uma penalidade. Se alguém me impõe uma penalidade, essa pessoa tem o poder sobre mim. Tá me impondo uma penalidade, quer dizer que tem um poder sobre mim, tá acima de mim. Eu vou me punir porque eu quero? Aí é onde eu digo que tem um vínculo empregatício, sim (Entrevistado 31).

Ao relatar as restrições impostas pela empresa-plataforma, o motorista revela que a suposta autonomia oferecida é, na realidade, ilusória. A aplicação de penalidades, como o chamado "bloqueio branco" após uma série de cancelamentos, evidencia o caráter coercitivo desse modelo, no qual as plataformas determinam as condições de trabalho e influenciam, diretamente, a renda dos/as motoristas. A reflexão final — "se alguém me impõe uma penalidade, essa pessoa tem poder sobre mim" — sintetiza a essência do vínculo empregatício, que não se define apenas pela formalização contratual, mas sobretudo pelo controle e pela capacidade de disciplinar o/a trabalhador/a.

Em verdade, podemos afirmar que esse movimento entre aceitação e resistência reflete a complexidade do processo de tomada de consciência desse novo proletariado de serviços na era digital, que se dá por meio da vivência concreta dos desafios do dia a dia e das tentativas de organização coletiva. Ao refletir sobre a consciência de classe dos/as trabalhadores/as, que não é, em si, nem ontologicamente revolucionária, nem reformista, Iasi nos aponta:

Estas manifestações são expressões do ser da classe trabalhadora, ou seja, a classe trabalhadora é ao mesmo tempo uma classe da ordem do capital, e por isso expressa

na sua consciência os elementos do amoldamento e, exatamente por ser uma classe da ordem do capital, pode entrar em choque com esta ordem almejando ir além dela e, quando o faz, expressa uma consciência que pode chegar a uma consciência de classe (Iasi, 2013, p. 74).

Assim, a experiência comum de precarização e exploração vivenciada pelos/as motoristas de aplicativo pode ser um ponto de encontro e síntese, gerando uma consciência mais ampla de que os desafios enfrentados individualmente fazem parte de um problema estrutural. Dessa forma, o que significa ser um/a trabalhador/a de aplicativo hoje ainda está em construção, marcado por conflitos e contradições, mas, também, pelo potencial de organização e resistência. Em suma, o processo de constituição da classe como classe, nos termos marxianos, é um processo político de luta de classes, portanto, sujeito a toda dinâmica dessa luta (Marx; Engels, 2010).

7 CONSIDERAÇÕES FINAIS: TRABALHO PLATAFORMIZADO NOS MARCOS DA LÓGICA DA PRODUÇÃO ULTRAFLEXÍVEL E PREDATÓRIA

O avanço das plataformas digitais no mercado de trabalho, a exemplo do setor de transporte por aplicativos, tem provocado mudanças significativas nas relações laborais. De fato, a imbricação entre plataformização e financeirização transforma as empresas-plataformas em máquinas de extração de valor altamente eficientes, onde o capital financeiro dita as estratégias e molda as condições de trabalho e produção. Com efeito, a financeirização amplifica as pressões sobre as plataformas para aumentar lucros e reduzir custos, o que, frequentemente, resulta em uma precarização estrutural do trabalho (Guerra; Rodrigues Junior, 2023).

Na particularidade do capitalismo dependente, a imbricação entre plataformização e financeirização impõe um modelo que opera a partir da *lógica de produção ultraflexível e predatória*. Trata-se de um regime de organização do trabalho característico das plataformas digitais, como os aplicativos de transporte, que atua por meio da externalização dos custos, do aumento e intensificação das jornadas e da ampliação da competitividade entre trabalhadores/as. Esse modelo se ancora na promessa de autonomia e flexibilidade, mas impõe, na prática, uma extrema instabilidade, marcada por remuneração variável - a exemplo do “salário por corrida” que caracteriza a atividade de motoristas de aplicativo - ausência de direitos sociais e vigilância algorítmica.

Compreendemos a *lógica de produção ultraflexível e predatória* como uma configuração contemporânea da superexploração da força de trabalho imposta pelas empresas-plataformas digitais no contexto do capitalismo dependente. Nesse sentido, ela consiste em um desdobramento histórico da acumulação flexível descrita por David Harvey (2013), no qual a flexibilidade dos tempos e dos contratos se combina com a aguda desregulamentação e a precarização sistemática das condições laborais, convertendo o/a trabalhador/a em um indivíduo permanentemente disponível, explorável e descartável conforme os interesses do capital.

De fato, compreendemos que a lógica de produção ultraflexível e predatória é gestada a partir do amálgama de diferentes formas de extração de mais-valia em países dependentes, que combinam: ampliação e aguçamento das formas flexíveis de intensificação e aumento da jornada de trabalho; externalização da produção; conversão gratuita de bens de uso pessoal em capital; gestão algorítmica do trabalho; novos padrões de adoecimentos

laborais e precarização existencial; incremento do valor da força de trabalho sem a correspondência salarial e o confisco unilateral de informações e dados pessoais via plataformas digitais.

Com efeito, falamos em *lógica* ao descrever esta condição *ultraflexível e predatória* manifestada no trabalho plataformizado nos países dependentes pelo fato de entendermos que esse sistema não opera de maneira aleatória, mas sim seguindo um conjunto estruturado de regras e princípios que orientam sua organização. Em verdade, as plataformas digitais foram concebidas com o objetivo de ampliar os lucros, ao mesmo tempo em que transferem custos e riscos para os/as trabalhadores/as, ao adotarem estratégias como a gestão algorítmica e a ausência de vínculos empregatícios formais. Efetivamente, tratam-se de componentes interligados de um modelo racionalizado e voltado à eficiência econômica das empresas, em detrimento das condições laborais da classe trabalhadora.

Além disso, essa *lógica ultraflexível e predatória* manifesta-se de forma replicável em diferentes setores e tipos de plataforma, a evidenciar um modelo organizacional avança em todos os quadrantes da produção econômica na chamada era digital. Empresas como Uber, iFood, Rappi e Amazon Mechanical Turk seguem princípios semelhantes, estruturando o trabalho de maneira fragmentada e flexível, sem estabelecer vínculos empregatícios diretos, com potencial para se adaptar a diferentes serviços, o que reforça a existência de um modelo coerente e sistemático que sustenta essas plataformas.

Ademais, os impactos desse sistema são inerentes à sua própria lógica de funcionamento, visto que a ausência de proteção social e a intensificação do ritmo de trabalho configuram desdobramentos do próprio modelo, portanto, não resultam de falhas eventuais. De fato, é a forma de estruturação do trabalho plataformizado que conduz, inevitavelmente, à competição acirrada entre os/as trabalhadores/as e à precarização da força de trabalho, em especial nos países dependentes marcados pelo desemprego estrutural. Assim, ao nos referirmos a uma *lógica de produção ultraflexível e predatória*, estamos reconhecendo que esse modelo segue uma dinâmica estruturada e impõe custos significativos à classe trabalhadora, em especial no contexto de sociedades marcadas pelo capitalismo dependente.

A rigor, para compreender a economia política da lógica da produção ultraflexível e predatória - enquanto expressão contemporânea da superexploração da força de trabalho -, é essencial recorrer, uma vez mais, às contribuições da tradição marxista, em especial às ideias de Karl Marx, Friedrich Engels, Rui Mauro Marini, David Harvey e Virginia Fontes. Indubitavelmente, as análises destes/as autores/as fornecem instrumentos críticos para revelar

as contradições estruturais do capitalismo, tanto em sua configuração clássica quanto nas formas que assume na contemporaneidade, em especial na particularidade do capitalismo dependente.

Os escritos de Marx e Engels evidenciam que o capitalismo se estrutura a partir da exploração do trabalho, extraindo mais-valia dos/as trabalhadores/as como forma de acumulação de riqueza, a assumir novas formas no cenário atual. Um exemplo claro desse processo é o trabalho dos/as motoristas de aplicativos, que enfrentam novas dinâmicas de exploração impostas pelas plataformas digitais. Em verdade, essas empresas capturam, por meio das altas comissões cobradas, parcela expressiva da mais-valia produzida e, também, exercem um controle rigoroso sobre os/as motoristas por meio de algoritmos que definem as condições de trabalho, a aprofundar a precarização e a subordinação da classe trabalhadora.

No contexto da plataformização do trabalho, a relação de emprego tradicional dá lugar a uma suposta “autonomia”, na qual os/as trabalhadores/as são classificados/as como "parceiros" ou "empreendedores", embora permanecem sujeitos a um sistema que impõe condições de trabalho exaustivas. Com efeito, as empresas-plataformas, tais como a Uber, alegam eliminar a subordinação nas relações de trabalho, já que seus “colaboradores” possuem “autonomia” e “liberdade” para trabalharem quando, onde e como quiserem. De fato,

A ideia de liberdade e flexibilidade (trabalhar quando e onde quiser) propagada pelas empresas constitui, na verdade, a transferência deliberada de riscos para aumentar o controle sobre os/as trabalhadores/as, pois essa liberdade significa ausência de salário garantido e incremento de custos fixos, que se convertem em responsabilidade dos/as trabalhadores/as (Filgueiras; Antunes, 2020, p. 66).

Portanto, narrativa mistificadora e ideológica do grande capital a respeito de uma suposta “autonomia e liberdade” não resiste a um exame mais detido da realidade. Em verdade, as empresas-plataformas determinam as tarifas, a distribuição das corridas e as regras de funcionamento, ao mesmo tempo em que transferem para os/as motoristas os custos operacionais, tais como combustível e manutenção do veículo. Indubitavelmente, trata-se de uma estratégia de trabalho sem emprego e de extração direta de valor (Fontes, 2017), intensificada por meio do controle algorítmico e da intermediação digital.

Sem dúvida, a ausência de direitos trabalhistas básicos acentua a precarização deste segmento do novo proletariado de serviços na era digital (Antunes, 2020a). Dessa forma, a tão propagada flexibilidade oferecida pelas plataformas mascara, na realidade, uma condição predatória do trabalho, na qual o/a trabalhador/a assume todos os riscos e custos inerentes ao processo produtivo.

Outrossim, a plataformização do trabalho, exemplificada pelo caso dos/as motoristas de aplicativo, está profundamente conectada à financeirização da economia, um processo no qual o capital financeiro assume um papel central na organização das relações produtivas e de consumo (Guerra, Rodrigues Júnior, 2023). Dessa forma, muitos/as trabalhadores/as precisam adquirir bens essenciais, como veículos, para ingressar nesse mercado, recorrendo a financiamentos ou outras formas de crédito e, portanto, contraindo dívidas de longo prazo, o que os torna reféns de uma lógica que os/as obriga a jornadas exaustivas para quitar as parcelas. Sem dúvida, essa dependência do sistema financeiro para acessar o trabalho revela como a financeirização se torna uma condição indispensável para a reprodução da força de trabalho no contexto das plataformas digitais.

Ademais, nesse modelo, ocorre uma mudança significativa na relação do/a trabalhador/a com seus bens de uso pessoal, visto que itens como carros e motocicletas, antes utilizados, exclusivamente, para fins particulares, passam a desempenhar, temporariamente, o papel de meios de produção inseridos na lógica do capital ao longo do tempo em que estão à disposição da plataforma digital. No entanto, essa transição não implica um custo adicional para a empresa-plataforma, que se apropria, indiretamente, desses recursos sem a necessidade de investir em sua aquisição. De fato, essa dinâmica configura uma forma velada, mas altamente eficaz, de conversão de bens de uso pessoal em meios de produção, apropriados, gratuitamente, pelo capital. Segundo Virginia Fontes (2017):

A Uber não é proprietária direta das ferramentas e meios de produção (o automóvel, o celular), mas controla ferreamente a propriedade da capacidade de agenciar, de tornar viável a junção entre meios de produção, força de trabalho e mercado consumidor, sem intermediação de um “emprego”. A empresa detém, juntamente com outras grandes empresas ou proprietários, a propriedade dos recursos sociais de produção (2017, p. 56).

Assim, enquanto o/a trabalhador/a absorve todos os riscos e despesas, a plataforma extrai valor do uso de seus bens pessoais, intensificando a exploração e aprofundando a precarização laboral. Como vimos, tal fato contribui para o barateamento dos gastos com capital constante por parte das empresas-plataformas, agindo no sentido oposto à lei tendencial de queda das taxas de lucro. Portanto, a plataformização se consolida como um mecanismo de acumulação que se sustenta na superexploração da força de trabalho e na deterioração das condições de vida dos/as trabalhadores/as.

Além dos custos e riscos da produção, a plataformização transfere parte do gerenciamento do trabalho para o/a próprio/a trabalhador/a, embora subordinado/a e em constante ameaça pela concorrência e o desemprego. Indubitavelmente, o desemprego

permanece como a maior ameaça para a população trabalhadora, expressão incontestável do despotismo do capital e meio de disciplinamento social. Como afirma Abílio (2020):

A transferência para o próprio trabalhador da administração de seu trabalho, de custos e riscos não significa perda de controle sobre sua produção, ao contrário. Estabelecem-se novos mecanismos simultaneamente brutais e fluidos, como metas, bonificações, participações nos lucros e resultados, que possibilitam delegar ao trabalhador o gerenciamento de sua própria produtividade – papel que ele cumpre bem, como evidenciam formas toyotistas de organização do trabalho, as quais têm, em seu cerne, o engajamento emocional, subjetivo, do trabalhador, estabelecendo novas formas de apropriação e utilização de seu conhecimento (2020, p. 114).

Ao contrário de um “empreendedor/a”, estamos diante da configuração do/a trabalhador/a como um “autogerente inteiramente subordinado” (Abílio, 2019; 2020) que impõe a si próprio metas draconianas, com longas e intensas jornadas de trabalho, a fim de compensar a baixa e restrita remuneração a que estão submetidos/as. Assim, sob os ditames da indústria de serviços, a degradação do trabalho ganha novos contornos por meio da plataformização que, embora envolta em um discurso de modernidade, reproduz precariedade e exploração, a engendrar inflexões na chamada acumulação flexível (Harvey, 2013).

Nesse sentido, a rotina dos/as motoristas de aplicativo, frequentemente, exige jornadas extenuantes, muitas vezes superando limites aceitáveis para garantir um rendimento mínimo. Com efeito, nossa pesquisa revelou um cenário preocupante sobre as condições de trabalho dos motoristas de aplicativo em Fortaleza, qual seja: 62,2% dos/as entrevistados/as revelaram trabalhar mais de 50 horas por semana como motoristas de aplicativos. Esse dado evidencia um ritmo intenso de sobrecarga, no qual estes/as trabalhadores/as são constantemente pressionados/as a cumprir jornadas extensas para garantir uma renda minimamente suficiente, especialmente em um contexto de tarifas reduzidas e altos custos operacionais. A necessidade de arcar com despesas como financiamento de veículos, combustível e manutenção, somada à ausência de proteção trabalhista, os/as estimula a prolongarem suas horas de trabalho, comprometendo sua saúde física e mental.

O estudo revelou, ainda, que 29,8% dos/as motoristas trabalham, em média, mais de 70 horas por semana, um índice alarmante que escancara a precarização extrema do setor. Essas jornadas exaustivas ultrapassam, em muito, os limites estabelecidos pela legislação trabalhista, a configurar um cenário de exploração intensa. A combinação entre a dependência das plataformas digitais e a necessidade de quitar dívidas, como o pagamento das parcelas do veículo, cria um ciclo vicioso que impede os/as motoristas de reduzirem sua carga horária, a tornar o trabalho cada vez mais desgastante e predatório.

As extensas e exaustivas jornadas dos/as motoristas de aplicativo refletem um modelo de exploração do trabalho que combina a extração de mais-valia absoluta e relativa, conforme a perspectiva marxiana. Com efeito, a mais-valia absoluta se manifesta quando o tempo de trabalho excede o tempo necessário para a reprodução da força de trabalho, sem que haja um aumento proporcional da remuneração (Marx, 2011).

No caso dos/as motoristas de aplicativo, a necessidade de permanecer conectado/a por longos períodos ilustra esse processo, visto que estes/trabalhadores/as são pagos por corrida e não pelo tempo disponibilizado à empresa. Portanto, é a própria dinâmica da plataforma que os/as compele a estender suas jornadas, por meio de incentivos estruturados para que continuem dirigindo por períodos excessivos, assegurando, assim, um maior acúmulo de valor para a empresa sem custos adicionais com remuneração.

Em outras palavras, o prolongamento da jornada de trabalho provoca o aumento do tempo de trabalho excedente e a extração de mais-valia absoluta que, segundo Osório (2012), aumenta o valor da força de trabalho, uma vez que requer um número maior de bens que possam repor o desgaste provocado pelas horas excessivas, ao mesmo tempo em que proporciona um desgaste físico imediato e a elevação dos casos de acidentes de trabalho.

Paralelamente, a extração da mais-valia relativa ocorre através da intensificação do trabalho e do aperfeiçoamento dos processos produtivos por meio de melhorias tecnológicas ou organizacionais (Marx, 2011). No contexto dos/as motoristas de aplicativo, essa lógica se concretiza através da gestão algorítmica, que reorganiza as demandas, a permitir a realização de mais corridas dentro do mesmo intervalo de tempo. As plataformas utilizam estratégias toyotistas, tais como tarifas dinâmicas e bonificações atreladas ao cumprimento de metas, para induzir um ritmo de trabalho mais intenso, reduzindo os momentos de descanso e elevando, desse modo, a produtividade, sem que os ganhos individuais cresçam na mesma proporção.

Por consequência, a ampliação da intensidade supõe um maior dispêndio de trabalho, visto que o/a trabalhador/a passa a produzir mais valor num mesmo espaço de tempo, de forma a “elevar a taxa de exploração em condições que violam o valor da força de trabalho, seja em seu valor diário, seja em seu valor total” (Osório, 2012, p. 58), resultando, muitas vezes, no aumento de doenças nervosas e psicológicas.

Assim, a combinação dessas duas formas de extração de mais-valia amplia, de modo considerável, os lucros das empresas, enquanto submete os/as trabalhadores/as a um regime de trabalho cada vez mais desgastante e predatório. De acordo com Osório (2013), os

acidentes e adoecimentos são grandes indicadores do aumento da jornada e intensificação do ritmo laboral, expressões da superexploração da força de trabalho (Marini, 2005), sob a lógica da produção ultraflexível e predatória, que converte o fundo de vida do trabalhador em fundo de acumulação do capital.

A rigor, a Teoria Marxista da Dependência-TMD, desenvolvida por autores como Rui Mauro Marini, Theotônio dos Santos, Vânia Bambirra e Jaime Osório, oferece uma perspectiva crítica que pode nos ajudar na compreensão das particularidades da exploração do trabalho de motoristas de aplicativo nos países periféricos, a exemplo do Brasil. Nessas regiões de capitalismo dependente, a superexploração da força de trabalho é um traço estrutural (Marini, 2005), manifestando-se, de forma ainda mais intensa, no contexto da plataformização, em imbricados processos com a financeirização. Embora o trabalho por aplicativo também seja precarizado nos países centrais, nesses locais há maior pressão social e regulatória para assegurar direitos mínimos, como algum nível de reconhecimento do vínculo trabalhista, a exemplo da proposta de regulamentação discutida em países europeus.

Nos países dependentes, por sua vez, a combinação de altos índices de desemprego e informalidade cria um cenário em que os/as motoristas recebem remunerações ainda mais baixas, muitas vezes insuficientes para cobrir os custos básicos de subsistência. Além disso, a negação de qualquer vínculo empregatício é ainda mais acentuada, deixando esses/as trabalhadores/as completamente desprotegidos em relação a direitos sociais e trabalhistas.

Essa situação é agravada devido à posição subordinada dos países dependentes na economia global, tornando-os mais vulneráveis às práticas predatórias das grandes corporações de tecnologia, sediadas nos centros capitalistas. Enquanto nos países desenvolvidos costumam haver resquícios de políticas de bem-estar social que atenuem a exploração, o desemprego estrutural e ofensiva neoliberal nos países dependentes facilitam a consolidação de um modelo de negócios que aumenta os lucros às custas da precarização extrema do trabalho.

A rigor, as empresas-plataformas operam a partir de uma lógica que depende da manutenção de baixos custos com a força de trabalho e da ausência de proteções sociais — elementos centrais e estruturais do capitalismo dependente (Marini, 2005). Além disso, a imbricação entre plataformização e financeirização reforça a atuação global das empresas-plataformas, inseridas em relações de dominação e subordinação entre os países centrais e periféricos, garantindo que as grandes corporações, sediadas nos países mais ricos,

aprofundem a precarização do trabalho em regiões mais vulneráveis, enquanto acumulam e transferem valor aos seus países de origem. Tais relações ampliam as desigualdades globais, reforçando a divisão internacional do trabalho, a favorecer os centros capitalistas em detrimento das periferias. Nesse contexto, a luta por direitos trabalhistas e por condições dignas de trabalho ultrapassa a esfera local, tornando-se parte de um embate mais amplo contra as estruturas de dominação do capitalismo dependente.

Dessa forma, na contemporaneidade do capital, a exploração dos/as motoristas de aplicativo nos países dependentes reflete a lógica da superexploração, descrita por Marini (2005), a partir da intensificação do trabalho, aumento exacerbado da jornada laboral e na desvalorização da remuneração abaixo, mesmo, do necessário para garantir a reprodução social destes/as força de trabalho.

Outrossim, na particularidade do capitalismo dependente, a exemplo do Brasil, ocorre um incremento dos bens necessários para a garantia da reprodução social dos/as trabalhadores (na medida que sem um carro, celular e internet, os/as motoristas da Uber e 99 não podem assegurar sua subsistência) sem a devida correspondência, na mesma proporção, de acréscimos salariais, a configurar uma quarta expressão da superexploração da força de trabalho. Com efeito, no âmbito da Teoria Marxista da Dependência, o sociólogo Jaime Osório nos auxilia na compreensão deste importante elemento, ao afirmar:

Isso implica que a massa ou volume de produtos que conformam uma cesta de bens-salário não pode ser composta sem considerar as condições históricas e culturais, ou seja, não pode, por exemplo, incluir produtos somente pelo seu baixo preço ou por critérios relativos ao que deve ser uma boa alimentação. Por outro lado, deve considerar que o desenvolvimento produtivo de uma sociedade faz com que certos produtos suntuários se tornem posteriormente bens-salário, que se integram aos meios de vida necessários para a população trabalhadora. Uma televisão, uma geladeira ou um celular comum estariam neste conjunto a princípios do século XXI. Fazem parte da sociabilidade e da vida em comum que o capital vai estabelecendo em seu desenrolar (Osório, 2013, p.58).

Por conseguinte, o desenvolvimento material da sociedade e as demandas da acumulação capitalista convertem novas mercadorias em bens necessários para a reprodução social da classe trabalhadora, em épocas e contextos históricos determinados. Este incremento dos bens necessários pressiona no sentido da elevação do valor da força de trabalho (Marini, 2005; Osório, 2013). Os/as motoristas, no entanto, tem suas condições de trabalho cada vez mais aviltadas, tendo, inclusive, a remuneração atrelada à produção, tal qual os primórdios do capitalismo no século XIX, a configurar formas de “salário por corrida”. Assim, o incremento do valor da força de trabalho sem a correspondência dos salários configura um aspecto central

da elevação da extração de mais-valia no contexto do trabalho plataformizado em países dependentes.

O conceito de capital-imperialismo, elabora por Virgínia Fontes, oferece uma chave analítica fundamental para entender a atuação das plataformas digitais no cenário global, especialmente nas periferias do capitalismo. Fontes (2010) argumenta que o capital-imperialismo se manifesta, sobretudo, por meio da subordinação das economias periféricas aos interesses do capital concentrado nos países centrais, portanto, não se restringe à expansão geopolítica ou militar.

Nesse contexto, corporações transnacionais, tais como a Uber, adentram em mercados periféricos e impõem uma lógica de negócios baseado na exploração da força de trabalho local. Nas regiões periféricas do capitalismo, a atuação dessas empresas-plataformas assume um caráter ainda mais predatório, pois se aproveitam das condições estruturais de desigualdade para impor condições ainda mais propícias à superexploração da força de trabalho. Tal fato, como vimos, aprofunda a divisão internacional do trabalho, na qual as periferias fornecem matérias-primas e força de trabalho barata, a sustentar a acumulação de capital nos países centrais.

Indubitavelmente, o sistema capitalista possui uma capacidade elástica de se reinventar e expandir continuamente a acumulação de capitais, incorporando novas formas de exploração. Fontes (2010) destaca, também, o papel ativo do Estado ao criar as condições para a expansão do capital, por meio da desregulamentação do trabalho, a exemplo da aprovação das reformas trabalhista e a previdenciária no Brasil.

David Harvey (2014a), ao analisar o capitalismo contemporâneo, introduz o conceito de "acumulação por espoliação", que descreve como o capital se expande por meio da privatização e mercantilização de áreas que, anteriormente, estavam protegidas da lógica do mercado. No caso dos/as motoristas de aplicativo, essa dinâmica se manifesta na forma como as plataformas digitais transformam o trabalho em uma mercadoria extremamente flexível e precarizada.

A ausência de regulamentação no setor de transporte, impulsionada pelas próprias plataformas, permite que essas empresas se apropriem de grande parte da renda gerada pelos/as motoristas, ao mesmo tempo em que repassam a eles/elas todos os custos e riscos da atividade. Além disso, Harvey enfatiza o papel da tecnologia como um instrumento de controle e disciplinamento da força de trabalho, algo evidente no uso de algoritmos para monitorar o desempenho dos motoristas.

Em meios aos processos de inovação tecnológica, ganha destaque a apropriação de dados como elemento central desse modelo de negócios. A Uber, por exemplo, coleta informações em tempo real sobre localização e desempenho dos motoristas e hábitos de consumo de passageiros, utilizando esses dados para alimentar seus algoritmos e, mesmo, vender estas informações para outras empresas, obtendo lucros de monopólio em processos de repartição de mais-valia no interior do circuito burguês. Esse monitoramento contínuo confere à empresa um poder disciplinador (Foucault, 2000) significativo sobre os/as trabalhadores/as, que podem ter suas contas desativadas com base em métricas de desempenho pouco transparentes.

Ademais, a lógica do trabalho ultraflexível e predatório imposto aos/as motoristas de aplicativo, expressão contemporânea da superexploração da força de trabalho, acarreta a predação intensiva do tempo de vida e da sociabilidade desses/as trabalhadores/as. O modelo das empresas-plataformas digitais, a operar por algoritmos que buscam aumentar os lucros e reduzir custos, empurra os/as motoristas para jornadas extenuantes, frequentemente ultrapassando 12 horas diárias, sem condições adequadas de descanso. Em verdade, essa sobrecarga compromete a saúde física e afeta, profundamente, o bem-estar emocional, gerando estresse crônico, ansiedade e depressão.

Dessa forma, a ausência de tempo para repouso e interação social, como vimos até aqui, fragiliza os vínculos familiares e comunitários, trazendo dificuldades para a reprodução social da força de trabalho. O tempo de vida, que poderia ser dedicado ao desenvolvimento humano e à construção de relações sociais, acaba apropriado pelo capital e transformado em mero instrumento para a acumulação de valor.

Essa dinâmica reflete, de forma brutal, a mercantilização da força de trabalho descrita por Marx. Os/as motoristas, como toda mercadoria do ponto de vista do capital, são tratados como peças descartáveis em um sistema que impõe um desgaste acelerado devido à intensidade e precariedade das condições laborais. Corpo e mente são consumidos em um ritmo implacável, a reduzir, drasticamente, o tempo de vida útil do/a trabalhador/a para o capital, evidenciando o caráter predatório de um modelo econômico que subordina a dignidade humana à lógica da acumulação.

Nesse cenário dramático que assola o mundo do trabalho contemporâneo, a luta da classe trabalhadora torna-se um elemento imperativo. No entanto, a organização dos/as motoristas de aplicativo enfrenta desafios significativos, muitos dos quais derivam das próprias contradições do trabalho plataformizado.

A narrativa sobre uma suposta autonomia promovida pelas empresas, que classificam os/as motoristas como "parceiros" ou "empreendedores", oculta uma relação laboral marcadamente predatória e dificulta o reconhecimento coletivo desses sujeitos/as como trabalhadores/as assalariados/as, a enfraquecer sua consciência de classe. Além disso, a natureza individualizada do trabalho, mediada por algoritmos que isolam estes/as profissionais em suas jornadas, e a ausência de um espaço físico compartilhado, como ocorre em fábricas ou escritórios, impõe barreiras à criação de vínculos de solidariedade e à construção de uma organização coletiva com fins formação de movimentos reivindicatórios.

As longas jornadas e a intensa rotina de trabalho agravam, ainda mais, essas dificuldades, visto que, para garantir uma renda mínima, muitos/as motoristas precisam passar horas excessivas ao volante, frequentemente em condições precárias e sem intervalos adequados. Essa rotina exaustiva, além de comprometer a saúde física e mental, também limita o tempo e a energia disponíveis para participação em atividades políticas e sindicais, a perpetuar um ciclo de exploração no qual são constantemente levados/as ao limite, sem condições reais de reivindicar melhores condições de trabalho.

Além disso, embora o/a motorista não tenha a subordinação clássica a um chefe, ele/ela tem a subordinação algorítmica, visto que são as empresas-plataforma, por meio de seus programadores, que definem o funcionamento destas ferramentas digitais. Destarte, estes/as trabalhadores/as são, o tempo todo, monitorados/as e controlados/as no cenário da subsunção vigiada (Martins, 2022), podendo ser sumariamente excluídos da plataforma, o que reforça a relação de subordinação e desestimula a mobilização e a contestação.

Outro obstáculo relevante à organização deste segmento da classe trabalhadora é a concorrência e a estratificação inerentes ao modelo de trabalho plataformizado, pois, como são formalmente considerados "autônomos/as", os/as motoristas competem entre si por corridas, o que fortalece uma lógica individualista. A ausência de garantias trabalhistas e a instabilidade financeira intensificam essa disputa, uma vez que dependem, diretamente, do volume de corridas para garantir a subsistência. Portanto, esse ambiente competitivo dificulta o desenvolvimento de uma identidade coletiva e a articulação de estratégias conjuntas de resistência.

Em verdade, a hegemonia neoliberal tem moldado a percepção de muitos/as motoristas de aplicativo, fazendo com que a precarização do trabalho seja vista como sinônimo de "liberdade" e "empreendedorismo". Com efeito, essa narrativa enfatiza a ideia de que esses/as trabalhadores/as são "o próprio patrão", ocultando as relações de exploração e

dependência que os vinculam às plataformas digitais. No entanto, essa visão dominante não é capaz de apagar completamente as contradições vividas no dia a dia. Desse modo, a recusa de viagens configura-se como uma forma incipiente de resistência, análoga às táticas de "operação tartaruga", historicamente empregadas pelos operários industriais. Trata-se de uma manifestação preliminar de consciência de classe que, diante da ausência de canais coletivos de organização e expressão, tende a permanecer dispersa e fragmentada, dificultando seu amadurecimento e sua capacidade de produzir efeitos mais amplos no campo da ação coletiva.

Logo, à medida que os/as motoristas percebem as limitações do discurso neoliberal e confrontam a realidade de sua precarização, podem começar a questionar as estruturas que os subordinam. De fato, as contradições do real possibilitam a criação de brechas para o desenvolvimento de uma consciência de classe, que se dá de forma dialética, oscilando entre a adaptação às regras impostas e a resistência contra a exploração (Iasi, 2013). Portanto, esta forma de consciência não se desenvolve de maneira linear, mas como um processo contraditório, no qual a experiência concreta do trabalho e os esboços de organização coletiva se tornam motores para a construção de uma identidade de classe e a constituição de um sujeito histórico.

Indubitavelmente, apesar dos inúmeros desafios impostos pelo trabalho plataformizado, sob a lógica da produção ultraflexível e predatória, os/as motoristas de aplicativo têm buscado, também, formas de organização coletiva, seja através do uso das redes sociais, por meio da formação de grupos de WhatsApp, ou da criação de entidades representativas, como sindicatos e associações. Desse modo, esses/as trabalhadores/as buscam discutir as agruras que envolvem esse modelo de trabalho e fortalecer a luta por melhores condições de labor. Exemplos dessa mobilização incluem organizações locais, como o Sindiaplic e a AMAP, em Fortaleza, e entidades de alcance nacional, como a FENASMAPP (Federação Nacional dos Motofretistas, Mototaxistas e Motoboys do Brasil) e a FEMBRAPP (Federação dos Motofretistas, Mototaxistas, Motoboys e Motoristas de Aplicativo do Brasil), resguardando as diferenças político-ideológica entre elas.

Em suma, no âmbito das transformações contemporâneas do capitalismo, intensificadas a partir da deflagração da crise de 2008, o capital promoveu poderosa ofensiva contra a classe trabalhadora, a intensificar processos que culminaram no aumento do desemprego e da informalidade. Assim, a chamada plataformização do trabalho, ao invisibilizar as relações de trabalho sob o discurso ideológico do empreendedorismo, ameaça, cada vez mais, generalizar-se para diversos setores laborais no cenário pós-pandêmico, no

bojo da lógica da produção ultraflexível e predatória. Dessa forma, a economia política desta lógica representa uma expressão contemporânea das contradições do capitalismo dependente.

Em verdade, a tão propagada flexibilidade, longe de significar uma conquista para os/as trabalhadores/as, opera como um mecanismo sofisticado de controle e exploração que favorece exclusivamente o capital. A precarização e a transferência de riscos são aspectos estruturantes desse modelo, que se sustenta na fragilização dos direitos laborais e na ausência de proteção social.

A rigor, a Uber ilustra, de forma emblemática, como o capital financeiro monopolista se apropria da tecnologia para aprofundar a exploração do trabalho, especialmente nos países periféricos. Sua atuação na América Latina revela as particularidades da superexploração no capitalismo dependente, onde a precarização e a extração de valor são elementos estruturais da acumulação de capital.

Nesse sentido, a luta por condições dignas de trabalho diante da plataformização deve ser entendida como parte de um movimento mais amplo contra as estruturas de dominação do capitalismo dependente. A resistência à precarização imposta pela Uber e outras empresas-plataformas digitais precisa estar articulada a esforços por transformações estruturais, voltados à construção de um modelo econômico que garanta maior soberania aos países dependentes.

Por fim, podemos concluir que a economia política da lógica da produção ultraflexível e predatória, expressa no trabalho plataformizado, perpetua e intensifica as formas tradicionais de exploração do capitalismo, ao mesmo tempo que engendra novos processos de espoliação. Ao adaptar-se às novas tecnologias e à financeirização, esse modelo agrava as desigualdades e impõe desafios ainda maiores para os/as trabalhadores/as.

O trabalho plataformizado, como vimos, opera segundo uma lógica estruturada que combina a ultraflexibilidade com uma dinâmica predatória de extração de valor e degradação da vida dos/as trabalhadores/as. Indubitavelmente, o caráter ultraflexível das relações de trabalho se expressa na ausência de garantias trabalhistas, no gerenciamento algorítmico, na conversão de bens de uso pessoal em capital e na transferência de riscos e custos operacionais para os/as próprios/as trabalhadores/as, a gerar condições de precarização expressas em jornadas exaustivas, rendimentos em permanente declínio e formas sofisticadas de controle e exploração.

Além da extrema flexibilização, ressalta-se o caráter predatório desse modelo produtivo, que se sustenta na apropriação intensiva de valor extraído do trabalho dos/as

motoristas, sem qualquer compromisso com sua proteção social ou qualidade de vida, da exploração comercial de dados dos/as trabalhadores/as e usuários/as e da conversão do fundo de vida da classe trabalhadora em fundo de acumulação do capital. A ausência de regulamentação adequada, aliada à fragilidade dos marcos normativos existentes, aprofunda a desigualdade na relação entre profissionais e plataformas, perpetuando um ciclo de exploração que tem potencial para impactar, também, a estrutura mais ampla do mercado de trabalho no Brasil.

Em outras palavras, no contexto do capitalismo dependente, esta lógica de produção ultraflexível e predatória se configura como uma expressão contemporânea dos processos de superexploração da força de trabalho, a aprofundar as disparidades existentes no sistema do capital, constituído de modo desigual e combinado. Nessas regiões periféricas, o trabalho plataformizado contribui para a transferência de riqueza das periferias para os centros dominantes do capitalismo global, visto que a maior parte das empresas-plataformas digitais está sediada em países economicamente centrais, capturando parcelas significativas do valor gerado nas nações dependentes. Com efeito, compreender essas dinâmicas é um passo fundamental para a construção de estratégias de resistência e transformação que busquem a ampliação dos direitos e a superação das estruturas de exploração que sustentam o sistema capitalista em sua forma contemporânea.

REFERÊNCIAS

- ABILIO, L. C. Uberização: gerenciamento e controle do trabalhador *just-in-time*. In: ANTUNES, R (org.). **Uberização, trabalho digital e Indústria 4.0**. São Paulo: Boitempo Editorial, 2020.
- ABILIO, L. C. Uberização: Do empreendedorismo para o autogerenciamento subordinado. **Psicoperspectivas**, vol.18 no.3. Valparaíso, nov. 2019. Disponível em: <https://www.scielo.cl/pdf/psicop/v18n3/0718-6924-psicop-18-03-41.pdf>. Acesso em: 14 out. 2020.
- ALMEIDA, S. **Racismo Estrutural**. São Paulo: Pólen, 2019
- ALVES, G. O Minotauro brasileiro. Reforma trabalhista e desenvolvimento histórico do capitalismo no Brasil. **Revista do Tribunal Regional do Trabalho da 15ª Região**, Campinas, n. 51, 2017. Disponível em: https://juslaboris.tst.jus.br/bitstream/handle/20.500.12178/125460/2017_alves_giovanni_minotauro_brasileiro.pdf?sequence=1&isAllowed=y. Acesso em: 20 mai. 2020.
- ALVES, G. **Trabalho e subjetividade**: o espírito do toyotismo na era do capitalismo manipulatório. São Paulo: Boitempo Editorial. 2011. 168 p.
- ALVES, G. **Dimensões da precarização do trabalho**: ensaios de sociologia do trabalho. Bauru: Praxis, 2013.
- AMOBITEC. **Proteção social de trabalhadores em plataformas** - Carta de princípios. Brasília, 27 de abr. 2022. Disponível em: <https://amobitec.org/wp-content/uploads/2022/04/GT-Trab-Plataformas-Carta-de-Principios.pdf>. Acesso em: 20 set. 2022.
- AMOBITEC. **Princípios para a regulação do trabalho em plataforma**. Brasília, 19 jun. 2023. Disponível em: <https://amobitec.org/wp-content/uploads/2023/09/V4-Amobitec-Principios-para-a-regulacao-do-trabalho-em-plataforma-bancada-das-empresas-Documentos-Google.pdf>. Acesso em: 05 abr. 2024.
- ANDERSON, P. Balanço do neoliberalismo. In: SADER, E.; GENTILI, P. (orgs.) **Pós-neoliberalismo**: as políticas sociais e o Estado democrático. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1995, p. 9-23
- ANTUNES, R. **Capitalismo pandêmico**. São Paulo: Boitempo, 2022.
- ANTUNES, R. **O privilégio da servidão**: o novo proletariado de serviços na era digital. São Paulo: Boitempo Editorial, 2020a
- ANTUNES, R. Trabalho intermitente e uberização do trabalho no limiar da indústria 4.0. In: ANTUNES, R (org.). **Uberização, trabalho digital e Indústria 4.0**. São Paulo: Boitempo Editorial, 2020b
- ANTUNES, R. **Os sentidos do trabalho**: ensaio sobre a afirmação e a negação do trabalho. 2.ed. São Paulo: Boitempo, 2009.
- ANTUNES, R. **A desertificação neoliberal no Brasil** (Collor, FHC e Lula). 2 ed. Campinas, SP: Autores Associados, 1995. 172 p.

ANTUNES, R. **Adeus ao trabalho?** Ensaio sobre as metamorfoses e a centralidade do mundo do trabalho. Campinas, SP: Cortez, 2003.

ANTUNES, R. Afinal, quem é a classe trabalhadora hoje? **Revista da RET** – Rede de Estudos do Trabalho, Marília, SP, ano II, n. 3, p. 1-9, 2008. Disponível em: <https://marxismo21.org/wp-content/uploads/2014/02/Trabalhadores-RicardoAntunes-Afinal-quem-e-a-classe-trabalhadora-hoje.pdf>. Acesso em: 8 jan. 2022.

ANTUNES, R. O Brasil na contramão da regulação do trabalho em plataformas. **Blog da Boitempo**, 2024. Disponível em: <https://www.boitempoeditorial.com.br/blog/2024/05/13/o-brasil-na-contramao-da-regulacao-do-trabalho-em-plataformas/?srsltid=AfmBOoosrUsYKXm-6JqKJK9nHwVMklgj6uk8AENBVEo3tRVVX0W504IE>. Acesso em: 08 set. 2024.

AVRITZER, L. Atos contra a democracia e a opinião pública, o 8 de janeiro. **Jornal O Globo** (opinião), 2023. Disponível em: <https://oglobo.globo.com/blogs/pulso/post/2023/01/artigo-atos-contra-a-democracia-e-a-opinio-publica-o-8-de-janeiro.ghtml>. Acesso em: 15 jan. 2023.

BARRETO, M. M. S.; HELOANI, J. R. M. Da violência moral no trabalho à rota das doenças e morte por suicídio. In: VIZZACCARO-AMARAL, A. L.; MOTA, D. P.; ALVES, G. (orgs.) **Trabalho e Saúde: a precarização do trabalho e a saúde do trabalhador no século XXI**. São Paulo: LTr, 2011.

BELL, D. **O advento da sociedade pós-industrial: uma tentativa de previsão social**. São Paulo: Ed. Cultrix, 1977

BIAVASCHI, M. O processo de construção e desconstrução da tela de proteção social do trabalho: tempos de regresso. **ESTUDOS AVANÇADOS**, São Paulo, 30 (87), 2016. Disponível em: <https://www.scielo.br/j/ea/a/LhmD6NCGyQZ56RrkSZcq7pK/>. Acesso em: 11 abr. 2020.

BOITO JR, A. Neofascismo e neoliberalismo no Brasil do Governo Bolsonaro. **Observatorio Latinoamericano y Caribeño**. Buenos Aires, v. 4, n. 2. jul-dez, 2020.

BOITO JR, A. A questão do fascismo no governo Bolsonaro. **Brasil de Fato**, São Paulo, 10 jan. 2019. Disponível em: <https://www.brasildefato.com.br/2019/01/10/artigo-or-a-questao-do-fascismo-no-governo-bolsonaro>. Acesso em: 28 set. 2020.

BORON, A. Caracterizar o governo de Jair Bolsonaro como "fascista" é um erro grave. **Brasil de Fato**, São Paulo, 02 jan. 2019. Disponível em: <https://www.brasildefato.com.br/2019/01/02/artigo-or-caracterizar-o-governo-de-jair-bolsonaro-como-fascista-e-um-erro-grave>. Acesso em: 30 set. 2020.

BOTSMAN, R.; ROGERS, R. **O que é seu é meu** - como o consumo colaborativo vai mudar o nosso mundo. Porto Alegre: Bookman Editora, 2011.

BOURDIEU, P. **O poder simbólico**. Lisboa: Difusão Editorial. 1989. 315p.

BOURDIEU, P. Compreender. In: BOURDIEU, P. (coord). **A miséria do mundo**. 7. ed., Petrópolis, RJ: Vozes, 2008

BRASIL. Lei nº 13.640, de 26 de março de 2018. Altera a Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, para regulamentar o transporte remunerado privado individual de passageiros. **Diário**

Oficial da República Federativa do Brasil, Poder Executivo, Brasília, DF, 26 mar. 2018. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2015-2018/2018/lei/113640.htm. Acesso em: 03 jul. 2020.

BRASIL. Decreto nº 11.513, de 1º de maio de 2023. Institui Grupo de Trabalho com a finalidade de elaborar proposta de regulamentação das atividades de prestação de serviços, transporte de bens, transporte de pessoas e outras atividades executadas por intermédio de plataformas tecnológicas. Diário Oficial da **República Federativa do Brasil**, Poder Executivo, Brasília, DF, 01 mai. 2023. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2023-2026/2023/decreto/d11513.htm. Acesso em: 20 abr. 2024.

BRASIL. Câmara dos Deputados. **Projeto de Lei nº 12, de 05 março de 2024**. Brasília: Câmara dos Deputados, 2024. Disponível em: <https://www.camara.leg.br/proposicoesWeb/fichadetramitacao?idProposicao=2419243>. Acesso em: 25 abr. 2024.

CARVALHO, A. M. P. Contemporaneidade brasileira: o Golpe em processo, a democracia em risco e a construção de resistência(s). **Conferência de abertura da XVI Semana da Cultura do Serviço Social**. Curso de graduação em Serviço Social. Universidade Estadual do Ceará. Fortaleza, 2018.

CARVALHO, A. M. P.; GUERRA, E. C.. O Brasil no século XXI nos circuitos da crise do capital: o modelo brasileiro de ajuste no foco da crítica. **Revista de Políticas Públicas**, São Luís, v. 19, p. 41-60, 2015. Disponível em: <http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=321143201003>. Acesso em: 20 jul. 2020.

CARVALHO, A. M. P.; MILANEZ, B.; GUERRA, E. C.. Rentismo-neoextrativismo: a inserção dependente do Brasil nos percursos do capitalismo mundializado (1990-2017). In: RIGOTTO, R. M.; AGUIAR, A. C. P.; RIBEIRO, L. A. D.. (orgs). **Tramas para a Justiça Ambiental: diálogo de saberes e práxis emancipatórias**. Fortaleza: Edições UFC, 2018

CARVALHO, A. M. P.; RODRIGUES JR, N. S.. Modelo de ajuste nos governos petistas em meio à ideologia da conciliação de classes: chão histórico do Golpe de 2016 no Brasil Contemporâneo. **EM PAUTA**, Rio de Janeiro, 2o Semestre de 2019 - n. 44, v. 17, p. 274 – 291. Disponível em: <https://www.e-publicacoes.uerj.br/index.php/revistaempauta/article/view/45245>. Acesso em: 18 ago. 2021.

CARVALHO; RODRIGUES JR; GUERRA, E. C.. Ciclos petistas de ajuste e suas contradições: condições sócio-políticas para o Golpe de 2016. **Temáticas**, Campinas, 27, (53): 39-68, fev./jun. 2019. Disponível em: <https://econtents.bc.unicamp.br/inpec/index.php/tematicas/article/view/11602>. Acesso em: 15 ago. 2021.

CASTELO, R.. **O Social-liberalismo** - Auge e crise da supremacia burguesa na era neoliberal. 1. ed. São Paulo: Expressão Popular, 2013. 400 p.

CHESNAIS, F. A globalização e o curso do capitalismo de fim-de-século. **Economia e Sociedade** – Revista do Instituto de Economia da Unicamp, Campinas, n. 5, p 1-30, Dezembro de 1995. Disponível em: <https://periodicos.sbu.unicamp.br/ojs/index.php/ecos/article/view/8643195>. Acesso em: 17 abr. 2020.

CHESNAIS, F. **A mundialização financeira: gênese, custos e riscos**. São Paulo: Xamã, 1998. “Introdução geral”, pp 11-36.

COUTINHO, C. N. A hegemonia da pequena política. *In*: OLIVEIRA, F.; BRAGA, R.; RIZEK, C. (Orgs). **Hegemonia às avessas**: economia, política e cultura na era da servidão financeira. São Paulo: Boitempo, 2010.

COUTINHO, C. N. **Marxismo e política**: a dualidade de poderes e outros ensaios. São Paulo: Cortez, 1994.

CUT. **Terceirização e desenvolvimento**: uma conta que não fecha. / Secretaria Nacional de Relações de Trabalho e Departamento Intersindical de Estatística e Estudos Socioeconômicos. - São Paulo: Central Única dos Trabalhadores, 2014. 56 p. Disponível em: <https://www.cut.org.br/acao/dossie-terceirizacao-e-desenvolvimento-uma-counta-que-nao-fecha-7974>. Acesso em: 20 jan. 2020

DARDOT, P.; LAVAL, C.. **A Nova Razão do Mundo**: Ensaio sobre a sociedade neoliberal. São Paulo: Editora Boitempo, 2016

DEMIER, F.; HOEVELER, R. (orgs.). **A onda conservadora**: ensaios sobre os atuais tempos sombrios no Brasil. Rio de Janeiro: Mauad X, 2016.

DIJCK, J. V.; POELL, T.; WALL, M. D. **The Platform Society** (Nova York, Oxford University Press), 2018.

DIEESE. **Reforma Trabalhista**: Riscos e perdas impostos pelo PL 6.787/2016 aos trabalhadores e ao movimento sindical / Texto Síntese. [s. l.], 2017. Disponível em: <https://www.dieese.org.br/outraspublicacoes/2017/reformaTrabalhista Sintese.pdf>. Acesso em: 05 ago. 2020.

DIEESE. **A reforma trabalhista sem fim e a “bolsa patrão” do Contrato Verde e Amarelo**. [s. l.], Nota Técnica nº 221. 2020. Disponível em: <https://www.dieese.org.br/notatecnica/2020/notaTec221carteiraVerdeAmarela/index.html?page=1>. Acesso em: 10 set. 2022.

DIEESE. **Câmara aprova substitutivo à Medida Provisória nº 1.045 e aprofunda precarização**. [s. l.], Nota Técnica nº 262. 2021. Disponível em: <https://www.dieese.org.br/notatecnica/2021/notaTec262reformaTrabalhista.pdf>. Acesso em: 10 jun. 2023.

DIEESE. O acordo tripartite para regulamentação do trabalho em plataformas de transporte remunerado de passageiros. **SÍNTESE ESPECIAL SUBSÍDIOS PARA DEBATE Número 17**. [s. l.], 2024a. Disponível em: <https://www.dieese.org.br/sinteespecial/2024/sinteseEspecial17.html>. Acesso em: 05 fev. 2025

DIEESE. Considerações sobre o pacote de ajuste fiscal anunciado pelo governo em novembro de 2024. **SÍNTESE ESPECIAL SUBSÍDIOS PARA DEBATE Número 18**. [s. l.], 2024b. Disponível em: <https://www.dieese.org.br/sinteespecial/2024/sinteseEspecial18.pdf>. Acesso em: 05 fev. 2025

FIGUEIREDO, C. Algoritmos, subsunção do trabalho, vigilância e controle: novas estratégias de precarização do trabalho e colonização do mundo da vida. **Revista EPTIC**. São Cristóvão, RJ, vol. 21, nº 1, jan.-abr, 2019. Disponível em: <https://periodicos.ufs.br/eptic/article/view/10921>. Acesso em: 30 abr. 2022.

FILGUEIRAS, V.; ANTUNES, R. Plataformas digitais, uberização do trabalho e regulação no capitalismo contemporâneo. *In*: ANTUNES, R (org.). **Uberização, trabalho digital e Indústria 4.0**. São Paulo: Boitempo Editorial, 2020

FONTES, V. Capitalismo em tempos de uberização: do emprego ao trabalho. **Marx e o Marxismo**. Rio de Janeiro, v.5, n.8, jan/jun, 2017. Disponível em: <https://www.niepmarx.blog.br/revistadoniep/index.php/MM/article/view/220>. Acesso em: 15 nov. 2021.

FONTES, V. **O Brasil e o capital imperialismo: teoria e história**. / Virgínia Fontes. - 2. ed. Rio de Janeiro: EPSJV/Editora UFRJ, 2010

FOUCAULT, M. **Em defesa da sociedade**. São Paulo: Martins Fontes, 2000.

FUCHS, C. Teoria e análise do trabalho digital: das cadeias globais de valor aos modos de produção. **Trabalho & Educação**, Belo Horizonte, v.27, n.3, p.73-109, set-dez, 2018. Disponível em: <https://periodicos.ufmg.br/index.php/trabedu/article/view/9856>. Acesso em: 02 mar. 2024.

GOMES, A. C. N.; CUNHA, R. P. S.. O contrato de trabalho intermitente e a uberização do trabalho: será juridicamente adequado considerar um motorista uberizado como trabalhador com contrato intermitente? **Revista Direito das Relações Sociais e Trabalhistas**. Brasília, v. 8, p. 96-122, 2022. Disponível em: <https://publicacoes.udf.edu.br/index.php/relacoes-sociais-trabalhista/article/view/391>. Acesso em: 25 ago. 2023.

GORZ, A.. **Adeus ao proletariado: para além do socialismo**. Rio de Janeiro: Forense Universitária, 1982

GUERRA, E. C.; RODRIGUES JR, N. S. **A geopolítica da plataformização e o cenário de precarização estrutural do trabalho**. *In*: CARVALHO, A. M. P.; GUERRA, E. C.; MOREIRA, A. V. M. REESTRUTURAÇÃO DO SISTEMA DO CAPITAL EM MEIO À FINANCEIRIZAÇÃO E À PLATAFORMIZAÇÃO: o ajuste brasileiro em questão. São Luís, JOINPP, 2023. Disponível em: https://www.joinpp.ufma.br/jornadas/joinpp2023/images/trabalhos/trabalho_submissaoId_3545_35456498d1cb3500a.pdf. Acesso em: 12 ago. 2024.

GRAMSCI, A.. **Cadernos do Cárcere**, 5.ed., Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2010.

GROHMANN, R. Plataformização do trabalho: características e alternativas. *In*: ANTUNES, R. **Uberização, trabalho digital e indústria 4.0**. São Paulo: Boitempo, 2020.

GROHMANN, R. Teoria Marxista da Dependência é uma das chaves para pensar a rede global de produção de Inteligência Artificial. [Entrevista concedida a] Ana Flávia Marques da Silva. **Revista Latinoamericana de Ciencias de la Comunicación**, Butantã, v. 23, n. 46, p. 309-315, 2024. Disponível em: <https://revista.pubalaic.org/index.php/alaic/article/view/1202/1014>. Acesso em: 19 jan. 2025

HARVEY, D. **Condição pós-moderna**. São Paulo: Edições Loyola, 2013.

- HARVEY, D. **O Novo Imperialismo**. 8. ed. São Paulo: Edições Loyola, 2014a.
- HARVEY, D. **O Neoliberalismo: História e Implicações**. São Paulo: Edições Loyola, 2014b.
- HARVEY, D. **17 contradições e o fim do capitalismo**. São Paulo: Boitempo Editorial, 2016.
- HARVEY, D. Política anticapitalista em tempos de Covid-19. In: HARVEY, D. *et al.*(Orgs). **Coronavírus e a luta de classes**. Brasil: Terra sem amos, 2020. p.13-24. E-book.
- HIRATA, H.; KERGOAT, D.. Atualidade da divisão sexual e centralidade do trabalho das mulheres. **Revista de Ciências Sociais – Política & Trabalho**, João Pessoa, v. 1, n. 53, p. 22–34, 2020. Disponível em: <https://periodicos.ufpb.br/index.php/politicaetrabalho/article/view/50869>. Acesso em: 05 ago. 2024.
- IAMAMOTO, M.. A Questão Social no Capitalismo. **Temporalis**, Brasília, ano II. n. 3, jan./jul. 2001. Disponível em: <https://www.unirio.br/cchs/ess/Members/rafaela.ribeiro/introducao-ao-servico-social-2024.2/revista-temporalis-n-3-a-questao-social-no-capitalismo-iamamoto-m/view>. Acesso em: 9 mai. 2024.
- IASI, M. L.. Educação e consciência de classe: desafios estratégicos. **Perspectiva**, Florianópolis, v. 31, n. 1, p. 67-83, jan./abr. 2013.
- INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. **Teletrabalho e trabalho por meio de plataformas digitais 2022** / IBGE, Coordenação de Pesquisas por Amostra de Domicílios. Rio de Janeiro: IBGE, 2023. Disponível em: https://biblioteca.ibge.gov.br/visualizacao/livros/liv102035_informativo.pdf. Acesso em: 07 mai. 2024.
- INSTITUTO DE PESQUISA E ESTRATÉGIA ECONÔMICA DO CEARÁ. **Grau de Informalidade no Mercado de Trabalho Cearense por Dimensões Territoriais**. ENFOQUE ECONÔMICO – Nº 268 – Fevereiro/2024. Fortaleza: IPECE, 2024. Disponível em: https://www.ipece.ce.gov.br/wp-content/uploads/sites/45/2024/02/Enfoque_Economico_N268_090224.pdf. Acesso em: 10 out. 2024.
- KOSIK, K. **Dialética do concreto**. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 2002.
- LACERDA CARELLI, R.. Regulamentação do trabalho em plataformas: o Brasil na contramão da civilização. **Revista Jurídica Del Trabajo**, Montevideo, 5(13), 2024. p.197–207. Disponível em: <http://revistajuridicadeltrabajo.com/index.php/rjt/article/view/192>. Acesso em: 17 abr. 2024.
- LENOIR, R.. Objeto sociológico e problema social. In: CHAMPAGNE, P; LENOIR, R; MERLLIÉ, D; PINTO, L. (orgs.) **Iniciação à prática sociológica**. Petrópolis: Editora Vozes. 1998.
- MACÁRIO, E.. Neodesenvolvimentismo e Questão Social: reflexões baseadas em dados do Brasil e do Ceará. In: Aurineide Maria da Cunha; Irma Martins Moroni da Silveira. (Org.). **Expressões da Questão Social do Ceará**. 1ed.Fortaleza: Ed Uece, 2014, v. 1, p. 61-92.

MACHADO, S.; ZANONI, A. P. (orgs.) **O trabalho controlado por plataformas digitais: dimensões, perfis e direitos [meio eletrônico]**. UFPR - Clínica Direito do Trabalho: Curitiba, 2022. 362p. Disponível em: https://cdtufpr.com.br/wp-content/uploads/2022/04/Livro_O-trabalho-controlado-por-plataformas-digitais_eBook.pdf. Acesso em: 20 fev. 2023

MARINI, R. M. **Dialética da Dependência**. In: TRASPADINI, R. e STEDILE, J.P. (orgs) Ruy Mauro Marini – Vida e Obra. 1. ed. São Paulo: Expressão Popular, 2005. 137-180p.

MARQUES, M. R.. TRABALHO E VALOR NAS MÍDIAS SOCIAIS: UMA ANÁLISE SOB AS LENTES DO MARXISMO. **Trabalho & Educação**, Belo Horizonte, v. 27, n. 3, p. 111–130, 2018. Disponível em: <https://periodicos.ufmg.br/index.php/trabedu/article/view/9784>. Acesso em: 29 out. 2023.

MARTINS, H. A vigilância no capitalismo contemporâneo: olhar desde a Economia Política da Comunicação. **Revista E-Compós**, Brasília/DF, v. 25, jan–dez, 2022, p. 1–19. Disponível em: <https://e-compos.emnuvens.com.br/e-compos/article/view/2592/2096>. Acesso em: 20 nov. 2023.

MARTINS, H. et al. O TRABALHO EM PLATAFORMAS DIGITAIS NO BRASIL - A mediação do trabalho por plataformas digitais e seus impactos para a autonomia dos trabalhadores. **Laborare**. [s. l.], Ano VI, Número 10, Jan-Jun/2023, pp. 79-102. ISSN 2595-847X. <https://revistalaborare.org/> DOI: <https://doi.org/10.33637/2595-847x.2023-180>. Acesso em: 27 jun. 2024.

MARTINS, H. et al. **Plataformas de mediação de trabalho: fundamentos, modelos de negócio e impactos sobre trabalhadoras/es**. 1. ed. Fortaleza: Editora da UECE: Editorial Sertão, 2024.

MARX, K. **Manuscritos Econômico-filosóficos**. São Paulo: Boitempo Editorial, 2004

MARX, K. **O Capital**. [Livro I] 2. ed. São Paulo: Boitempo, 2011.

MARX, K. **Contribuição à crítica da economia política**. 2.ed. - São Paulo: Expressão Popular, 2008. 288 p.

MARX, K; ENGELS, F. **A ideologia alemã**. São Paulo: Boitempo, 2007.

MARX, K; ENGELS, F. **Manifesto comunista**. São Paulo: Boitempo, 2010.

MERLO, A. R. C.; LAPIS, N. L.. A saúde e os processos de trabalho no capitalismo: reflexões na interface da psicodinâmica do trabalho e da sociologia do trabalho. **Psicologia e Sociedade**, vol.19, p. 61-68, n.1. Porto Alegre Jan./Apr. 2007. Disponível em: <http://www.scielo.br/pdf/psoc/v19n1/a09v19n1.pdf>. Acesso em: 10 set. 2021.

MÉSZÁROS, I. **Crise estrutural do capital**. São Paulo: Boitempo, 2009.

MÉSZÁROS, I. **O poder da ideologia**. São Paulo: Boitempo, 2004.

MILLS, C. W. **A imaginação sociológica**. 6. ed. Rio de Janeiro: Zahar, 1982.

OLIVER COSTILLA, L. O Estado latino-americano perante a mundialização do capital. **Revista de Ciências Sociais** (Fortaleza), UFC, Ceará, Brasil, v. 28, n.1/2, p. 7-27, 1998.

OLIVEIRA, F. Hegemonia às avessas. **Piauí**. Rio de Janeiro/São Paulo, n. 4. jan. 2007.

ORTEGA, A.; MARIN, P. **Carta No Coturno – A Volta Do Partido Fardado No Brasil**. 2 ed. São Paulo: Editora Baioneta, 2020

OSORIO, J. América Latina: o novo padrão exportador de especialização produtiva. *In*: FERREIRA, C.; OSORIO, J.; LUCE, M. S. (orgs.) **Padrão de reprodução do capital**. São Paulo: Boitempo, 2012.

OSORIO, J. Fundamentos da superexploração. *In*: ALMEIDA FILHO, N. (org.) **Desenvolvimento e dependência: cátedra Ruy Mauro Marini**. Brasília: Ipea, 2013. 233 p.

OXFAM- Brasil. **Crise para quem? Grandes corporações lucraram bilhões durante a pandemia**. [s. l.], 2020. Disponível em: <https://www.oxfam.org.br/blog/crise-para-quem-grandes-corporacoes-lucraram-bilhoes-durante-a-pandemia/>. Acesso em: 20 ago. 2022

PAULANI, L. A inserção da economia brasileira no cenário mundial: uma reflexão sobre a situação atual à luz da História. **Boletim de Economia e Política Internacional**, Brasília, DF, n. 10, p. 89-102, abr./ jun. 2012. Disponível em: <https://repositorio.ipea.gov.br/handle/11058/4554>. Acesso em: 14 out. 2023

PARANÁ, E. **A finança digitalizada: capitalismo financeiro e revolução informacional**. Florianópolis: Insular, 2016.

PARANÁ, E. A Digitalização do Mercado de Capitais no Brasil: tendências recentes. **Boletim de Economia e Política Internacional | BEPI**, Brasília, DF, n. 23, p. 43-71, mai/ago. 2017. Disponível em: <https://repositorio.ipea.gov.br/handle/11058/8208>. Acesso em: 20 set. 2023

POCHMANN, M.; BORGES, A. **“Era FHC”**: a regressão do trabalho. São Paulo: Anita Garibaldi, 2002.

POLANYI, K. **A Grande Transformação: as origens da nossa época**. Rio de Janeiro: Campus, 2000.

RODRIGUES JUNIOR, N. S. **Superexploração da força de trabalho na contemporaneidade brasileira: trabalhadores da Indústria da Construção Civil em Fortaleza**. Dissertação (Mestrado em Sociologia) – Programa de Pós-Graduação em Sociologia, Universidade Federal do Ceará. Fortaleza, 2019.

SENNETT, R. **A corrosão do caráter: consequências pessoais do trabalho no novo capitalismo**. Rio de Janeiro: Record, 2009.

SEVERO, V. S.; SOUTO MAIOR, J. L. O PL do negacionismo trabalhista. **Blog da Boitempo**, [s. l.], 08 mar. 2024. Disponível em: <https://blogdaboitempo.com.br/2024/03/08/o-pl-do-negacionismo-trabalhista/>. Acesso em: 10 jan. 2025.

SILVA, E. F. Como o governo Lula deve lidar com a uberização do trabalho. [Entrevista concedida a] Ivana Fontes. **Byte**, site Terra, 18 jan. 2023. Disponível em: <https://www.terra.com.br/byte/como-o-governo-lula-deve-lidar-com-a-uberizacao-do-trabalho,04876e965a1efcda0b1a2502049da6176mmayrqqk.html>. Acesso em: 25 jan. 2023.

SOUTO MAIOR, J. L. Porque conservadores e liberais estão contra o PL da Uberização. **Blog Jorge Luis Souto Maior**, [s. l.], 14 abr. 2024. Disponível em: <https://www.jorgesoutomaior.com/blog/porque-conservadores-e-liberais-estao-contra-o-pl-da-uberizacao>. Acesso em: 05 set. 2024.

SRNICEK, N. **Platform Capitalism** (Cambridge/Malden, Polity), 2016.

TONELO, I. Uma nova reestruturação produtiva pós-crise de 2008? In: ANTUNES, R (org.). **Uberização, trabalho digital e Indústria 4.0**. São Paulo: Boitempo Editorial, 2020

TRASPADINI, R.; AMARAL, M.. Uber e a superexploração do trabalho. **Outras Palavras**, [s. l.], 02 fev. 2021. Disponível em: <https://outraspalavras.net/trabalhoeprecariado/uber-e-a-superexploracao-do-trabalho-precarizado/#sdfootnote5sym>. Acesso em: 20 nov. 2024.

WOOD, E. M. **Democracia contra capitalismo: a renovação do materialismo histórico**. São Paulo: Boitempo, 2011.

WOODCOCK, J.; GRAHAM, M. **The gig economy**. A critical introduction. Cambridge: Polity, 2019.

WOODCOCK, J.; JOHNSON, M. R. J. Gamificação: o que é e como lutar contra ela. **Revista Eco-Pós**, Rio de Janeiro, v. 26, n. 2, p. 107–137, 2023. Disponível em: https://revistaecopos.eco.ufrj.br/eco_pos/article/view/28179/15386. Acesso em: 17 dez. 2024

VALENTE, J. C. **Tecnologia, informação e poder: das plataformas on-line aos monopólios digitais**. Tese (Doutorado em Sociologia), Universidade de Brasília (UnB), Brasília (DF), 2019.

VAN DOORN, Niels. Platform labor: on the gendered and racialized exploitation of low-income service work in the “on-demand” economy. **Information, Communication & Society**, [s. l.], v. 20, n. 6, p. 898-914, 2017. DOI: <https://doi.org/10.1080/1369118X.2017.1294194>.

ZUBOFF, S.. *Big Other: capitalismo de vigilância e perspectivas para uma civilização de informação*. In: BRUNA, F.; CARDOSO, B.; KANASHIRO (orgs) [et al.]]. **Tecnopolíticas da vigilância: perspectivas da margem**. 1. ed. - São Paulo: Boitempo, 2018

GLOSSÁRIO

Categorias êmicas

1) *Bloqueio Branco* - trata-se a uma penalização temporária imposta pela empresa-plataforma digital aos/às motoristas de aplicativo que recusam corridas com frequência. Embora as plataformas neguem realizar esse tipo de penalidade e, portanto, os/as condutores não sejam oficialmente notificados, esse bloqueio, na prática, restringe a oferta de chamadas por um período determinado, funcionando como uma forma de controle indireto sobre a aceitação de viagens.

2) *Dedim Nervoso / Motorista 5,80* – a expressão é usada para se referir aos/às motoristas de aplicativo que aceitam todas as corridas tão logo são ofertadas, sem avaliar fatores como distância e tarifa. Ademais, carrega um tom crítico dentro da categoria, pois sugere que a falta de seletividade contribui para a precarização das tarifas e reduz o poder de negociação dos motoristas diante das plataformas.

3) *Dinâmico Picolé* – surgiu entre motoristas de aplicativo para ironizar a desvalorização das tarifas dinâmicas da Uber, que, ao longo do tempo, tornaram-se cada vez mais baixas, sendo equiparadas ao preço de um picolé. Com efeito, essa expressão reflete a insatisfação da categoria com a política de precificação da referida empresa-plataforma, que, mesmo em situações de grande procura, não garante uma remuneração justa pelo trabalho realizado.

4) *Garimpar corrida* - descreve a tática utilizada por motoristas de aplicativo para selecionar viagens mais vantajosas, considerando fatores como distância, tempo de deslocamento e valor da tarifa. Ao contrário do chamado "Dedim Nervoso", a prática da "garimpagem" busca ampliar os ganhos dos/as motoristas ao recusar trajetos considerados financeiramente desfavoráveis. No entanto, essa seletividade pode resultar em penalizações impostas pelos algoritmos das plataformas, como o chamado "Bloqueio Branco", evidenciando as limitações da autonomia desses/as trabalhadores/as diante das regras estabelecidas pelas empresas.

5) *Voltar Batendo Lata* - é utilizada por motoristas de aplicativo para se referir à prática de aceitar corridas até mesmo de menor valor no trajeto de retorno, em vez de regressar sem passageiros e, conseqüentemente, sem qualquer ganho. Embora nem sempre represente a alternativa mais lucrativa, muitos/as motoristas optam por essa ação para reduzir prejuízos e evitar um deslocamento improdutivo.

APÊNDICE A – QUESTIONÁRIO APLICADO AOS MOTORISTAS DE APLICATIVOS EM FORTALEZA

Trabalho de Motorista Privado e Individual de Passageiros por Aplicativos em Fortaleza

Senhor(a)

Gostaríamos de convidá-lo(a) para participar, como voluntário(a), de um estudo que investiga o trabalho de motoristas de transporte individual por aplicativo. Esta pesquisa de doutorado é desenvolvida no âmbito do Programa de Pós-Graduação em Sociologia da Universidade Federal do Ceará (UFC) e não possui qualquer ligação com empresas do setor, associações, sindicatos ou partidos políticos. Nosso propósito é analisar as condições e o contexto do trabalho mediado por plataformas digitais para motoristas que atuam em Fortaleza.

Asseguramos que todas as informações fornecidas serão tratadas com total sigilo e utilizadas exclusivamente pelos pesquisadores responsáveis, garantindo seu anonimato e privacidade. Ao final do estudo, apenas os resultados consolidados serão divulgados e ficarão disponíveis para consulta.

Caso tenha interesse em saber mais sobre a pesquisa, fique à vontade para entrar em contato pelo e-mail: natan.srj@alu.ufc.br

Agradecemos antecipadamente sua atenção e reforçamos que a participação é inteiramente voluntária, cabendo a você decidir se deseja ou não fazer parte do estudo.

Natan dos Santos Rodrigues Júnior (doutorando em Sociologia da UFC)

1. Por gentileza, indique abaixo sua decisão quanto à participação nesta pesquisa:

() Fui devidamente informado(a) sobre os objetivos desta pesquisa de forma clara e compreensível, não restando dúvidas sobre o estudo. Dessa forma, concordo e aceito participar.

() Fui informado(a) sobre os objetivos da pesquisa de maneira clara. No entanto, não concordo e opto por não participar.

Perfil do/a motorista

2. Qual sua idade?

3. Em qual cidade você mora?

4. Em qual bairro você mora?

5. Qual é a sua cor ou raça/etnia?

() branco () preto () pardo () amarelo () indígena

6. Qual seu gênero?

masculino feminino outro prefiro não dizer

7. Qual seu estado civil?

solteiro casado divorciado união estável viúvo outro

8. Você tem quantos filhos?

9. Você tem alguma religião?

católico evangélico judeu candomblecista

umbandista mulçumano outra não tenho religião

10. Qual seu maior nível de escolaridade?

ensino fundamental ensino médio ensino médio técnico

graduação incompleta graduação completa especialização

mestrado doutorado

O trabalho como Motorista de Aplicativo

11. Com quais destes aplicativos você já trabalhou? (pode marcar mais de uma opção)

Uber 99Pop inDriver Bella Driver Servos Urban outro

12. Com quais destes aplicativos você trabalha atualmente? (pode marcar mais de uma opção)

Uber 99Pop inDriver Bella Driver Servos Urban outro

13. Há quanto tempo você trabalha como motorista de aplicativo?

Menos de 6 meses Entre 6 meses e 1 ano Entre 13 meses e 18 meses

Mais de 18 meses ou até 2 anos Mais de 2 anos ou até 2 anos e 6 meses

Mais de 2 anos e 6 meses ou até 3 anos Mais de 3 anos ou até 3 anos e 6 meses

Mais de 3 anos e 6 meses ou até 4 anos Mais de 4 anos ou até 5 anos

Mais de 5 anos

14. Quantas horas de trabalho por semana você dedica a esta atividade de motorista de aplicativo?

Menos de 10 horas/semana Entre 11 e 20 horas/semana

Entre 21 e 30 horas/semana Entre 31 e 40 horas/semana

Entre 41 e 50 horas/semana Entre 51 e 60 horas/semana

Entre 61 e 70 horas/semana Mais de 70 horas/semana

15. Você trabalha como motorista de aplicativo nos finais de semana e feriado?

sábados domingos feriados não trabalho nestes dias

16. A quem pertence o veículo que você utiliza para trabalhar como motorista de aplicativo?

Próprio que já possuía Próprio que comprei para esta atividade

De uma empresa de aluguel de automóveis De um parente ou amigo que me alugou

Emprestado por um parente ou amigo (sem pagar aluguel) outro

17. Qual sua renda bruta mensal trabalhando como motorista de aplicativo (sem descontar as despesas com o automóvel: combustível, aluguel, manutenção, etc)?

Até 1320,00 (um salário mínimo) Entre 1321,00 e 2000,00

Entre 2000,01 e 2500,00 Entre 2500,01 e 3000,00

Entre 3000,01 e 3500,00 Entre 3500,01 e 4000,00

Entre 4000,01 e 4500,00 Entre 4501,00 e 5000,00 Mais de 5000,00

18. Qual sua renda mensal líquida trabalhando como motorista de aplicativo (descontando as despesas com o automóvel: combustível, aluguel, manutenção, etc)?

Até 1320,00 (um salário mínimo) Entre 1321,00 e 2000,00

Entre 2000,01 e 2500,00 Entre 2500,01 e 3000,00

Entre 3000,01 e 3500,00 Entre 3500,01 e 4000,00

Entre 4000,01 e 4500,00 Entre 4501,00 e 5000,00 Mais de 5000,00

19. A atividade de motorista de aplicativo é a sua principal fonte de renda?

sim não Caso não, qual a sua principal fonte de renda? _____

Condições de trabalho

20. Gostaria de ser contratado como funcionário, com registro em carteira, pela empresa de aplicativo de transporte privado de passageiros.

Discordo totalmente Discordo Neutro ou indiferente

Concordo Concordo totalmente

21. Prefiro o trabalho como motorista de aplicativo a um emprego com carteira assinada.

Discordo totalmente Discordo Neutro ou indiferente

Concordo Concordo totalmente

22. Como motorista de aplicativo, me sinto autônomo, dono do meu tempo, com a liberdade de escolher o dia e horário que quero trabalhar

Discordo totalmente Discordo Neutro ou indiferente

Concordo Concordo totalmente

23. Optei por trabalhar como motorista de transporte individual privado por aplicativo devido à ausência de oportunidades de emprego com carteira assinada

Discordo totalmente Discordo Neutro ou indiferente

Concordo Concordo totalmente

24. Para garantir cobertura previdenciária no futuro (aposentadoria), pago regularmente minhas contribuições ao INSS como motorista de aplicativo.

Discordo totalmente Discordo Neutro ou indiferente

Concordo Concordo totalmente

25. A falta de garantia de direitos trabalhistas e previdenciários, incluindo a aposentadoria, me faz pensar em deixar a atividade de motorista de aplicativo

Discordo totalmente Discordo Neutro ou indiferente

Concordo Concordo totalmente

26. A baixa remuneração por corrida me faz trabalhar cada vez mais para eu obter mais renda

Discordo totalmente Discordo Neutro ou indiferente

Concordo Concordo totalmente

27. Estou satisfeito de trabalhar como motorista de aplicativo.

Discordo totalmente Discordo Neutro ou indiferente

Concordo Concordo totalmente

28. Confio no sistema de avaliação da empresa de aplicativo de transporte, que se baseia nas estrelas fornecidas pelos clientes durante as viagens e nas taxas de cancelamento e aceitação

Discordo totalmente Discordo Neutro ou indiferente

Concordo Concordo totalmente

29. Percebo uma piora nas condições de trabalho (Ex: remuneração, número de corridas, etc) ao longo dos últimos anos.

Discordo totalmente Discordo Neutro ou indiferente

Concordo Concordo totalmente

Trabalho e Saúde

30. A empresa de aplicativo de transporte de passageiros não mostra nenhum interesse pela minha saúde e bem-estar

Discordo totalmente Discordo Neutro ou indiferente

Concordo Concordo totalmente

31. Durante a pandemia da Covid-19, tive perda expressiva de renda trabalhando como motorista de aplicativo

Discordo totalmente Discordo Neutro ou indiferente

Concordo Concordo totalmente

32. Dirigir por muitas horas sem pausas adequadas pode gerar lesões por esforço repetitivo, tais como nos joelhos, punhos, entre outros, afetar os músculos, como os do pescoço e das costas, além de prejudicar a coluna, podendo levar a problemas como hérnia de disco, entre outros.

Discordo totalmente Discordo Neutro ou indiferente

Concordo Concordo totalmente

33. Por conta do meu trabalho como motorista de aplicativo, acabei machucando minhas articulações (como joelhos e punhos), meus músculos (como pescoço e costas) e até mesmo a coluna (causando hérnia de disco) devido à repetição de movimentos.

Discordo totalmente Discordo Neutro ou indiferente

Concordo Concordo totalmente

34. Eu tenho assistência médica garantida por um plano de saúde particular

Discordo totalmente Discordo Neutro ou indiferente

Concordo Concordo totalmente

35. Não tenho plano de saúde particular e, em caso de doença, uso a rede pública de saúde (SUS).

Discordo totalmente Discordo Neutro ou indiferente

Concordo Concordo totalmente

Cotidiano do trabalho de motoristas de aplicativo

36. Costumo recusar viagens que não compensam financeiramente

Discordo totalmente Discordo Neutro ou indiferente

Concordo Concordo totalmente

37. Acredito que os algoritmos da empresa de aplicativo de transporte individual privado deem preferência para os motoristas que não recusam corridas

Discordo totalmente Discordo Neutro ou indiferente

Concordo Concordo totalmente

38. Já sofri punições (por exemplo, o chamado "bloqueio branco") devido a recusa de corridas

Discordo totalmente Discordo Neutro ou indiferente

Concordo Concordo totalmente

39. Já fui bloqueado pela plataforma sem receber uma justificativa clara

Discordo totalmente Discordo Neutro ou indiferente

Concordo Concordo totalmente

40. Estou satisfeito com a forma como a empresa de aplicativo de transporte de passageiros calcula o valor da minha remuneração pelas viagens.

Discordo totalmente Discordo Neutro ou indiferente

Concordo Concordo totalmente

41. Os passageiros não fazem uma avaliação correta das viagens.

Discordo totalmente Discordo Neutro ou indiferente

Concordo Concordo totalmente

42. Já sofri agressão física de passageiro durante uma viagem

Discordo totalmente Discordo Neutro ou indiferente

Concordo Concordo totalmente

43. Já sofri assédio sexual de passageiro durante uma viagem

Discordo totalmente Discordo Neutro ou indiferente

Concordo Concordo totalmente

44. Já sofri agressão verbal de passageiro durante uma viagem.

Discordo totalmente Discordo Neutro ou indiferente

Concordo Concordo totalmente

45. Já fui assaltado por um passageiro durante uma viagem

Discordo totalmente Discordo Neutro ou indiferente

Concordo Concordo totalmente

46. Acredito que a empresa de aplicativo de transporte toma medidas adequadas para punir passageiros que cometem violência contra motoristas

Discordo totalmente Discordo Neutro ou indiferente

Concordo Concordo totalmente

47. Acredito que poder público, em Fortaleza, promove uma fiscalização justa das atividades de motoristas de aplicativo

Discordo totalmente Discordo Neutro ou indiferente

Concordo Concordo totalmente