

UNIVERSIDADE FEDERAL DO RIO GRANDE DO SUL – UFRGS  
INSTITUTO DE FILOSOFIA E CIÊNCIAS HUMANAS – IFCH  
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM POLÍTICAS PÚBLICAS

Jonathan Madeira Rocha

**TRABALHADORES *ON DEMAND* E PANDEMIA:**  
UMA ETNOGRAFIA COM MOTORISTAS E ENTREGADORES DE APLICATIVO NA  
REGIÃO METROPOLITANA DE PORTO ALEGRE

Porto Alegre

2021

Jonathan Madeira Rocha

**TRABALHADORES *ON DEMAND* E PANDEMIA:**  
UMA ETNOGRAFIA COM MOTORISTAS E ENTREGADORES DE APLICATIVO NA  
REGIÃO METROPOLITANA DE PORTO ALEGRE

Dissertação de mestrado apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Políticas Públicas, da Universidade Federal do Rio Grande do Sul, como requisito parcial para a obtenção do título de Mestre em Políticas Públicas.

Orientador: Prof. Dr Jean Segata

Porto Alegre

2021

**UNIVERSIDADE FEDERAL DO RIO GRANDE DO SUL**

**REITOR**

Carlos André Bulhões

**VICE-REITORA**

Patrícia Pranke

**INSTITUTO DE FILOSOFIA E CIÊNCIAS HUMANAS**

**DIRETOR**

Hélio Ricardo de Couto Alves

**VICE-DIRETOR**

Alex Niche Teixeira

**PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM POLÍTICAS PÚBLICAS**

**COORDENADORA**

Lígia Mori Madeira

**COORDENADORA-SUBSTITUTA**

Luciana Leite Lima

**CIP - Catalogação na Publicação**

Rocha, Jonathan Madeira  
Trabalhadores on demand e pandemia: Uma etnografia  
com motoristas e entregadores de aplicativo na Região  
Metropolitana de Porto Alegre / Jonathan Madeira  
Rocha. -- 2021.  
106 f.  
Orientador: Jean Segata.

Dissertação (Mestrado) -- Universidade Federal do  
Rio Grande do Sul, Instituto de Filosofia e Ciências  
Humanas, Programa de Pós-Graduação em Políticas  
Públicas, Porto Alegre, BR-RS, 2021.

1. Trabalho. 2. Precarização. 3. Covid-19. 4.  
Etnografia. 5. Políticas Públicas. I. Segata, Jean,  
orient. II. Título.

Jonathan Madeira Rocha

TRABALHADORES *ON DEMAND* E PANDEMIA:  
UMA ETNOGRAFIA COM MOTORISTAS E ENTREGADORES DE  
APLICATIVO NA REGIÃO METROPOLITANA DE PORTO ALEGRE

Dissertação de mestrado apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Políticas Públicas, da Universidade Federal do Rio Grande do Sul, como requisito parcial para a obtenção do título de Mestre em Políticas Públicas.

Porto Alegre, \_\_\_\_ de \_\_\_\_ de \_\_\_\_.

Resultado: \_\_\_\_\_

---

Prof<sup>a</sup>. Dr.<sup>a</sup>Lígia Mori Madeira,.  
Coordenadora do PPGPP

BANCA EXAMINADORA:

---

Prof. Dr. Jean Segata  
Orientador  
Universidade Federal do Rio Grande do Sul (UFRGS)

---

Prof.<sup>a</sup> Dr<sup>a</sup>. Letícia Maria Schabbach  
Universidade Federal do Rio Grande do Sul (UFRGS)

---

Prof. Dr. Ruben George Oliven  
Universidade Federal do Rio Grande do Sul (UFRGS)

---

Prof. Dr. Arlei Sander Damo  
Universidade Federal do Rio Grande do Sul (UFRGS)

Para o “Tio Negrinho”, Regis Madeira  
(1955-2021)

## AGRADECIMENTOS

Ao Programa de Pós-Graduação em Políticas Públicas da Universidade Federal do Rio Grande do Sul, pela oportunidade de realização deste trabalho.

Ao Ministério da Ciência, Tecnologia e Inovações (MCTI) do Governo Federal, pelo financiamento do projeto “A COVID-19 no Brasil: análise e resposta aos impactos sociais da pandemia entre profissionais de saúde e população em isolamento” ao qual este projeto faz parte.

À Rede Covid-19 Humanidades MCTI, pela concessão de bolsa de Desenvolvimento Tecnológico.

Ao NEAAT Núcleo de Estudos Animais, Ambientes e Tecnologias, do Programa de Pós Graduação em Antropologia Social da UFRGS e aos colegas que participaram das discussões deste e tantos outros trabalhos.

Ao meu orientador Jean Segata que tem me acompanhado há tanto tempo, inspirando e colaborando com ideias.

Aos amigos feitos no Sesc, em especial à Rita Fagundes e ao Eduardo Schmitz.

Especial agradecimento à minha família que durante a escrita desta dissertação passou por muitas dificuldades e perdas, mas nunca deixou de ter esperança em dias melhores. Por superar toda dificuldade da distância e quarentena

À minha mãe, Ana Bela, pela inspiração e luta diária.

Ao meu pai, José Luiz, por toda ajuda.

À Josi, Sidi e Pedrinho, por sempre estarem juntos.

À tia Ia, Bruna, Luís, Tati e ao recém chegado Théo que são fontes de força.

Ao tio Juarez e ao tio Elmar, por fazerem parte desta história. E, sobretudo, ao tio Negrinho que me ensinou a sempre sorrir.

Aos amigos que há muito não vejo.

Ao Gui, Gean, Tirza e tantos outros trabalhadores de aplicativo aos quais emprestei os ouvidos.

Em especial a Manu, minha companheira, que aguentou firme do meu lado nestes tempos incertos e muitas vezes assustadores. Por todos os anos de crescimento e sonhos juntos. Pelo “vento solar e estrelas do mar, um girasol da cor do seu cabelo”, te amo.

“Yes, I am a thief of thoughts”

Bob Dylan, 1974

## RESUMO

Trabalho, tecnologias e pandemia são temas transversais que se encontram ao longo desta pesquisa. A partir da reconstrução das políticas trabalhistas no Brasil, analisa-se como a Reforma Trabalhista de 2017 marca um acentuado processo de avanço da estratégia neoliberal que suprime direitos, garantias e condições de trabalho decente, em troca de uma pretensa modernização – que nunca chegou –. Mais recentemente, a chegada de tecnologias digitais, aliada ao processo de desregulamentação do trabalho, proporcionou a migração deste sofrimento para as plataformas digitais. Este processo vem sendo chamado de Uberização, Plataformização do Trabalho e outros termos emergentes. Nos interessa aqui o controle e o gerenciamento do trabalho realizado por processos algorítmicos e como estas populações se relacionam e percebem este fenômeno. Para compreender isto, foi realizada uma etnografia que acompanhou, durante 14 meses, motoristas e entregadores que trabalham por aplicativo. Este empreendimento trouxe desafios metodológicos e teóricos em razão de suas condições excepcionais, que são debatidos ao longo do texto. Por fim, é durante uma pandemia que este trabalho e as histórias contidas nele acontecem. Para tanto, se buscou trazer a dimensão múltipla da pandemia e a maneira como esta traz relevo aos problemas já presentes. Conciliando a pandemia e o digital, argumenta-se que a precarização do trabalho não é resultado de ambos, mas da exploração inerente ao sistema capitalista. Com esta discussão, propõe-se a ampliação dos debates à direção de uma agenda de políticas públicas a respeito da relação de trabalho, tecnologias digitais e eventos críticos. como a pandemia do novo coronavírus.

**Palavras-chave:** Trabalho. Precarização. Covid-19. Etnografia. Políticas Públicas.

## ABSTRACT

Labor, technologies, and a pandemic are intersected issues throughout this research. From the reconstruction of labor policies in Brazil, we analyze how the 2017 Labor Reform marks a marked process of advancement of the neoliberal strategy that suppresses rights, guarantees, and decent work conditions, in exchange for an alleged modernization - which never arrived. More recently, the arrival of digital technologies, combined with deregulation of work, provided the migration of this suffering to digital platforms. This process has been called Uberization, Work Platform, and other emerging terms. We are interested in controlling and managing work performed by algorithmic strategies and how these populations relate to and perceive this phenomenon. We carried out an ethnography that followed drivers and riders working by application for 14 months to understand this issue. This undertaking brought methodological and theoretical challenges due to its exceptional conditions are discussed throughout the text. Finally, it is during a pandemic that this work and the stories contained in it take place. Therefore, we sought to bring the multiple dimension of the pandemic and how it highlights the problems already present. Reconciling the pandemic and the digital, we argue that the precariousness of work is not a result of these but the inherent exploitation of the capitalist system. With this discussion, we propose expanding debates towards a public policy agenda regarding the employment relationship, digital technologies, and critical events such as the new coronavirus pandemic.

**Keywords:** Labor. Precarization. Covid-19. Ethnography. Public Policies.

## LISTA DE ILUSTRAÇÕES

Figura 1 – Série histórica da taxa de desocupação - IBGE 2012-2021 .....	43
Figura 2 – Propaganda de bolos e outros produtos em veículo fazendo Uber.....	83

## LISTA DE QUADROS

Quadro 1 – Principais elementos da reforma trabalhista.....	41
Quadro 2 – Fatos e dados sobre a Uber .....	54
Quadro 3 – Principais categorias .....	84

## LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

CLT	Consolidação das Leis de Trabalho
CNH	Carteira Nacional de Habilitação
CONAFRET	Coordenadoria Nacional de Combate às Fraudes nas Relações de Trabalho
COVID 19	Coronavirus Disease 2019
CRLV	Certificado de Registro e Licenciamento de Veículo
FIFA	Fédération Internationale de Football Association
G1	Portal de Notícias da Rede Globo
GPS	Global Positioning System
IBGE	Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística
LGBT	Lésbicas, Gays, Bissexuais e Transgênero
MCTI	Ministério da Ciência, Tecnologia e Inovações
MG	Minas Gerais
PAEG	Plano de Ação Econômica do Governo
PDPA	Plataformização, Datatificação e Performatividade Algorítmica
PHEIC	Emergência de Saúde Pública de Interesse Internacional
PND	Plano Nacional de Desenvolvimento
PPGAS	Programa de Pós Graduação em Antropologia Social
PT	Partido dos Trabalhadores
SARS-Cov-2	Severe Acute Respiratory Syndrome

Coronavirus 2

STF

Supremo Tribunal Federal

TIC

Tecnologias da Informação e  
Comunicação

## SUMÁRIO

<b>1</b>	<b>INTRODUÇÃO .....</b>	<b>14</b>
<b>2</b>	<b>POLÍTICAS TRABALHISTAS.....</b>	<b>25</b>
2.1	POLÍTICAS TRABALHISTAS NO BRASIL.....	28
<b>3</b>	<b>A REFORMA TRABALHISTA DE 2017: PRECARIZAÇÃO E A EMERGÊNCIA DO CAPITALISMO DE PATAFORMA NO BRASIL.....</b>	<b>36</b>
3.1	A PRECARIZAÇÃO DO TRABALHO COMO CONSEQUÊNCIA DO NEOLIBERALISMO.....	44
3.2	CONTROLE E GERENCIAMENTO DIGITAL DO TRABALHO.....	49
3.3	PASSANDO A BOIADA DE UBER: QUANDO A DESREGULAMENTAÇÃO DO TRABALHO ENCONTRA AS TECNOLOGIAS DIGITAIS.....	51
3.4	NOVAS GRAMÁTICAS, VELHOS PROBLEMAS: ECONOMIA DO COMPARTILHAMENTO, UBERIZAÇÃO, PLATAFORMIZAÇÃO E CAPITALISMO DE PLATAFORMA.....	58
<b>4</b>	<b>A COVID-19 E OS TRABALHADORES <i>ON DEMAND</i>.....</b>	<b>63</b>
4.1	COMO ESTUDAR APLICATIVOS E TRABALHADORES.....	65
4.2	DANDO OUVIDOS.....	71
4.3	O VÍRUS É SÓ MAIS UM DOS RISCOS.....	84
4.4	A PANDEMIA E SEUS MÚLTIPLOS EFEITOS EM DEBATE.....	90
<b>5</b>	<b>CONSIDERAÇÕES FINAIS .....</b>	<b>94</b>
	<b>REFERÊNCIAS.....</b>	<b>98</b>

## 1 INTRODUÇÃO

*Não existe trabalho precarizado no Brasil.* Para isto, antes, haveria de existir um trabalho *não precarizado*. Tal afirmação implica, num amplo contexto, em dizer que o trabalho sempre foi ruim aos brasileiros. Recordemos da clássica imagem do malandro e de sua recusa ao trabalho ou das diversas expressões à brasileira para definir trabalho como algo negativo. Não à toa, Da Matta (1994) nos fornece uma abundância de reflexões a respeito da representação social do trabalho na sociedade brasileira. No sentido aqui proposto, trabalhar é, historicamente, uma atividade imposta aos brasileiros, sendo, muitas vezes, o elemento distintivo e o meio para se tornar “cidadão” brasileiro.

Ao longo da história, não faltam exemplos daqueles que se opuseram a este oneroso fardo do trabalho. Estas, muitas vezes, estratégias anticoloniais nos lembram que àqueles que não produzirem, na lógica do trabalho, serão extintos, mortos, perseguidos ou, na melhor das hipóteses, relegados a um estado “anterior” ao de cidadão brasileiro – também chamado de *índio* (mas, por vezes, de vagabundo) –. Em tempo, não nos esqueçamos que a palavra “trabalho” vem do latim “*tripalium*”, um instrumento de tortura medieval ao qual os escravos eram submetidos. No português moderno e também nos lotados pontos de ônibus, escutamos a expressão “batente” que, em sua definição, nada mais é do que um obstáculo que temos de cruzar, ultrapassar e, muitas vezes, tropeçar. Desta maneira, pensar em um trabalho não precarizado no Brasil é procurar por algo que nunca existiu. Entretanto, podemos identificar na história recente do trabalho no Brasil significantes avanços, retrocessos e disputas em torno de garantias e de direitos fundamentais. Este movimento mostra como as políticas trabalhistas no Brasil foram, ao longo do último século, constantemente se adequando às inovações tecnológicas e aos novos modelos do capital financeiro. Por tais motivos, aquilo que sempre foi uma tortura, passa agora a ser flexibilizado, modernizado e ganha contornos digitais cada vez mais acentuados. A novidade agora é que a gestão deste sofrimento passa a ser *high tech*.

Trabalho, tecnologias e pandemia se cruzam nas páginas desta dissertação. O objetivo é traçar um paralelo entre estes temas e trazer luz às discussões sobre a relação entre algoritmos, aplicativos e a gestão do trabalho, em especial na urgência

de momentos como este, onde uma crise sanitária e humanitária irrompe em nosso planeta – mas, especialmente em locais pobres, carentes de políticas públicas eficientes ou governos esforçados em superar de maneira ágil e responsável esta crise –. Por sorte, esta dissertação é escrita a partir de um destes locais no mundo.

Quando se iniciou o ano de 2020, o mundo, literalmente, era outro. Embora as notícias do surgimento de um novo vírus começassem a aparecer nos jornais, não havia, de nenhuma maneira, um sentimento coletivo de que as coisas iriam mudar drasticamente nos próximos meses. À medida que mais números de mortes e infecções eram contados, pouco a pouco fomos nos preparando para o que estava por vir. No meu caso, caminhava para o segundo ano do mestrado e havia sido aprovado recentemente na qualificação com um projeto completamente diferente deste que apresento aqui. E o motivo para tal mudança de foco na dissertação é que aquela nuvem sombria que rondava os noticiários, finalmente, chegara em nosso quintal. Com as atenções voltadas aos jornais, esperávamos o pior. E ele veio. Passado um ano e três meses desde o dia em que foi declarada a pandemia, somamos quase meio milhão de mortes no Brasil. O que deveria durar apenas 15 dias ou, quando muito, um mês, se arrastou tragicamente por longos meses, deixando um número incontável de histórias interrompidas.

Naquele início de ano, me preparava para ir a campo para pesquisar a produção de informações e dados sobre violência. Voltaria à Canoas, onde fiz estágio durante dois anos no Observatório de Segurança Pública e também onde realizei minha pesquisa para o Trabalho de Conclusão de Curso em Ciências Sociais, intitulado “Radares da violência: Infraestruturas digitais de uma política pública” (ROCHA, 2018). Seria a continuação e um aprofundamento daquele primeiro trabalho, que investigou sobre a produção de estatísticas criminais, e isso me deixava suficientemente seguro para imaginar que faria uma excelente dissertação. Porém, quando as coisas ficaram realmente assustadoras, tudo se tornou incerto. Cada notícia batia como um martelo nas nossas expectativas e, conforme sobravam especulações sobre o futuro, faltavam informações claras sobre que rumo tomar a partir de então. Até hoje, este rumo não é suficientemente claro – embora previsão e futurologia sejam assuntos em alta nestes tempos. Acontece que a única medida eficaz era, e ainda é, o distanciamento social, o uso de máscaras e a higiene básica. Logo vieram as suspensões: primeiro os eventos, depois as aulas, comércio e demais atividades que geram circulação de pessoas. Naqueles dias se

falava em *lockdown*, atividades essenciais e quarentena. No Brasil, nenhuma daquelas orientações deu certo, em muito, pela insistência de um presidente que nega a gravidade da doença e possui extrema dificuldade em apontar uma solução para superar a crise. Além da falta de habilidades básicas ao cargo que ocupa, como capacidade de gerenciamento e diálogo, o presidente está há 1 ano e sete meses sem partido. Isto comprova, além da falta de qualquer comprometimento com a democracia, que não há nenhum compromisso com qualquer tipo de projeto nacional. Salve-se quem puder – e a questão é que poucos podem se salvar.

No meio destas incertezas, meu orientador, Jean Segata, ligou em uma noite com um convite: fazer parte de um projeto de pesquisa que teria abrangência nacional, com financiamento do Ministério da Ciência, Tecnologia e Inovações (MCTI) para pesquisar os efeitos sociais da pandemia do Novo Coronavírus. Havia apenas um ponto importante a ser considerado: eu teria de trocar o objeto de pesquisa. Naquela mesma ligação aceitei fazer parte do projeto e começamos a discutir como seria a nova pesquisa. Em parte, o que existia de interesse central se manteve: o impacto das tecnologias digitais no controle de populações e de políticas públicas. Estávamos apenas trocando a direção do olhar. E este novo direcionamento se fez para algo que estava próximo. Durante a pandemia, diversos familiares, amigos e conhecidos próximos tiravam seus carros e bicicletas da garagem e se tornavam motoristas ou entregadores que trabalham a partir de um aplicativo. Sejam eles motivados por um ímpeto empreendedor, seja por uma sagaz estratégia de sobrevivência, todos haviam dado a mesma mordida na isca: possuíam a estrutura capaz de tornar aquele carro ou bicicleta parado, em algum capital. E mesmo que este capital não venha, estavam “fazendo algo” – pior era ficar em casa vendo as contas acumularem. Seduzidos e tentados pela facilidade em começar a trabalhar por aplicativo, partiram para jornadas de 10, 12 ou 14 horas por dia. Investindo, muitas vezes, de seu próprio bolso e saindo com a missão de recuperar o “investimento” perdido. Com olhos e ouvidos direcionados a estes e a tantos outros trabalhadores, compartilhei viagens, entregas de bicicleta, conversas por telefone e áudios de *WhatsApp*. Busquei dar à estas vozes, os meus ouvidos.

Se há algo para que um trabalho acadêmico possa servir é ocupar algum lugar incômodo nas aparentes intocáveis estruturas políticas dos meios em que estes se desenvolvem. Busco este lugar dando ouvidos e escrevendo histórias de pessoas comuns, que trabalham, se expõem ao vírus e dão significados

completamente distintos às tecnologias que utilizam. Além disso, qual deveria ser o papel de um pesquisador?

Sendo assim, a razão inicial desta dissertação é ser uma dissertação situada no contexto em que está inserida. Enquanto estas páginas são escritas, 469.388 mil pessoas já perderam a vida em decorrência da pandemia de Covid-19 no Brasil (BRASIL, 2021). Na linha histórica dos fatos, foi em 30 de janeiro de 2020 que a Organização Mundial da Saúde declarou a Covid-19 uma Emergência de Saúde Pública de Interesse Internacional (PHEIC) e, em 11 de março de 2020, ela foi caracterizada como uma pandemia (OMS, 2020). De lá para cá, a pandemia entra de vento em popa em seu segundo ano, enquanto a corrida por vacina é lenta e assimétrica pelo mundo – isto quando não é criminosamente desincentivada por líderes políticos. Os impactos desta pandemia não são apenas de ordem biomédica e epidemiológica e, tampouco, podem apenas ser medidas nas telas e gráficos de óbitos, doentes recuperados ou vacinas aplicadas. Isto quer dizer que as repercussões da pandemia surtem efeitos e transformações sociais, econômicas, políticas, culturais e históricas (SEGATA, 2020a). Não podemos também, ao tratar de uma pandemia, supor que seus efeitos são universais. Mesmo que, por definição, uma pandemia seja um evento infeccioso de escala global, a experiência da doença e seus efeitos dependem de diversas materialidades, práticas e sentidos locais (MOL, 1999; TSING, 2005; LONG, 2020). Isto significa, portanto, que não há como propor uma análise deste fenômeno senão a partir de empreendimentos situados e comprometidos com a singularidade, a complexidade e as aparentes incoerências surgidas no trabalho de campo junto às populações estudadas/escutadas.

Estes compromissos éticos e teóricos são, em parte, assegurados pela inserção desta pesquisa em uma agenda ainda maior. Este trabalho faz parte do projeto “A COVID-19 no Brasil: análise e resposta aos impactos sociais da pandemia entre profissionais de saúde e população em isolamento” (SEGATA, 2020a), projeto financiado pelo Ministério da Ciência, Tecnologia e Inovações (MCTI) do Governo Federal, com o objetivo de produzir conhecimentos que permitam compreender os impactos da pandemia provocada pelo novo Coronavírus (SARS-CoV-2) e oferecer subsídios para respostas. Na prática, o projeto atua por meio da *Rede Covid-19 Humanidades MCTI*<sup>1</sup>, que conta com pesquisadores de diferentes áreas das ciências

---

<sup>1</sup> A Rede Covid-19 Humanidades MCTI é liderada pelo Programa de Pós-Graduação em Antropologia Social da Universidade Federal do Rio Grande do Sul (PPGAS-UFRGS) e mobiliza pesquisadoras e

sociais e humanas e de institutos e universidades de diversas regiões do Brasil, com atuação dividida em duas grandes áreas:

a) Profissionais de saúde expostos à pandemia: serão analisados os impactos da pandemia entre diferentes profissionais da saúde.

b) Grupos vulneráveis em situação de isolamento social: serão analisados os impactos sobre (i) a população de idosos a partir de grupos contatados em clube e outros espaços de recreação, (ii) de trabalhadores de serviços de entrega e motoristas de aplicativos e (iii) os artistas/produtores culturais.

O direcionamento do olhar desta pesquisa é para os trabalhadores de serviços de entrega e motoristas de aplicativo, em que, a partir do projeto, estima-se compreender o modo como operam uma dupla carga na pandemia – a de serem objeto do isolamento, mas também a de realizarem parte da manutenção ou infraestrutura dele para outras populações. Motoristas e entregadores têm papel fundamental de facilitação no isolamento de outros grupos, realizando serviços que exigem a circulação e a exposição, mas nem por isso deixam de estar suscetíveis às contaminações. No nosso entendimento, justifica-se a atuação sobre esta população, tendo em vista este complexo cálculo de risco que demanda esta atividade, incluindo formas de precarização inerentes a ela face aos processos de algoritmização do trabalho (ROSENBLAT, 2018). Como objetivo, espera-se caracterizar vulnerabilidades entre estes trabalhadores em período de isolamento social.

Esta dissertação pretende discorrer sobre como as políticas trabalhistas no Brasil estão sendo atravessadas por uma miríade de aplicativos e algoritmos e, no meio disso, encontram-se com pessoas, histórias e inúmeras situações que escapam de tabelas quantitativas e análises de escala macro. Por isso, se utilizará de elementos de pesquisa principalmente qualitativos, dando ênfase nas narrativas e nas relações com trabalhadoras e trabalhadores de aplicativo. Este método é o que melhor pode dar conta da fluidez encontrada em campo. Não há, nos trabalhadores por aplicativo, um *corpus* estruturado como em outras categorias, tampouco uma única representatividade ou uma sólida motivação comum. Na verdade, a própria

---

pesquisadores de diferentes áreas das Ciências Humanas, Sociais e da Saúde do Brasil e do exterior. Ela conta com a parceria da Fiocruz, do Instituto Brasil Plural da UFSC, da UnB, da Unicamp, da UFRN e da UNIDAVI e integra o conjunto de ações da Rede Vírus MCTI financiadas pelo Ministério da Ciência, Tecnologia e Inovações para o enfrentamento da pandemia. Ver: <https://www.ufrgs.br/redecovid19humanidades>. Acesso em: 5 maio 2021.

plataforma que trabalham é pensada para indivíduos e não coletivos. Embora a sua experiência enquanto trabalhador ou usuário destas plataformas seja convertida em informação digital e agrupada em catálogos intermináveis, o modo como cada um é incentivado a utilizar a plataforma é completamente distinto. Isto tudo implica na utilização de um modelo de sistematização de dados de outra ordem, para esta pesquisa, respeitando a multiplicidade de cada experiência encontrada em campo. Desta forma, meu trabalho é seguir estas aparentes incoerências e deixar que elas me contem uma história.

Ao anunciar estes tópicos, anuncio também as balizas fundamentais desta pesquisa: o trabalho de campo e o empreendimento etnográfico, um desafio duplamente metodológico e sanitário em contextos pandêmicos, porém necessário para o desenvolvimento desta pesquisa, pois foi junto a trabalhadoras e a trabalhadores de aplicativo que se buscou compreender qual o efeito do emprego, cada vez mais massivo, de tecnologias digitais no controle e no gerenciamento de populações e, por consequência, nas políticas públicas relacionadas ao trabalho, emprego e controle social. Estas questões vêm sendo chamadas de uberização, plataformização do trabalho, economia do compartilhamento e trabalho digital (ROSENBLAT, 2018; SLEE, 2019; ANTUNES, 2020; ABÍLIO, 2020), diversos termos de um mesmo fenômeno que André Lemos, sociólogo e pesquisador da cibercultura da Facom-UFBA também sintetiza por Plataformização, Datatificação e Performatividade Algorítmica - PDPA (2021), em que busca conectar as diversas pontas deste nó tecnológico que, por sua vez, criou uma infraestrutura detentora de altíssima concentração de informação a nível global e também pensar nos seus efeitos políticos e sociais. Além de aspectos tão amplos quanto estes, o aprofundamento da cultura digital tem trazido transformações subjetivas em diversas áreas de nossa vida social.

Nosso entendimento básico (e também os aspectos que distinguem) sobre o que é trabalho e consumo, inovação e ilegalidade, algoritmos e gerentes, neutralidade e controle estão mudando radicalmente com a presença cada vez maior de aplicativos como Uber e outros (ROSENBLAT, 2018). As barreiras que costumavam dividir estas categorias foram embaralhadas conforme estas empresas difundiam sua operação nas grandes cidades espalhadas pelo mundo. O que significa ser “empregado” no mundo das plataformas digitais? Ou qual é, em termos culturais, o papel que atribuímos à tecnologia em nossas vidas? Enquanto estas

(re)definições estão para serem escritas, a partir de suas muitas pandemias, o vírus e seus efeitos políticos, econômicos e sociais, nos emprega sua cruel pedagogia (SANTOS, 2020), nos forçando a pensar sobre quais futuros nos restam e como eles ainda podem ser escritos. Esta pesquisa é sobre como as tecnologias digitais redefinem nossas relações de trabalho e a forma como atribuímos um papel a ela em nossas vidas. Mas também é sobre como milhares de pessoas atualmente calculam, em complexas equações, as recomendações de ficar em casa e a necessidade de trabalhar, expondo os modos de sustentação das infraestruturas das políticas de isolamento.

Neste sentido, a uberização e as tantas outras formas de se classificar o fenômeno do trabalho desempenhado a partir de plataformas, aplicativos e outras infraestruturas digitais é aqui entendido como um território fervilhante de demandas. Parte delas se direcionam à discussão dos efeitos da cultura digital em nossa vida cotidiana e a aspectos mais amplos como seus efeitos na democracia, modos de produção e governo de populações (SILVEIRA, 2017). Outras demandas vão de encontro às inúmeras discussões sobre precarização do trabalho, flexibilização, desregulamentação e novas formas de controle e gerenciamento do trabalho (ABÍLIO, 2020). Discutir a maneira como os governos atuais vêm se esforçando em flexibilizar as legislações trabalhistas e alargando, cada vez mais, os conceitos de “empreendedorismo” para abarcar nesta lógica a autoexploração e as iniciativas extremamente frágeis e descobertas de quaisquer proteções são também caminhos para compreender os avanços e os rumos desta nova fase da questão do trabalho no mundo. Esta nova fase é marcada pelo avanço da lógica neoliberal em uma escala ainda mais agressiva. Apoiada nas mais complexas tecnologias, é possível garantir uma altíssima taxa de produção, a partir de custos cada vez menores. Daí a exploração e a precarização do trabalho como mecanismos fundamentais para compreender o avanço desta lógica. Impulsionado pela pandemia, o trabalho plataformizado e precarizado é a mais nova cepa do capitalismo (CÂNDIDO, 2021).

Durante 14 meses, entre abril de 2020 e junho de 2021, acompanhei motoristas e entregadores de aplicativo em mais de 300 viagens e entregas. Estas viagens ocorreram em deslocamentos de curta e média distância nos municípios de Cachoeirinha, Gravataí, Canoas e Porto Alegre, todos municípios pertencentes à Região Metropolitana de Porto Alegre. Neste período, realizei entrevistas, observação participante e inúmeros diálogos informais, por meio de aplicativos como

*WhatsApp*, *Zoom Meetings* e *Google Meet*. Também foram entrevistados representantes e líderes de entidades representativas destes trabalhadores e colhido material *on-line* em suas redes sociais. A execução da pesquisa chamou atenção de outros atores políticos, como vereadores e seus assessores técnicos interessados em elaborar propostas legislativas relacionadas ao tema dos trabalhadores de aplicativo e, a partir destes contatos, também realizei reuniões e conversas tratando de elementos da pesquisa. Em todas estas situações, os protocolos sanitários foram respeitados, muito em razão de os motoristas e os entregadores estarem trabalhando nos momentos das entrevistas. Este fato, inclusive, gera uma série de particularidades e desafios ao trabalho.

Realizar uma etnografia nestas condições, certamente, é um desafio que merece destaque. Durante a execução do trabalho, certas “imposições do campo” pareciam barreiras impossíveis de se ultrapassar. Como desenvolver um olhar crítico, a partir de encontros aleatórios, sempre com pessoas diferentes, com duração, muitas vezes, de 5 ou 10 minutos e com tantos atravessamentos (o trânsito, os celulares, as máscaras e um GPS contando os metros até a próxima esquina) onde é preciso criar um novo vínculo rapidamente, criar um ambiente propício para uma nova conversa e com condições que nem sempre são favoráveis? Foi preciso desenvolver uma estratégia que se adequasse aos “tempos” e condições de cada corrida. O “tempo” de uma corrida é também algo bastante relativo. Na sequência do trabalho irei abordar de maneira detalhada estas especificidades que dão conta de como a experiência dos aplicativos são vividas por motoristas e usuários, mas alguns pontos importantes devem ser antecipados. Quando você solicita uma corrida, diversas informações aparecem na tela de seu celular: distância do motorista, valor, previsão de chegada e um mapa informando a geolocalização sua e do motorista. A execução desta previsão dada pelo aplicativo, entretanto, depende de diversas questões e é justamente onde reside grande parte do interesse desta pesquisa. Questões como a preferência do motorista por determinado caminho, conhecimento ou não do trajeto e situações externas (clima, região, condições das vidas ou do trânsito) implicam diretamente na execução do trajeto informado pelo aplicativo. Isto, portanto, vai influenciar na duração da corrida, mas, sobretudo, nas próprias condições para uma conversa. Por certo, existem pessoas mais predispostas a conversar do que outras, mas também existem ruas, trajetos, horários e tráfegos mais ou menos propícios à conversa. Na prática, são várias

situações que exigem mais atenção dos motoristas. Nestes casos, a possibilidade de abrir um diálogo é muito menor do que em outras, em que o motorista está mais tranquilo e disponível. Estes momentos de extrema atenção ao trânsito também trazem importantes aspectos sobre o motorista. Há também as condicionantes do próprio veículo. Veículos maiores ou mais novos oferecem mais conforto e “isolamento” das condições externas, isto quer dizer, na prática, que ruas esburacadas, barulho do motor e do trânsito, velocidade ou freadas bruscas são experimentadas diferentes a partir de cada veículo e influenciam na atenção que o motorista irá dedicar à conversa, ao trânsito e ao aplicativo. Este último aspecto é importante de ser levado em consideração, pois o motorista, o seu carro e o seu aparelho celular são partes inseparáveis no desempenho desta atividade.

O celular, geralmente, está posicionado à altura dos olhos do motorista, a partir de suportes presos ao painel. Na tela costuma ficar o mapa indicando o trajeto da viagem em andamento, que também é acompanhada de uma voz digitalizada que informa o trajeto. Além disso, podem surgir novas solicitações de corrida que o algoritmo sugere calculando o trajeto que está sendo realizado e o trajeto pretendido por outro usuário. Fora da estrutura do aplicativo que é necessária para a execução da viagem, outros aplicativos também são utilizados com frequência. É o caso principalmente do *WhatsApp*, aplicativo de mensagens instantâneas que permite o uso de mensagens de texto, áudio e vídeo. Todos estes aspectos – e a necessidade e dedicação dada a cada um deles – influenciam na disponibilidade do motorista de iniciar uma conversa ou mesmo uma entrevista rápida durante a corrida.

A partir de várias observações e tentativas falhas de se comunicar, certas técnicas foram sendo desenvolvidas para proporcionar uma maneira orgânica e que não “force a barra” de se comunicar. Perguntas triviais e que demonstrem certa empatia ao esforço do trabalho do motorista geralmente eram as que mais funcionavam no primeiro momento. De uma maneira geral, o motorista é bem aberto a conversas sobre a sua condição de trabalho, entretanto, temas mais específicos são complexos de se desenvolver. A estratégia inicial é estar atento às “pistas” que aquele ambiente dá. Quando você realiza uma corrida por aplicativo, você está entrando no veículo particular de uma pessoa. Em muitos casos, estes veículos trazem símbolos e informações bastante pessoais dos seus donos, o que pode ser importante para iniciar uma conversa. O painel do carro, geralmente, é o local que guarda mais adereços pessoais: fotos de familiares, distintivos de clubes de futebol,

adesivos, crucifixos presos ao retrovisor, adereços decorativos, penduricalhos, propagandas de serviços e, até mesmo, “achados e perdidos” (coisa que lembra muito as práticas de expor documentos ou outros pertences pessoais perdidos no interior de ônibus e transportes coletivos).

Todos estes aspectos formam as condições para desenvolver uma abordagem e, conseqüentemente, um vínculo com o motorista. Treinando o olhar para identificar aspectos gerais da personalidade do motorista no interior e exterior do veículo (é o caso de adesivos colocados nos vidros ou traseira do veículo. Em muitos casos, se pode notar adesivos de grupos, como coletivos de um determinado modelo de carro ou outros que evidenciam um grupo ou tipo de sociabilidade possivelmente ligada ao motorista) e iniciando o diálogo com perguntas triviais que demonstrem certa empatia, você pode abrir um espaço favorável a uma conversa mais aprofundada. Misturando os questionamentos da pesquisa com acontecimentos práticos do trânsito, é possível avançar de maneira natural em uma conversa informal. Abordagens mais diretas, que iniciam formalmente anunciando a realização de uma pesquisa e a imposição de perguntas “prontas”, quase nunca trouxeram bons resultados. Este tipo de abordagem gera uma série de dúvidas no motorista, geralmente aparecem como um tipo de desconfiança. É como se estivessem dizendo, “como você entra no meu carro enquanto trabalho me fazendo este tipo de pergunta?”. A falta de uma prévia conexão dificulta o entendimento das razões da pesquisa e põe em xeque as motivações e o uso da pesquisa. Portanto, as técnicas de abordagem utilizadas durante a pesquisa foram adequadas ao tempo, às condições da viagem e motivadas por aspectos advindos das informações visuais do veículo, o que facilitou o contato e conseqüentemente, o entendimento dos motoristas sobre a pesquisa.

Ao longo de 14 meses, esta pesquisa partiu de questionamentos simples para ouvir dos mais diferentes perfis de trabalhadores as suas demandas, as suas queixas, os seus anseios e os seus sonhos. Esta dissertação não pretende dar fim a estes, seja catalogando-os em planilhas estanques ou propondo, de maneira normativa, caminhos a serem trilhados. Antes disso, esta dissertação pretende trazer a discussão para o campo das políticas públicas, a partir de experiências “de baixo para cima”. Compreendendo a urgência da pandemia e do risco iminente da exposição ao vírus, este trabalho encontrou demandas tão ou mais importantes. Desta forma, espera-se trazer elementos para dar força a uma agenda de pesquisa

sobre os processos de precarização do trabalho influenciados pela entrada de novas tecnologias digitais operando no controle e gerenciamento do trabalho. Assim, uma recuperação da constituição histórica das políticas trabalhistas no Brasil, bem como as recentes mudanças na legislação, que propiciaram um aumento nas flexibilizações e desregulamentações, são aspectos iniciais desta pesquisa. Posteriormente, será apresentada uma discussão a respeito das tecnologias digitais e de seus impactos recentes na cultura e nas políticas trabalhistas, especialmente a partir da plataformização do trabalho e uberização. Estes aspectos são fundamentais para entendermos, a partir de uma etnografia realizada junto a esta população, quais os efeitos que a pandemia e os aplicativos têm desempenhado na prática de seus cotidianos. Por fim, são demonstrados os principais resultados deste trabalho, a partir da organização das demandas de motoristas e entregadores em categorias e tópicos que nos ajudam a entender a especificidade do seu trabalho. Na conclusão, espera-se contribuir para o debate trazendo uma visão crítica acerca dos efeitos do capitalismo e seu avanço conjunto com as tecnologias digitais sobre políticas trabalhistas em diferentes contextos.

## 2 POLÍTICAS TRABALHISTAS

Este capítulo irá abordar a constituição das políticas trabalhistas no Brasil, dando destaque às disputas em torno das garantias e flexibilizações de direitos dos trabalhadores e o novo cenário que se apresenta a partir da introdução de novas tecnologias digitais no controle e gerenciamento do trabalho. Para isso, será feita uma breve apresentação do histórico de transformações do trabalho no Brasil e os principais acontecimentos recentes, em especial a reforma trabalhista de 2017. Em seguida será realizada uma discussão sobre a precarização das condições de trabalho e as consequências mais recentes associadas às tecnologias digitais. Com isto, espera-se contextualizar de maneira ampla o quadro geral em que trabalhadoras e trabalhadores estão expostos no dia a dia. Antes de iniciar, de fato, a análise das políticas trabalhistas, cabe aqui uma breve abordagem do conceito de “trabalho” e uma explicação sobre o termo “políticas trabalhistas” empregado nesta dissertação.

Trabalho, enquanto conceito, ocupa um lugar central nas ciências humanas de um modo geral. Com diferenças significativas no seu uso ao longo dos anos, esta categoria vem se tornando, cada vez mais, associada a outros conceitos, complexificando, assim, a sua discussão, ao mesmo tempo em que se adequa às transformações sociais, tecnológicas e políticas de seu tempo. Talvez seja nesta época em que vivemos, a época em que mais se pensa (e escreve) sobre o trabalho. Certamente, a razão é por conta do papel que este ocupa em nossas vidas, como o principal meio de garantir nossa sobrevivência. Esta centralidade enquanto conceito, certamente, não é compartilhada por todas sociedades nem possui a mesma tradução no curso da história. Partimos aqui, do momento em que assume tal importância a ponto de se tornar uma categoria ontológica, definidora da própria condição humana. Como Friederich Engels (*apud* Mercure e Spurk, 2005) afirma, o que diferencia o macaco do homem é justamente o fato do último trabalhar. Sob diferentes interpretações, o trabalho sempre esteve associado, fundamentalmente, ao lugar, à função e ao sentido que ocupa na vida social. Esta pesquisa, entretanto, não fará uma análise da categoria trabalho enquanto um conceito em si mesma. Antes disso, fará uma análise de sua relação com o modo de vida das pessoas e a maneira como se torna um elemento maleável das tecnologias de governo (FONSECA *et al.*, 2016). Isto quer dizer que “trabalho” não será

analisado descolado do sentido utilizado pelas pessoas em suas experiências cotidianas ou dos mecanismos pelos quais este se transforma ao longo da história. Para dar suporte a esta argumentação, aborda-se duas breves conceitualizações do trabalho enquanto (a) elemento causador de sofrimento e (b) um valor moral.

Na Grécia antiga, não existia uma palavra para classificar o que hoje entendemos por trabalho. O artigo de Léopold Migeotte (2005), intitulado, “Os filósofos gregos e o trabalho na antiguidade”, presente no livro “O trabalho na história do pensamento ocidental”, organizado por Mercure e Spurk (2005), traz uma reflexão sobre um modo de classificação do trabalho que persiste até hoje. Mesmo não tendo um termo específico para classificar “trabalho”, havia outras maneiras de se classificar as atividades ligadas à produção na Grécia antiga. O termo “*ergo*” era utilizado para definir atividades práticas e trabalhos manuais, especialmente funções ligadas aos bens necessários à manutenção da vida. O conceito estava, portanto, ligado à “ação” do trabalho em situações conectadas, obviamente, a um amplo conjunto de produção, trocas e consumo. As principais atividades descritas por este termo diziam respeito à produção agrícola e artesanal e uma das consequências desta limitação do termo é a explicação usual de que “trabalhador” era somente aquele que trabalhava com as mãos. Na sociedade grega, altamente hierarquizada, havia um desprezo às profissões ligadas as atividades manuais (exceto a agricultura, vista como a única atividade que permitia ao homem contato com a natureza e que o ajudaria a cultivar a sua virtude a partir deste contato) quando exercidas como um modo de sobrevivência. Ou seja, aqueles que eram obrigados a utilizar de trabalhos artesanais para sobreviver. Portanto, o trabalho dos comuns era visto como algo inferior, pois não era motivado pelo cultivo de suas virtudes ou com almejo de desenvolver alguma função intelectual. Podemos destacar que esta conceitualização imprime efeitos significativos na (des)valorização do trabalho enquanto modo de sobrevivência. A ideia de trabalho, como algo ligado ao sofrimento está presente nas primeiras definições do termo “*tripalium*” que, em latim, significa “instrumento de tortura”, “momento de punição e sofrimento” (ANTUNES, 2005). O *tripalium* seria um instrumento feito de três paus aguçados, por vezes, munidos de pontas de ferro (ALBORNOZ, 2017). Cândido (2021) afirma que o verbo “trabalhar” deriva do termo em latim vulgar “*tripaliare*”, que originalmente significa “torturar alguém no *tripalium*”.

Outro sentido associado ao trabalho é o de dever moral e está presente no

que é chamado de “valorização religiosa do trabalho” (WEBER, 2013). A ascensão do trabalho como um valor, sem precedente na história da humanidade, é explicada pelo sociólogo a partir da Reforma Protestante. A partir desta atribuição de valor religioso ao trabalho, este deixa de ser algo “indesejável” e passa a ter um caráter completamente diferente. Seu fundamento religioso imprime ao trabalho o sentido de dever cristão no mundo – uma vez que a Reforma Protestante gerou uma cultura religiosa particular, a salvação passou a ser compreendida como algo apenas alcançado por meio da fé. Com o tempo, se observa uma secularização destes fundamentos. Assim, o sentido do trabalho vai configurando diversas subjetividades para além da ideia de redenção, presente nos ideais protestantistas, e se tornando algo ligado a afirmação destes trabalhadores, favorecendo também uma subjetividade de emancipação, o que possibilita um desenvolvimento fértil junto à ascensão do capitalismo e seus valores ligados ao trabalho em escala industrial. Conforme Willaime (2005), na concepção de Calvino, não trabalhar, é considerado não prestar homenagem a Deus, o que, atualmente, “não trabalhar” é convertido para a ideia de “vadiagem” e outras moralidades neste mesmo sentido.

Por fim, o termo “políticas trabalhistas” diz respeito às “políticas do trabalho”<sup>2</sup>, ou seja, a questões que emergem a partir das distintas relações envolvendo o trabalho como um todo. “Políticas trabalhistas” é um termo que busca dar conta (ao mesmo tempo em que busca evidenciar) das eleições que fundamentam o modo de conduzir trabalho enquanto uma atividade social. O termo deverá abarcar uma série de mecanismos e de infraestruturas diferentes, que moldam e conduzem, ao longo do tempo, o mercado de trabalho, as leis trabalhistas e os direitos assegurados aos trabalhadores. A utilização deste termo servirá para condensar e agrupar estes diferentes elementos e poder identificar as modificações de uma maneira mais ampla no universo do trabalho no Brasil. Portanto, não se trata apenas de políticas públicas ou de ações especificamente propostas pelo governo no fomento ou na geração de postos de trabalho, amparo ou inserção de grupos, como o termo, muitas vezes, é empregado<sup>3</sup>. Para além destas ações, que estão obviamente

---

<sup>2</sup> O termo não se associa à ideia de “política do trabalho” (no singular) de Marcio Pochmann (1993), desenvolvida em sua tese de doutorado e que diz respeito às políticas desenvolvidas pelos Estados no pós guerra de 1945 a 1973. Esta intervenção do estado na economia também é chamada de *Welfare State* e caracteriza um modelo de política de assegurar postos de trabalho e seguridade social em ampla escala.

<sup>3</sup> “Políticas trabalhistas”, muitas vezes, aparece nas mídias como um termo recorrente das ações - ou a falta delas - relacionadas ao enfrentamento de crises econômicas. O termo aparece, muitas vezes,

abarcadas no termo, sua utilização serve para ajudar na comunicação e facilitar o entendimento do trabalho e suas modificações na história brasileira.

## 2.1 POLÍTICAS TRABALHISTAS NO BRASIL

O caminho das políticas trabalhistas no Brasil representa um longo e tortuoso percurso. Embora diversas atividades ligadas ao trabalho existam desde o período colonial no Brasil, é somente a partir de 1930 que o país contará com um mercado de trabalho consolidado e orientado a partir de regras uniformes. O fato de o sistema colonial ter baseado sua economia em um modelo de extração de recursos tão alto resultou em um complexo sistema de trabalho escravo que perdurou entre 1530 e 1888.

Ao longo destes mais de 350 anos, praticamente todo o trabalho desempenhado no Brasil foi feito por escravos e por uma pequena parcela de trabalhadores livres. Os reflexos de séculos de escravidão são observados até hoje em efeitos profundamente enraizados na cultura, na economia e na política brasileira. Entretanto, durante este período, não podemos afirmar que existisse um mercado de trabalho no país. Justamente ao contrário, o que caracteriza este período é a usurpação da mão de obra escrava e da existência de um “não-mercado de trabalho” (BARBOSA, 2016). A razão da existência deste não-mercado de trabalho é justamente pelo duplo papel do escravo nas estruturas de produção e reprodução da economia, pois este representava tanto a força de trabalho utilizada na produção, como era objeto da economia, pois seu corpo era um produto comercializado amplamente no mercado.

A agricultura exportadora era o centro econômico da colônia e dependia essencialmente do tráfico de escravos para seu sucesso comercial. Embora existissem outros setores de atividade, como agricultura de subsistência, pecuária e indústria, estes possuíam papel inferior àquele que dava sentido à colonização, que era a exportação (PRADO, 1942). Este cenário muda lentamente à medida em que um novo setor de serviços e comércio urbano começa a se desenvolver nas cidades e alguns escravos libertos vão ocupando estes espaços, mas sem ainda caracterizar um trabalho assalariado. Antes disso, surgiram diversos tipos de relações de um

---

relacionado à uma demanda por políticas que visem a superação do desemprego e da desigualdade social.

trabalho não escravo, mas que conservavam os traços de servidão que caracterizaram o antigo regime. O período de transição entre este não-mercado de trabalho e sua consolidação em 1930 é marcado por um conjunto de leis e ações produzidas pelo Império para defender o interesse dos quase-empregadores naquele contexto onde o trabalho escravo era reduzido e passava a ser cada vez mais escasso (BARBOSA, 2016). Este conjunto de ações visavam a estender o controle sobre a força de trabalho daqueles escravos agora livres. No caso da Lei do Ventre Livre (BRASIL, 1871), os escravos ficariam sob controle dos seus senhores até completarem 21 anos, após, estariam “livres”. Porém, a lei mantinha alguns dispositivos de controle, incluindo o emprego da noção de “vadiagem” àqueles que se recusarem ou não encontrarem ocupação laboral.

§ 5º Em geral, os escravos libertados em virtude desta Lei ficam durante cinco anos sob a inspecção do Governo. Eles são obrigados a contractar seus serviços sob pena de serem constringidos, se viverem vadios, a trabalhar nos estabelecimentos publicos. Cessará, porém, o constringimento do trabalho, sempre que o liberto exhibir contracto de serviço (BRASIL, 1871).

Este trecho demonstra o quanto a ocupação de postos de trabalho necessitava ainda de mecanismos coercitivos para operar na prática. Outros mecanismos existentes na época regulavam aspectos gerais da vida destes escravos livres, como o fato de só poderem trocar de município após cinco anos de libertos. Este breve panorama nos permite entender que, embora não existisse um mercado de trabalho consolidado, aos poucos – e à medida em que os centros urbanos iam se tornando mais populosos e complexos – diversas políticas trabalhistas estavam sendo criadas para manter a estrutura de produção daquela época. Com cada vez mais escravos livres, tornava-se necessária a criação de instrumentos legais que orientassem a organização social produtiva. Como se pode ver acima, estes instrumentos defendiam, sobretudo, os antigos senhores de escravos e agora “quase-empregadores”. À época da Proclamação da República, em 1889 e, conseqüentemente, a instauração da Constituição Republicana, a escravidão já era uma atividade proibida por lei (BRASIL, 1888) e, com isso, surgia a necessidade de novas políticas trabalhistas para dar conta das mudanças em curso. Entretanto, a primeira constituição estipulava que o Estado não poderia intervir nas relações de trabalho. Isto só foi alterado em 1926 a partir de uma emenda

constitucional que autorizava o Congresso Nacional legislar sobre a questão do trabalho (BRASIL, 1926). Barbosa cita que estas transformações surtiram poucos efeitos efetivos na vida dos trabalhadores, o que permanecia era o Estado atuando em benefício dos empregadores de todos os tipos. Uma combinação de força com favor permeou as velhas relações de trabalho recicladas (BARBOSA, 2016).

As figuras conhecidas hoje como patrão e trabalhador começaram a aparecer nestas primeiras décadas do século XX, em decorrência da expansão industrial paulistana, estruturando, assim, a formação de um mercado de trabalho que herdava toda a trajetória das políticas trabalhistas anteriores que protegiam sobremaneira os senhores de escravos, detentores de terra e agora dos meios de produção, além de perpetuar institucionalmente o controle e a posição subalterna dos trabalhadores daquele período. Junto com essa industrialização paulista que, aos poucos, se estendeu a outras regiões do país, foram surgindo outras condições para a consolidação do mercado de trabalho brasileiro. Naqueles próximos anos, como veremos a seguir, surgiram a carteira de trabalho e a Consolidação das Leis de Trabalho (CLT), políticas nacionais e um aumento populacional nos centros urbanos que gerou a força de trabalho necessária para o desenvolvimento de um modelo econômico capitalista à exemplo de outros países.

A partir de 1930, o Brasil passa a desenvolver uma regulação pública do trabalho. Por regulação pública do trabalho, entende-se como o processo de instituição de direitos e de deveres que irão balizar as relações entre trabalhadores e empresários neste recém surgido mercado de trabalho. Esta regulação busca atenuar a desigualdade estrutural na relação de forças entre estes dois sujeitos (CAMPOS, 2015). Este processo de regulamentação do trabalho, que tem como marco inicial a década de 1930, incide diretamente sobre diversos pontos como a forma de contratação, remuneração e jornada de trabalho e, ainda que de maneira restrita e incompleta, institui alguns direitos sociais em áreas como a previdência, saúde e educação (CAMPOS, 2015). Em resumo, este processo possui como principal característica a legislação sobre direitos individuais a partir da instituição da CLT. Surgida em 1943, a CLT consolida as diversas normas esparsas existentes no campo das políticas trabalhistas no Brasil e passa a regular as relações tanto de natureza individual quanto coletiva entre trabalhadores e empresas/empregadores (BRASIL, 1943). Os trabalhadores organizados coletivamente já eram reconhecidos e tinham assegurados os seus interesses na busca por direitos e melhorias nas

condições de trabalho. Estas políticas trabalhistas visavam, à época, viabilizar relações de trabalho que orientassem o desenvolvimento de uma sociedade baseada na industrialização da economia, na urbanização da população e garantisse, a partir da manufatura, uma acumulação capitalista (CAMPOS, 2015). Ou seja, estas políticas do trabalho visavam a criação de um ambiente industrial com alta taxa de produção, que colocasse o país na rota do capitalismo industrial já consolidado em tantos outros países. Assim, a CLT assumia as convicções do Estado no sentido de consolidar um desenvolvimento capitalista. É neste sentido que Campos resume o processo de Consolidação das Leis do Trabalho em “dar direitos, avançar com o capitalismo e evitar conflitos”. Também destaca o autor que

a tentativa da CLT de regular as relações laborais, de modo amplo, exaustivo, detalhado e unilateral (por parte do Estado) fez parte desse cenário, em que se ofertavam (ao menos formalmente) vários direitos e garantias aos trabalhadores, com a condição de que estes se abstivessem do conflito, como mecanismo de definição de sua posição na sociedade que começava a se desenhar no Brasil (CAMPOS, 2015, p. 10).

Este modelo econômico realmente prospera nos anos seguintes, de maneira que o Brasil passa por uma expansão do mercado de trabalho e crescimento acelerado de sua indústria. Aspectos importantes do cenário internacional se tornam importantes para compreender as mudanças nas políticas trabalhistas adotadas no Brasil a partir desta época. Em resumo, os principais acontecimentos são a Primeira Guerra Mundial (1914-1918), a Grande Depressão (1929-1932), a ascensão do fascismo e nazismo e a urgência de uma Segunda Guerra Mundial (1939-1945) que, junto ao seu fim, traz um crescimento econômico experimentado em boa parte do mundo, junto a uma evolução do capitalismo.

Aliado a este crescimento surgem políticas de seguridade social e, mais especificadamente o *Welfare State*, ou estado de bem-estar social. No Brasil, vivemos uma ruptura democrática através do Golpe Militar de 1964 que instaurou uma Ditadura Militar até 1985. Novamente, no cenário internacional, existe a chamada Crise do Petróleo de 1973, em que os estados repactuaram as políticas econômicas e sociais que estavam sendo desenvolvidas até então e se dá início a uma trajetória de políticas liberais que culminaram na criação do neoliberalismo que se estende com significativas transformações até os dias de hoje.

O período pós Segunda Guerra Mundial foi chamado de “*golden age*”, momento em que a evolução do capitalismo foi marcada por uma adoção de políticas sociais e garantia de renda aos trabalhadores assalariados. Marcio Pochmann (1993) cita que o período de 1945-1973 registrou uma combinação entre altas taxas de crescimento econômico, baixa inflação e melhor distribuição de renda. Ele credita isso às políticas de pleno emprego, ao Estado de bem-estar social e a elevação real e geral dos salários. Junto aos lucros do capitalismo e altas taxas de produção industrial, crescia uma classe trabalhadora amparada por políticas sociais. Este crescimento se dá em um ambiente em que as inovações tecnológicas avançavam em um ritmo lento e estável. O último salto tecnológico relevante tinha ocorrido com a 2ª Revolução Industrial, na segunda metade do século XIX, quando o petróleo e a eletricidade substituíram o carvão como fonte de energia, com o desenvolvimento da indústria química, com a criação do motor a explosão, entre outros avanços (COELHO, 2016).

No Brasil governado por militares após o golpe de 1964, houve três grandes movimentos econômicos: a) o Plano de Ação Econômica do Governo (PAEG), em que foi aplicado um plano de estabilização e de mudanças institucionais profundas; b) o período do Milagre Econômico; e c) o II Plano Nacional de Desenvolvimento (PND), implementado após a primeira crise do petróleo, em 1973 (COELHO, 2016). Apesar das grandes mudanças que estes projetos realizaram no país, de uma maneira geral, eles representaram um grande fracasso e conduziram a economia nacional para um aumento de desigualdades. A última tentativa militar de retomar um crescimento e controle da inflação foi entre 1976 e 1985 e foi marcado por um esgotamento do regime que chega ao fim em 15 de março de 1985. A chamada “Crise do Petróleo” se refere ao aumento súbito do preço do barril de petróleo (que era a fonte energética mais utilizada no planeta, em especial nos grandes países capitalistas), que obrigou a maioria dos países desenvolvidos e altamente dependentes do petróleo a puxar os freios de suas economias (PRONI, 1997). Esta crise afeta as taxas de produção e, conseqüentemente, as taxas de crescimento econômico no mundo todo e, além disso, marca o fim da “*golden age*” capitalista. À medida que a maioria dos países entravam em recessão, o Brasil, que possuía um governo com sua legitimidade baseada no crescimento econômico, planejava uma “fuga para frente” da crise, apostando em um alto investimento público que gerou um

enorme endividamento e conduziu o regime ao esgotamento que levou ao seu fim (COELHO, 2016).

O Brasil pós-ditadura é um país em reconstrução sob o ponto de vista econômico e preocupado em discutir os graves retrocessos em questões de cidadania, como direitos civis, políticos e sociais. A Constituição da República de 1988 (BRASIL, 1988) é o primeiro grande acontecimento pós-ditadura, em que foram constitucionalizados e criados uma série de direitos. Apesar destes avanços, não houve qualquer avanço significativo nos direitos coletivos sobre a organização do trabalho. No cenário internacional, após a crise de 1973, as políticas que vinham sendo implementadas se tornaram pouco eficazes para manter o estímulo e crescimento da economia – aliado às outras políticas de pleno emprego, bem-estar social e proteção da classe trabalhadora dos riscos inerentes de uma economia capitalista orientada pelo mercado. Desta maneira, começam a ser difundidas as chamadas teorias neoliberais que, inicialmente, eram medidas mais ortodoxas para retomar o controle econômico e lidar especialmente com a questão da recessão e da inflação. Em um aspecto macroeconômico, as políticas econômicas e sociais foram orientadas no sentido do corte dos gastos públicos e da redução da intervenção do poder público no mercado de trabalho, que buscava uma certa “modernização” e aumento da produtividade (POCHMANN, 1993).

A partir da década de 1990, o Brasil passa a experimentar de maneira mais direta as políticas neoliberais – assunto que será tratado de maneira mais ampla a seguir–. Os parâmetros das políticas trabalhistas passam a ser orientados pelo viés presente na economia internacional, que a mesma medida que visava à diminuição dos custos de produção, também buscava elevar as suas capacidades produtivas. Obviamente esta conta não fecha sem antes tornar as condições de trabalho mais precárias. Estas mudanças acontecem em diversos aspectos e podem ser vistas em diversos setores, como a liberalização e a desregulamentação de mercados, incluindo bens e serviços e capitais, também de privatização e desnacionalização de atores (com uma presença mais proeminente das empresas multinacionais) e globalização e financeirização dos recursos produtivos (CAMPOS, 2015). Impactos significativos nas políticas trabalhistas foram as iniciativas de flexibilizar as leis trabalhistas. Sob o novo espectro das relações de trabalho internacionais, a CLT e mesmo a Constituição Federal começaram a ser questionadas como “rígidas” demais. Empresas e Estado iniciaram uma disputa por flexibilização nestas

regulações de trabalho, especialmente nos direitos laborais e sociais. Deste modo, a década de 1990 foi atravessada pelo debate de reformas de e regulamentações alternativas à CLT. Uma conquista da ala neoliberal neste sentido foi a permissão para contratação de trabalho terceirizado, aprovada pelo Tribunal Superior do Trabalho em 1993 (BRASIL, 1994). A partir de então, passou a ser permitido a contratação de trabalho terceirizado em quaisquer serviços intermediários, as chamadas atividade-meio, em que as responsabilidades por este serviço seriam das empresas que realizassem o serviço. Assim, como boa parte da América Latina e Caribe, o Brasil viu estas políticas serem aplicadas e como resultado um aumento do desemprego e informalidade, principalmente a partir de uma flexibilização nas formas de contrato e demissões, visando a diminuir ou a sustar os mecanismos de proteção social e, de certa forma, incentivando demissões e subcontratações. Estas ações foram justificadas ao longo da década como necessárias para aumentar o emprego formal e reduzir os custos do trabalho para o empresariado (DRUCK, 2011).

Estas transformações marcaram a década de 1990 e podem ser descritas como a concretização de políticas neoliberais e hegemonia do capital financeiro que trouxe consigo um aumento da flexibilização e precarização das condições de trabalho como estratégia para seus objetivos. Graça Druck (2011) sintetiza estas transformações da década da seguinte maneira:

Assim, compreende-se que a crise mundial atual é produto exatamente desse processo, da ação dos grandes investidores, apoiados nas políticas adotadas pela grande maioria dos seus respectivos governos, que tiveram como central a desregulamentação dos mercados, isto é, a liberalização sem limites para a mobilidade do capital, cujos custos recaíram sobre os trabalhadores, conforme alertado pela OIT, em relatórios sobre o trabalho e o emprego no mundo, nas duas últimas décadas, cujos indicadores expressam um déficit de trabalho decente, ou, dito de outra forma, sinalizam a precarização social do trabalho ainda como predominante (DRUCK, 2011, p 46. )

Esta agenda neoliberal teve continuidade nos anos 2000 ao redor do mundo e, apesar de se manter presente no Brasil, o Estado volta a exercer certo protagonismo nas políticas trabalhistas nacionais. A principal diferença está no trato do governo aos problemas e as estratégias de enfrentamento destes. Enquanto na década passada o diagnóstico era de que os problemas do trabalho eram resultado da sua rigidez e apenas por meio de reformas flexibilizantes seria alcançado

melhores resultados econômicos e sociais, a partir do início da década de 2000 o Estado passa a acreditar que o problema reside na falta de dinâmica do mercado econômico. Assim, a solução foi fomentar a demanda daquela parcela que se encontrava às margens do consumo de bens e serviços, ao passo que este consumo, por sua vez, tinha por base os rendimentos do trabalho e também das transferências sociais, iria colaborar com o avanço geral da economia (CAMPOS, 2015). Isto implica em uma alteração nas políticas trabalhistas à medida que este novo direcionamento não se baseava estritamente na flexibilização das regulamentações do trabalho. Com o foco no consumo, a ampliação de postos de trabalho e salário era um dos pilares essenciais.

Por meio deste breve resgate das regulamentações em torno do trabalho no Brasil, espera-se subsidiar as questões a seguir sobre os processos de flexibilização e precarização do trabalho que serão analisadas a partir de experiências recentes, como a Reforma Trabalhista de 2017. De maneira geral, a recuperação deste histórico nos permite compreender o local do trabalhador nas relações de força com as estruturas que ditam as políticas trabalhistas no Brasil. Desde a existência de um não-mercado de trabalho, é possível observar a instituição de mecanismos coercitivos com objetivo de manutenção de um modo específico de produção – e que privilegia os detentores do poder, em detrimento daqueles que, de fato, o produzem. Com o passar do tempo foi visto que, a partir da lenta industrialização do país e a criação de uma infraestrutura legal a respeito do trabalho, se manteve uma certa unicidade e estabilidade nas regulamentações do trabalho durante as décadas de 1930 e 1970, com avanço de garantias e regulamentações. Com a introdução de ideias neoliberais após a crise de 1973 e o rearranjo internacional dos modelos capitalistas, o Brasil passou a experimentar mudanças significativas ao longo das décadas de 1980 e 1990, em um movimento que se acentuou ainda mais nos anos recentes, conforme veremos a seguir.

### **3 A REFORMA TRABALHISTA DE 2017: PRECARIZAÇÃO E A EMERGÊNCIA DO CAPITALISMO DE PATAFORMA NO BRASIL**

Quando, em cerimônia no Palácio do Planalto, o então presidente interino, Michel Temer, sancionava a nova lei da Reforma Trabalhista argumentou dizendo que, embora muito se falava, “ninguém tinha a ousadia e coragem” de realizar a reforma. Justificou que se tratava de uma modernização das leis e que, além de preservar direitos, iria gerar empregos. Ainda afirmou estar revolucionando o país. Disse ele, “não são quatro anos, oito anos, são 14 meses que, deixando toda modéstia de lado, estão revolucionando o país” (AMARAL, 2017). Passados quatro anos da Reforma Trabalhista, a tal “modernização” não trouxe consigo a geração de novos empregos, tampouco a promessa de um novo país se cumpriu. Longe disso, o país acumula fracassos econômicos e persiste ainda uma alta taxa de desemprego. Homero da Silva afirma que o Brasil vive uma eterna reforma e o que lhe chama atenção neste caso é a urgência pregada pelo governo em aprovar a reforma:

a perplexidade reside no fato de que a reforma trabalhista, num dado momento, foi vendida como urgente, avassaladora e inegociável, a ponto de o governo federal ter insistido num pacote de cerca de 100 dispositivos de lei que não puderam ser minimamente ajustados ou estudados (SILVA, 2017, p. 6-7).

Em sua publicação, “Comentários à reforma trabalhista”, lançada ainda em 2017, Silva afirma que o nível de insegurança gerado pela reforma era alto, em muito em razão da enorme quantidade de contrassensos internos e o desrespeito geral aos preceitos básicos da Justiça do Trabalho e da participação social. Sabe-se que não há bola de cristal e que adivinhar, prever ou receitar soluções para o futuro não é o trabalho dos gestores e formuladores de políticas públicas – muito embora se acredite – entretanto, é comum que discursos políticos estejam apoiados em promessas, modernizações e projeções de cenários futuros. Em muitos casos, parte do sucesso da agenda reformista neoliberal está no apelo de seu discurso junto à classe trabalhadora (cada vez mais fragilizada e desmobilizada). No exemplo brasileiro mais recente, que prometia gerar milhares de empregos, seu fracasso é explicado pela falta de outras reformas. Com este argumento se mata “dois coelhos com uma cajadada só”, pois se explica o fracasso da geração de empregos e, ao mesmo tempo, estimula a ampliação das reformas. Neste sentido, sempre há um

próximo passo a ser dado – e novos sacrifícios a serem feitos – em nome do progresso, da modernização e da geração de empregos.

Recuperando, de maneira breve, o contexto da reforma trabalhista, observa-se que ela significa uma retomada, em velocidade muito mais acelerada, das discussões neoliberais presentes na década de 1990. A seguir, apresenta-se um breve resumo dividido por tópicos deste cenário:

a) Década de 1990:

- i) Introdução do neoliberalismo a partir dos governos de Fernando Collor (1990 a 1992) e Fernando Henrique Cardoso (1995 a 2003);
- ii) Privatização de empresas públicas e desregulamentação dos direitos do trabalho.

b) Década de 2000:

- i) Governos populares-progressistas, com Luís Inácio Lula da Silva (2003 a 2011) e Dilma Rousseff (2011 a 2016);
- ii) Ampliação de acesso ao consumo e ampliação de postos de trabalho.

c) Crise financeira 2007/08

- i) Crise da “bolha imobiliária” com repercussão internacional;
- ii) Aumento da flexibilização do trabalho.

d) Expansão tecnológica - década de 2010:

- i) Indústria 4.0;
- ii) Aumento das tecnologias digitais para gerenciamento do trabalho.

e) Golpe parlamentar de 2016:

- i) Impeachment da presidenta Dilma Rousseff;
- ii) Posse de Michel Temer;
- iii) Retomada da agenda neoliberal.

f) Reforma Trabalhista de 2017:

- i) Ampliação das flexibilizações do trabalho;
- ii) Aumento da precarização.

A partir da descontinuidade dos governos populares-progressistas, apresenta-se uma retomada da agenda neoliberal que passa a aplicar suas transformações em caráter de urgência. Tão logo foi empossado como presidente, após o golpe parlamentar ter resultado em um processo de *impeachment*, o governo de Michel Temer propôs o Projeto de Lei Complementar n. 38/2017. Após o projeto ser aprovado e sancionado, tornou-se a Lei n. 13.467/2017, popularmente chamada de “Reforma Trabalhista”, a qual alterou a Consolidação das Leis do Trabalho em mais de cem pontos. Desde sua tramitação, a lei passou por diversas discussões e aglutinou emendas significativas ao projeto originalmente proposto. Por meio de seu caráter de urgência, a reforma introduziu no país uma extensa flexibilização das relações de trabalho, alcançando o sucesso que não fora alcançado nas décadas passadas (Temer fala que ninguém havia tido a “coragem”, mas na verdade era menos coragem e mais condições políticas que faltaram aos seus antecessores).

O sucesso alcançado pelo governo se explica muito pelo sentido de urgência ao qual foi dado nos debates públicos acerca da reforma. Para compreender melhor este processo, é proposto aqui analisar a reforma trabalhista a partir de dois pontos: (a) as condições que tornaram possível a implementação de uma reforma tão extensa e (b) as suas consequências práticas para as políticas trabalhistas brasileiras.

“Não fale em crise, trabalhe”, disse o recém empossado presidente interino da república Michel Temer em seu primeiro discurso oficial. A frase traz uma história espontânea e aleatória sobre seu significado: diz o presidente que estava trafegando por uma rodovia quando leu a frase exposta em um outdoor em frente a um posto de gasolina. A partir disso refletiu e concluiu que:

Interessante essa coisa da crise (...) sobre ter fatores econômicos, materiais, reais, verdadeiros (...) mas também tem um sentimento psicológico. Se você começa a falar muito em crise, você se convence de que há crise e se desanima. (...) Pois muito bem, quando eu disse isso, “não fale em crise, trabalhe”. A imprensa foi ao local e verificou que o posto de gasolina, não os demais estabelecimentos comerciais, havia falido. E isto dois dias depois que eu disse a frase no meu discurso. A informação é verdadeira e correta, mas hoje, quando eu vejo este entusiasmo aqui presente eu digo... e nós estamos com 45 dias de governo. Eu digo, interessante, faliu por conta do sistema econômico anterior. No sistema econômico atual, ninguém irá falir. Tenho absoluta convicção disso (MICHEL..., 2017, n.p.).

A frase foi seguida de um longo aplauso por parte do público, na sua gritante maioria homens que, com seus cabelos brancos e ternos alinhados, sorriam concordando com o presidente. O conteúdo desta frase se tornou, ao longo do governo interino, uma poderosa peça publicitária e que demonstrava, a partir deste curto enunciado, um traço fundamental do capitalismo: a capacidade de seduzir a partir da simplificação. Esta estratégia de imprimir uma carga ideológica, a partir de simples enunciados, se tornou o mote da campanha a favor da reforma trabalhista. O próprio conceito de “crise” foi mobilizado de maneiras distintas para autorizar, primeiro, o *impeachment* da presidenta Dilma Rousseff, e em segundo lugar, a aceitação popular da reforma trabalhista.

Num primeiro momento, Dilma Rousseff e, de maneira mais ampla, o próprio Partido dos Trabalhadores (PT) eram culpados (os únicos, aliás) por instalar no país uma crise econômica e política a partir das práticas de corrupção supostamente praticadas pelo partido. Uma vez culpados e, ao fim do processo de *impeachment*, Michel Temer assume a presidência e logo trata de retirar a palavra “crise” do vocabulário político do país. Deste modo, não se deve mais falar em crise, mesmo que toda construção do argumento anterior era baseada na instalação de uma crise sem precedentes. A crise agora deveria ser esquecida ou, se possível, substituída pela ideia de trabalho. Esquecer da crise e trabalhar era a solução mágica proposta pelo presidente. Esta estratégia discursiva apresenta o trabalho como o pilar para a superação das mazelas sociais e crise econômica e encontra grande espaço na sociedade, haja visto que o país estava imerso em uma crise no setor de empregos. A frase do presidente soava como uma convocação, como um convite carregado de um apelo motivacional para a retomada do trabalho.

Uma análise discursiva em torno da reforma trabalhista é feita por Aparecido Pires de Moraes Sobrinho. Em seu artigo intitulado, “Análise do discurso da reforma trabalhista nas notícias do G1, 2016-2017” (2020), investiga como os agentes econômicos e o governo utilizaram um discurso extremamente bem pensado para garantir a aprovação da reforma trabalhista no Brasil e garantir apoio popular. A metodologia utilizada por Moraes Sobrinho é a análise do discurso francesa, método que busca articular os fenômenos linguísticos com os processos ideológicos, identificando relações de poder entre locutor e receptor (BRANDÃO, 2004). Para execução desta pesquisa, o autor fez um levantamento de matérias publicadas no G1, portal de notícias da Rede Globo. As notícias são classificadas a partir de quem

é o autor dos enunciados, que se dividem em linhas editoriais (assinados pelo próprio jornal) ou em especialistas. “professores, ministros, presidentes de corporações, líder sindical, advogado trabalhista, entre outros, que são convidados a dar sua opinião sobre a reforma trabalhista” (MORAES SOBRINHO, 2020). A análise do autor sobre estas abordagens é de que os especialistas reforçam a necessidade de aprovar a lei e, muitas vezes, utilizam categorias de oposição como a “velha” lei e a “nova” lei, construindo um discurso de que a reforma tratá benefícios e emprego aos trabalhadores. Moraes Sobrinho traz um exemplo de matéria publicada no G1 no dia 13 de julho de 2017, em que José Pastore, especialista em Relações do Trabalho argumenta que:

Hoje a CLT abrange digamos ‘os mais bem localizados na escala social’. Aqueles que têm mais renda, mais educação. Aí que ela protege. Os demais, não protege. Tem determinados casos em que eles estão totalmente na ilegalidade. A Reforma Trabalhista propõe formas de contratar essas pessoas que vão legalizar o ilegal, dando proteção aos trabalhadores (PASTORE, 2012, n.p.).

De maneira geral, no discurso utilizado pelo governo durante a campanha pela aprovação da reforma trabalhista, podemos destacar dois pontos principais: primeiro o seu caráter modernizante e, em segundo lugar, a ameaça da não aprovação piorar ainda mais a crise. Utilizando a reforma trabalhista como um contraponto à CLT, a equipe do governo difundia a ideia de “novo” e “velho”. Os agentes econômicos envolvidos na reforma e o Estado trabalharam no sentido de desqualificar as leis trabalhistas. Classificando a CLT como um “dinossauro” de 1940, assumem a urgência de modificá-la. Contrapondo o “novo” com o “velho”, imprimem um valor modernizante para a reforma trabalhista. O outro aspecto presente no discurso governista parece ser uma estratégia, tal qual um plano b, para o caso do primeiro argumento não surtir efeito. Neste caso, uma ameaça direta à população. Caso não fosse aprovada a reforma trabalhista, o “desemprego continuará em alta” ou então “a economia não voltará a crescer”. Este discurso recheado de ameaça utiliza a ideia de causa e efeito para persuadir a população. E, neste caso, o efeito irá incidir diretamente na população.

Quanto aos efeitos da reforma trabalhista, podemos destacar que seus principais aspectos dizem respeito às normas de proteção do trabalho, envolvendo formas de contratação, remuneração, jornada de trabalho, segurança e saúde no

trabalho, organização do trabalho e no papel e na forma de funcionamento das instituições públicas e do sindicalismo (KREIN *et al.*, 2019). Para sintetizar os principais elementos presentes na reforma trabalhista, apresenta-se um quadro conceitual elaborado por José Krein (2018), em que o autor apresenta um esquema bastante elucidativo sobre as mudanças aplicadas pela lei.

Quadro 1 – Principais elementos da reforma trabalhista

EIXOS DA REFORMA	PRINCIPAIS MUDANÇAS
Flexibilidade nas modalidades de contratação	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Liberalização da terceirização</li> <li>2. Novas modalidades de contratação:               <ul style="list-style-type: none"> <li>– ampliação do contrato temporário</li> <li>– ampliação do contrato parcial</li> <li>– contrato intermitente</li> <li>– teletrabalho</li> </ul> </li> <li>3. Estímulo à contratação como autônomo e Pessoa Jurídica</li> <li>4. Facilidade para demitir</li> <li>5. Redução dos gastos com a demissão</li> </ol>
“Despadronização” da jornada	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Flexibilidade da jornada:               <ul style="list-style-type: none"> <li>– Banco de horas</li> <li>– Compensação individual</li> </ul> </li> <li>2. Extensão para todos os setores jornada 12 X 36</li> <li>3. Pausa amamentação será negociada</li> <li>4. Redução horário de almoço</li> <li>5. Não pagamento das horas <i>in itinere</i></li> <li>6. Pagamento do horário produtivo</li> <li>7. Não pagamento de horas extras no home office</li> </ol>
Remuneração variável	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Remuneração variável</li> <li>2. Redução de salários por meio de negociação coletiva</li> <li>3. Pagamento como não salário</li> <li>4. Descaracterização do salário</li> <li>5. Parcelamento dos pagamentos</li> </ol>
Outros aspectos das condições de trabalho	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Permissão de mulheres grávidas ou lactantes trabalharem em ambientes insalubres</li> <li>2. Limpeza uniforme</li> <li>3. Fragilização da fiscalização</li> </ol>

Fonte: Adaptado de Dossiê Sociedade, Trabalho e Sindicalismo na contemporaneidade (KREIN, 2018).

A observação do Quadro 1 nos sugere uma interpretação da reforma que divide seus efeitos em três grandes eixos. O primeiro diz respeito à flexibilização das modalidades de contratação. Nesse sentido, a reforma oferece um leque de opções aos empregadores, enquanto deixa os empregados mais vulneráveis. É possível tomar como exemplo disso a desfiguração da relação de emprego disfarçada com a possibilidade da contratação do autônomo de forma continuada, configurando-se

como uma forma de legalizar a contratação do trabalhador como pessoa jurídica em substituição ao contrato assalariado (KREIN, 2018). Já o segundo grande eixo se refere à remuneração e nos permite observar que, entre outros aspectos, a reforma aprofunda as possibilidades do salário se tornar um componente variável vinculado ao desempenho da empresa, do grupo ou do indivíduo, o que desconstrói uma perspectiva de garantir mínima segurança à remuneração do trabalhador, pois o risco do negócio deixa de ser somente da empresa, dividindo, assim, os riscos, mas obviamente não compartilhando os êxitos. Por fim, o terceiro eixo diz respeito a maneira com que a remuneração passa a ser muito mais variável e descaracterizada, podendo adquirir formas de pagamento como não salário e também estar mais vulnerável à redução por meio da negociação direta entre o coletivo de trabalhadores e os empregadores.

Um outro aspecto importante que nos chama atenção é enquanto as questões relacionadas à assunção de riscos e de maneira mais direta sobre a própria saúde do trabalhador:

enquadramento da insalubridade e a prorrogação de jornada em ambientes insalubres, decisões eminentemente técnicas, ocorram por meio de negociação coletiva; permite que grávidas e lactantes trabalhem em ambientes insalubres; e imputa ao trabalhador a responsabilidade pela higienização dos uniformes, estimulando o espraiamento dos agentes de risco e contaminação do ambiente laboral para o conjunto da sociedade” (GALVÃO *et al.*, 2017, *apud* KREIN, 2018, p. 91.).

A partir do exposto até aqui, fica claro que a Reforma Trabalhista de 2017 utilizou de várias técnicas discursivas para acelerar a sua tramitação e promover as mudanças que eram esperadas, em grande parte, pelo setor econômico que apoiou em larga escala o golpe parlamentar de 2016 que resultou no *impeachment* da presidenta Dilma Rousseff. O conteúdo desta reforma incide diretamente sobre os processos e as dinâmicas sociais da sociedade brasileira, com impactos econômicos, sociais e na saúde dos trabalhadores. Embora o discurso pré-reforma pregasse a necessidade de aprovação da lei para reverter os altos índices de desemprego, o que se viu de resultado prático foi um aumento nas taxas de desocupação no país, o que também foi observado nas relações de trabalho informais. Passos e Lupatini (2020) analisam o efeito contrário desta reforma. A partir dos dados do IBGE referentes à taxa de desocupação no país, observa-se que entre os anos de 2012 e 2014 girava em torno de 6% a 8%, obtendo sua menor taxa

(6,2%) em 2013. O crescimento do desemprego inicia-se em 2015 e alcança o patamar em torno de 13,6% no primeiro semestre de 2017. Com a aprovação da Reforma Trabalhista, no ano de 2017, os autores verificam que não houve uma queda significativa, mas que há redução da taxa de desocupação para 11,8% no fim de 2017, com, aproximadamente, dois meses de vigência da lei. Ao completar um ano da reforma, a taxa de desemprego estava em torno de 12,4% (dezembro/2018), mantendo o mesmo índice apontado no início da vigência da lei e o dobro da taxa de desemprego no ano de 2014. O número de desempregados (pelo indicador população desocupada, contingente médio) quase dobrou entre 2014 (6,7 milhões) e 2018 (12,8 milhões). Em 2015, o número de desempregados era de 8,6 milhões, saltou para 11,8 milhões, em 2016 e, desde então, não houve reversão dessa trajetória: 12,2 milhões, em 2017 e 12,8 milhões, em 2018 (PASSOS e LUPATINI, 2020).

Atualmente, a taxa de desocupação alcança o maior número já registrado na série histórica do IBGE (IBGE, 2021), atingindo 14,7%. A série histórica pode ser vista abaixo no Quadro 2.

Figura 1 – Série histórica da taxa de desocupação - IBGE 2012-2021



Fonte: "IBGE – Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios Contínua mensal"

Fonte: IBGE

Além de efeitos sobre as taxas de ocupação, a reforma incide sobre as condições de trabalho dos brasileiros. Entre 2016 e 2018, houve um aumento de 9,3% no número de trabalhadores sem carteira e de trabalhadores por conta própria

de 8,4% (PASSOS; LUPATINI, 2020). Estes dados caracterizam um aumento do trabalho informal, conforme dados do IBGE, a informalidade atingiu 41,6% dos trabalhadores no país no final de 2019 (CAMPOS, 2020). Em números totais, representam 39,3 milhões de pessoas que são representadas, em sua maioria, por população preta ou parda (47,4%) e sem instrução ou ensino fundamental incompleto (62,4%). O número de trabalhadores informais com ensino superior completo era de 21,9%. A pesquisa também traz informações sobre as contratações na modalidade “trabalho intermitente” que passou a valer a partir de 2017 com a aplicação da Reforma Trabalhista. Em 2018, houve 71 mil contratações nesta modalidade, saltando para 155 mil em 2019, representando 1% das contratações por carteira assinada no país (CAMPOS, 2020).

Estes dados comprovam que as promessas de modernização, ampliação de postos de trabalho e melhora nas relações de trabalho no Brasil não passaram de mero recurso discursivo para acelerar o processo de tramitação da lei e garantir com que houvesse apoio popular na sua aprovação. Em decorrência disso, houve um aumento das flexibilizações e desregulamentações, gerando uma massa de trabalhadores descobertos de mecanismos de proteção. As políticas trabalhistas em curso acentuam as condições degradantes de trabalho e tornam evidentes um avançado processo de precarização do trabalho. A seguir uma discussão a respeito deste assunto será realizada, em direção às transformações tecnológicas e digitais que acentuaram este processo.

### 3.1 A PRECARIZAÇÃO DO TRABALHO COMO CONSEQUÊNCIA DO NEOLIBERALISMO

As transformações experimentadas no Brasil no curso dos últimos anos são reflexos de um movimento amplo das políticas internacionais. Este movimento foi chamado de neoliberalismo e apresenta as suas origens, ainda, na década de 1940. O lançamento de Friedrich Hayek, “Caminho da Servidão”, denota o início das ideias neoliberais. O autor lançava uma crítica ao Estado de bem-estar social e as políticas intervencionistas do Estado, tidas como assistencialistas. Devido à força política dos ideais do Estado de bem-estar social naquela época, as discussões propostas por Hayek estiveram à margem do pensamento filosófico até meados de 1970, onde existe uma renovação das ideias liberais, juntamente com a crise de 1973 e a

urgência dos governos de Margareth Thatcher e Ronald Reagan, respectivamente na Inglaterra e nos Estados Unidos da América.

Na concepção do ideário neoliberal, difundido por Hayek, a função do Estado é auxiliar na difusão de conhecimentos e de informações, permitindo uma maior mobilidade econômica, sem centralização de decisões. Neste sentido, o Estado deveria apenas zelar pelo bom funcionamento do mercado, garantindo apenas leis que visem a proteger a propriedade privada, a liberdade de expressão, a manutenção dos cárceres e a defesa de fronteiras (CARVALHO, 2000). A proposta destas ideias imagina um Estado responsável apenas por realizar uma manutenção da livre concorrência individual, atuando apenas em setores menos atrativos para a iniciativa privada. Estas ideias formam o que se convém chamar de Estado Mínimo, um modelo de Estado não interventor nos assuntos econômicos da sociedade, relegados todos ao privado.

Desde a década de 1970 e, mais especificadamente a partir de 1980, o neoliberalismo vem sendo colocado em prática em países ao redor do globo. Por meio de uma grande resignificação dos papéis políticos dos Estados, transformações significativas acontecem de maneira extremamente semelhante em diferentes países. Sob o neoliberalismo, reforma-se o Estado tanto dos países que se haviam organizado em moldes socialistas como os que sempre estiveram organizados em moldes capitalistas (IANNI, 1998). Neste âmbito se acentua a desregulamentação das atividades econômicas pelo Estado e a privatização de empresas produtivas estatais. Deste modo, o poder estatal é liberado de todo empreendimento econômico ou social que possa interessar ao capital privado, seja ele nacional ou internacional. A justificativa para tal é que a gestão pública ou suas atividades diretas ou indiretamente econômicas são sempre ineficazes – ou, no mínimo, menos eficazes que as privadas (IANNI, 1998) –. No curso destas ideias, tem-se a criação de uma utopia neoliberal que, ao pregar a redução do Estado, pinta este como o contrário às ideias de liberdade individual e fonte de corrupção (IBARRA, 2011). Na ordem econômica, esta utopia acredita na regulação autônoma do mercado e na livre organização internacional por meio de processos da globalização que ocorrem para além das esferas públicas e políticas dos países em questão. Em síntese, a utopia neoliberal exalta as virtudes abstratas dos mercados, dos prêmios aos mais aptos, da competitividade, da eficiência, das ganâncias, dos direitos de propriedade e da liberdade de contratação (IBARRA, 2011).

Como consequência direta ao mundo do trabalho, a adoção de políticas neoliberais vem inaugurando diversas discussões a respeito das condições degradantes que a falta de regulamentação impõe aos trabalhadores. De uma maneira ampla, o conceito de precarização vem sendo utilizado para condensar estas diferentes facetas do neoliberalismo no mundo do trabalho. A próxima parte deste texto, portanto, irá discutir sobre a definição do termo “precarização” e identificar as principais ocorrências deste fenômeno na sociedade atual.

A implementação da Reforma Trabalhista, em 2017, trouxe para dentro do arcabouço legal da legislação do trabalho uma série de condutas, práticas e situações que já aconteciam, em certa medida, em nossa sociedade. Em síntese, a introdução de uma regulamentação do trabalho menos protetiva proporciona mais liberdade aos empregadores e permite o avanço sobre diversos pontos já expostos aqui neste trabalho. Estas medidas, em geral, visam (a) ampliar a adoção de contratos atípicos e rebaixar direitos do contrato padrão; (b) flexibilizar a utilização do tempo de trabalho; (c) alterar as regras de remuneração do trabalho, especialmente em relação às formas de pagamento (mais variáveis) e à política do salário mínimo; (d) fragilizar as regras de segurança e saúde do trabalho; (e) enfraquecer a atuação pública na fiscalização do respeito à legislação trabalhista; (f) descentralizar a definição das normas e redefinir o papel dos sindicatos. Quando em prática, todos estes pontos resultam em uma condição insustentável para muitos trabalhadores. Acontece que esta condição insustentável, como já vimos, não é uma novidade. De maneira estrutural, o trabalho foi concebido de maneira completamente insalubre aos trabalhadores no Brasil. De todo modo, há de se atentar às transformações que estas transformações trazem às políticas trabalhistas, sobretudo quanto a sua escala e dimensão. Graça Druck afirma que a precarização social do trabalho é um novo e um velho fenômeno, porque é diferente e igual, porque é passado e presente e porque é um fenômeno de caráter macro e microsocial (DRUCK, 2011).

Para Druck (2011), o processo de financeirização da economia é o que passa a ditar as novas regras das políticas do trabalho e a flexibilização e a precarização do trabalho são os modos centrais para isto acontecer. O Estado, agindo como um “gestor dos negócios da burguesia”, auxilia neste processo ao proporcionar a desregulamentação interna de seus sistemas produtivos. Este processo conduz a uma nova organização das forças produtivas, em que se destaca o florescimento de

um novo tipo de trabalhador, em especial, aqueles associados às novas Tecnologias da Informação e Comunicação (TIC). Estes são os profissionais de call center, telemarketing, hipermercados e que configuram uma enorme parcela do trabalho desempenhado hoje em escala global. A implementação destas novas tecnologias permite uma nova organização nas fábricas e nas grandes empresas. A partir da entrada do maquinário informacional/digital, grandes empresas passam a operar com uma porcentagem muito menor de trabalhadores. Esta diminuição, entretanto, é só uma forma aparente, pois a redução de trabalhadores implica na utilização de uma mão de obra praticamente invisível. São os trabalhadores terceirizados e que, muitas vezes, em razão das próprias tecnologias digitais, desempenham este trabalho em outros locais e, até mesmo, em outros países. À medida que estas mudanças começam a acontecer se percebe uma precarização estrutural do trabalho. Bourdieu fala de uma “estratégia de precarização”, identificando suas razões como produto de uma vontade política e não somente uma fatalidade econômica. Esta vontade política vê a precarização como um

regime político [...] inscrita num modo de dominação de tipo novo, fundado na instituição de uma situação generalizada e permanente de insegurança, visando a obrigar os trabalhadores à submissão, à aceitação da exploração (BOURDIEU, 1998, p. 124-125).

Franco e Druck (2009) propõem uma tipologia da precarização do trabalho. Esta tipologia é estruturada em seis pontos, demonstrados a seguir a partir da construção elaborada pelos autores:

1. Vulnerabilidade das formas de inserção e desigualdades sociais: o primeiro tipo de precarização do trabalho diz respeito às formas de mercantilização da força de trabalho que produziram um mercado de trabalho heterogêneo, segmentado, marcado por uma vulnerabilidade estrutural e com formas de inserção (contratos) precários, sem proteção social, cujas formas de ocupação e o desemprego ainda revelam um alto grau de precarização social;

2. Intensificação do trabalho e terceirização: o segundo tipo de precarização do trabalho diz respeito ao novo padrão de gestão e organização do trabalho baseado na intensificação e terceirização. O crescimento deste tipo de atividade tem efeitos nos contratos, remuneração, condições de trabalho e saúde e na representação sindical;

3. Insegurança e saúde no trabalho: o terceiro tipo de precarização social refere-se às condições de (in)segurança e saúde no trabalho – resultado dos padrões de gestão que desrespeitam o necessário treinamento, as informações sobre riscos, as medidas preventivas coletivas, etc., na busca de maior produtividade a qualquer custo, inclusive de vidas humanas. Um importante indicador dessa precarização é a evolução do número de acidentes de trabalho no país, mesmo que reconhecidamente sejam estatísticas sub-registradas;

4. Perda da identidade individual e coletiva: o quarto tipo de precarização social tem suas raízes na condição de desempregado e na ameaça permanente da perda do emprego que tem se constituído numa eficiente estratégia de dominação no âmbito do trabalho. O isolamento e a perda de enraizamento, de vínculos, de inserção, de uma perspectiva de identidade coletiva, resultantes da descartabilidade, da desvalorização e da exclusão, são condições que afetam decisivamente a solidariedade de classe, solapando-a pela brutal concorrência que se desencadeia entre os próprios trabalhadores;

5. Fragilização da organização dos trabalhadores: o quinto tipo de precarização pode ser identificado nas dificuldades da organização sindical e das formas de luta e representação dos trabalhadores, decorrentes da violenta concorrência entre eles próprios, da sua heterogeneidade e divisão, implicando uma pulverização dos sindicatos, criada, principalmente, pela terceirização;

6. Condenação e descarte do Direito do Trabalho: por fim e, não menos importante, a fetichização do mercado tem orquestrado e decretado uma “crise do Direito do Trabalho”, questionando a sua tradição e existência, o que se expressa no ataque às formas de regulamentação do Estado, cujas leis trabalhistas e sociais têm sido violentamente condenadas pelos “princípios” liberais de defesa da flexibilização, como processo inexorável trazido pela modernidade dos tempos de globalização.

Ricardo Antunes (2001), ao examinar o processo de transformação das forças produtivas, afirma que “há também, em escala mundial, uma ação destrutiva contra a força humana de trabalho, que se encontra hoje na condição de precarizada ou excluída” (ANTUNES, 2001, p 36-37.). Impedido de extinguir a classe trabalhadora, este novo modelo trata, portanto, de precarizá-la e isto, por sua vez, acontece de maneira bastante específica. É por meio da desregulamentação, da flexibilização e da terceirização. Atividades desvalorizam a força de trabalho humana. Neste sentido, a precarização é um enfraquecimento físico e social do trabalhador. Guy

Standing (2011), ao cunhar o termo “precariado”, busca nomear aqueles trabalhadores que estão inseridos nas atividades mais degradantes do mercado de trabalho. O termo precariado deriva das ideias de “proletariado” e “precarizado” e dá nome a uma nova classe social formada por este sujeito desprovido de direitos, estabilidades e garantias de renda.

A partir da exposição da discussão acima, o termo precarização se configura como um modo específico de degradação do trabalhador a partir da entrada de políticas neoliberais no campo das políticas trabalhistas. Esta definição não exclui, entretanto, os modos de exploração anteriores a este período histórico, mas dada a centralidade de sua definição, a partir das consequências recentes do neoliberalismo, o termo assume sentido enquanto associado às recentes perdas de direitos e condições mínimas de trabalho. A seguir, passamos a examinar a maneira com que as novas tecnologias digitais passam a se inserir e ditar os novos caminhos das políticas trabalhistas.

### 3.2 CONTROLE E GERENCIAMENTO DIGITAL DO TRABALHO

Sabemos que aplicativos e softwares vêm sendo apresentados como a solução para diversos problemas, o que inclui desde a gestão e organização do trabalho (ABÍLIO, 2020), o gerenciamento de políticas públicas (ROCHA, 2018; SEGATA, 2016; 2019) a sistemas econômicos e financeiros (GROHMANN, 2020). Estas novas ferramentas oferecem soluções rápidas e práticas por meio de interfaces cada vez mais amigáveis e intuitivas, entretanto, a lógica algorítmica que fundamenta sua utilização, muitas vezes, não é clara quanto as suas “intenções”. A invisibilidade destes códigos é aceita, desde que “cumpram suas finalidades” (SILVEIRA, 2017). Preocupado em discutir estas intenções, Sérgio Amadeu Silveira adverte para um “governo dos algoritmos”, em que práticas de controle e de governo de populações são baseadas em tecnologia digital, especialmente nas mãos de empresas privadas. Esta governamentalidade atua de um modo sutil e pervasivo, mas, sobretudo, encontra fértil terreno nas recentes flexibilizações do trabalho. Sob o signo de “inovações tecnológicas”, novas formas controle e governo são difundidas e enraizadas no mundo do trabalho e das políticas públicas.

Desde os trabalhos de Arturo Escobar, ainda nos anos 90, aprendemos a estudar sobre os efeitos culturais da tecnologia na vida contemporânea, seja sob as

formas de sociabilidade por meio das tecnologias da informação e computação seja pela maneira como a vida se estende por meio dos dispositivos digitais e suas inúmeras intervenções baseadas na biologia. Sobre isto, Escobar chamou de cibercultura, um encontro entre a tecnossocialidade e a biossocialidade, descritas nesta ordem (ESCOBAR, 2016). Deste encontro e do aperfeiçoamento dele surge uma emergente governamentalidade, ancorada de modo pervasivo e ubíquo nas novas tecnologias digitais (ESCOBAR, 2016; SEGATA, 2019). Se governar é conduzir condutas, como diz Michel Foucault (2008), estamos falando deste processo agora potencializado pela mediação de diversos dispositivos técnicos, cada vez mais invisíveis e naturalizados em nosso cotidiano. Pois como anunciava Mark Weiser (1991, p. 1.) “as tecnologias mais profundas são aquelas que desaparecem”. Portanto, não soa inédito – e nem deveria – dizer que vivemos processos acentuados de datatificação da vida, seja na sua conversão em códigos genéticos e binários seja na sua inscrição através de algoritmos e artefatos técnicos (LE MOS, 2021).

Um outro desdobramento da cotidianização das tecnologias digitais é a recente uberização das relações de trabalho (ROSENBLAT, 2018; ABÍLIO, 2020). O termo, que vem ganhando espaço na mídia e nos ambientes acadêmicos, não se limita às ações da empresa que o nomeia. Antes disso, ele se refere a uma nova forma de organização, gerenciamento e controle do trabalho, que se apresenta como uma tendência global (ABÍLIO, 2020). A uberização, portanto, é associada ao trabalho realizado por meio de plataformas digitais, mas não se limita apenas a isto. A maior característica deste tipo de trabalho é a extração, processamento e administração dos dados de trabalhadores e usuários, de maneira centralizada e monopolizada. Nem a maneira como é coletada nem os usos destes dados é suficientemente clara. Soma-se, ainda, as recentes transformações do mundo do trabalho, como a dispersão global de mão de obra, centralização de cadeias produtivas e a eliminação de direitos, sob o disfarce de modernização das legislações. Portanto, não são as empresas de tecnologias que inauguram a precarização do trabalho, mas são elas que se aproveitam de um fértil terreno, adubado com anos de mentalidade neoliberal, para florescer suas atividades econômicas. É esta combinação que faz nascer iniciativas empreendedoras extremamente frágeis e executadas à beira do limite físico e financeiro. Ao criar um mecanismo em que o trabalhador é estimulado através de pontos e bônus, a

empresa cria uma lógica típica dos games, a chamada gamificação (GROHMANN, 2020). Trabalhadores são incentivados a cumprir metas utilizando a linguagem presente nos games: subir de nível, trocar de fase no aplicativo. Assim, se tornar um motorista ou entregador de alto nível, garante bônus, melhores taxas e preferências. Esta lógica ajuda também a Uber a contar melhor sua história, afinal, ela não se descreve como empresa de transporte, mas sim uma empresa de tecnologia. No fim, passageiros ou motoristas são apenas usuários de um serviço ofertado pela empresa. Apontada como uma solução high-tech para o desemprego, a Uber tem realizado muito mais uma automatização das desigualdades do que a superação destas.

A publicação “Empresas de transporte, plataformas digitais e a relação de emprego: um estudo do trabalho subordinado sob aplicativos”, realizada pela Coordenadoria Nacional de Combate às Fraudes nas Relações de Trabalho – CONAFRET do Ministério do Trabalho, traz um importante agrupamento de conceitos e nomenclaturas que hoje são comuns à gramática do trabalho digital. Neste sentido, são fenômenos advindos do trabalho realizado a partir de aplicativos e plataformas digitais a economia colaborativa, economia de compartilhamento, trabalho on demand, economia do bico, crowdwork e crowdsourcing (OITAVEN, 2018). André Lemos (2021), recentemente, tem buscado agrupar uma série destes agenciamentos no termo PDPA - Plataformização, Dataficação e Performatividade Algorítmica. Sobre a performatividade algorítmica, ainda existe a discussão sobre “capitalismo de vigilância” (ZUBOFF, 2019) e o “capitalismo tecnológico” (MOROZOV, 2018). Nas próximas páginas explora-se estes termos e analisa-se como compõe uma nova gramática de velhos problemas.

### 3.3 PASSANDO A BOIADA DE UBER: QUANDO A DESREGULAMENTAÇÃO DO TRABALHO ENCONTRA AS TECNOLOGIAS DIGITAIS

No dia 22 de abril de 2020, durante uma reunião ministerial, o Ministro do Meio do Meio Ambiente, Ricardo Salles, afirmou que ele e também os outros ministros presentes deveriam aproveitar a atenção dada pelos jornais à pandemia do Novo Coronavírus para aprovarem as reformas infralegais de desregulamentação e simplificação. Usou ainda o termo “passar a boiada” para se referir à quantidade de mudanças que poderiam os ministros realizarem enquanto as atenções estavam

voltadas à cobertura da pandemia. A partir da gravação que foi tornada pública em maio de 2020 por ordem do Supremo Tribunal Federal (STF) e divulgada em diversos jornais, Salles afirma que:

A oportunidade que nós temos, que a imprensa tá nos dando um pouco de alívio nos outros temas, é passar as reformas infralegais de desregulamentação, simplificação, todas as reformas [...] enquanto estamos nesse momento de tranquilidade no aspecto de cobertura de imprensa, porque só se fala de covid, e ir passando a boiada. e ir mudando todo o regramento. e simplificando normas, de IPHAN, de Ministério da Agricultura, de Ministério do Meio Ambiente, de Ministério disso, de Ministério daquilo. Agora é hora de unir esforços pra dar de baciada a simplificação regulatória que nós precisamos em todos os aspectos (MINISTRO... 2021, n.p).

A afirmação do ministro em um ambiente repleto de autoridades, incluindo o próprio presidente da república, comprova a estratégia de utilizar o Estado para acelerar a agenda reformista neoliberal que vê o regramento institucional como um entrave à implementação de seus interesses. De maneira muito parecida, empresas de tecnologia operam no limite da legalidade e mesmo além dela, visando a expansão de seus domínios em outros países e a obtenção de lucro. Estas iniciativas fazem surgir uma nova constelação de conceitos que buscam dar conta do emprego de tecnologia digitais no controle e gerenciamento do trabalho. A partir do caso da Uber, pretende-se entrar neste debate e demonstrar como este caso se tornou paradigmático para entender o arranjo entre trabalho e tecnologias ao redor do mundo. Na sequência serão exploradas as novas gramáticas, bem como conciliá-las a velhos problemas existentes nas políticas trabalhistas.

A Uber Technologies Inc. é uma empresa multinacional com sede em San Francisco, nos Estados Unidos e que opera no Brasil desde 2014. Sua chegada no mercado nacional foi marcada por grande agitação e curiosidade pelo modelo de operação. O início de suas atividades foi próximo da realização da Copa do Mundo FIFA de futebol masculino, um megaevento internacional que aconteceu em diversas cidades do território nacional. Havia, naqueles dias, uma agitação política marcada por inúmeros protestos contra a realização da Copa do Mundo acontecendo em diversas cidades e que eram, também, desdobramentos de um movimento que se iniciara em 2013 nas chamadas “Jornadas de Junho”, que se constituiu como uma janela de oportunidades políticas para a mobilização de muitos jovens e se caracterizou pela multiplicação de coletivos negros, LGBTs e feministas (MACHADO; SCALCO, 2018). Neste cenário, taxistas também organizavam

protestos contra a operação da Uber no Brasil (BARIFOUSE, 2014). A questão da Uber no Brasil foi colocada de maneira pública somente a partir destes protestos. A empresa, que já operava de maneira silenciosa no Brasil desde o início do ano de 2014, experimentava agora as primeiras polêmicas que só iriam se estender ao longo dos anos. Atualmente, a Uber conta com 1 milhão de motoristas e entregadores trabalhando no Brasil e 22 milhões de usuários cadastrados (UBER, 2021). No Rio Grande do Sul, existem cerca de 45 mil motoristas cadastrados (FRAGA, 2021). Passados sete anos do início das atividades da Uber no Brasil, os protestos não diminuíram, entretanto, quem passa a protestar hoje são os próprios motoristas e entregadores que reivindicam uma série de melhorias em suas condições de trabalho (FRAGA, 2021).

A maneira que a Uber funciona é bastante simples: um cliente solicita um carro para fazer uma viagem, já tendo definido sua localização e destino final, o aplicativo encontra o motorista disponível que estiver mais próximo do local que, por sua vez, pode ou não aceitar a corrida. Para executar esta tarefa, o aplicativo se divide em duas interfaces: uma para o usuário/passageiro e outra para o motorista. Ambos têm acesso ao aplicativo realizando download, de maneira gratuita, em seu aparelho celular. Antes de poder utilizar os serviços disponibilizados pela Uber, é necessário que o usuário realize uma conta que se trata de um perfil pessoal em que são verificados alguns dados pessoais. Depois de realizado o cadastro, o usuário pode solicitar ou fazer corridas – a depender da interface que este escolher. Além destas informações, no caso dos motoristas, a Uber solicita carteira de habilitação nacional (CNH) e certificado de registro e licenciamento de veículo (CRLV). A plataforma realiza, então, um processo de checagem das informações e, entre eles, a revista dos antecedentes criminais. Este processo é realizado de maneira interna e unilateral pela Uber.

Para solicitar uma corrida o usuário deve estar conectado à internet e permitir que o aplicativo faça uma geolocalização do seu dispositivo. Esta informação será enviada ao motorista disponível mais próximo que, também geolocalizado, pode aceitar ou não a corrida. No caso dos motoristas, existe uma taxa de cancelamentos de corridas a ser respeitada. Este item faz parte de uma série de outros mecanismos de controle impostos pelo aplicativo que são mantidos como condicionantes à realização do serviço através do aplicativo. Quando finalizada a corrida, o aplicativo irá exibir na tela o valor calculado referente a realização daquele trajeto. A maneira

exata com que a Uber calcula este valor ou o método por ela utilizado não é externalizado pela empresa. Além disso, a maneira com que o seu algoritmo funciona, gerenciando a demanda de corridas entre motoristas e passageiros, também não é revelada pelo aplicativo. De todo modo, sabe-se que o valor é calculado sobre a distância percorrida, horário, tempo despendido e fatores específicos, como a localização geográfica, condições e/ou incidência (ou não) de demanda por corridas naquela região.

O sistema de avaliação se configura como um importante elemento no negócio da Uber. Este tipo de atividade, de ranqueamento, advoga uma pretensa neutralidade, pois transfere aos números e algoritmos as eleições e gerenciamentos de demandas. A permanência de um motorista no aplicativo, por exemplo, é garantida por este processo de ranqueamento. Este sistema funciona a partir da nota dada pelo passageiro aos serviços prestados pelo motorista. Aos poucos (ou aos montes), estas informações se juntam a uma extensa base de dados e são utilizadas para controle dos motoristas. Por sua vez, tal controle é feito por meio de sanções àqueles com notas baixas e benesses aos mais bem classificados. Deste modo, a maneira com que a Uber constrói a sua lógica de operação é baseada no trabalho humano e em uma extensa infraestrutura de processamento de dados.

A seguir, apresenta-se um quadro com informações a respeito da Uber disponibilizada no próprio site da empresa.

Quadro 2 – Fatos e dados sobre a Uber

Indústria	Tecnologia
Fundação	Junho de 2010
Presença em cidades no mundo	+10 mil
Presença em cidades no Brasil	+500
Presença em países	69
Funcionários no mundo	20 mil
Motoristas/entregadores	5 milhões

parceiros no mundo	
Motoristas/entregadores parceiros no Brasil	1 milhão
Usuários no mundo	93 milhões
Usuários no Brasil	22 milhões
Viagens/entregas por dia no mundo	16 milhões

Fonte: elaborado pelo autor com base em dados colhidos no site da Uber.

“Operar nos limites da legalidade”, como dito anteriormente, significa se valer de uma série de estratégias para burlar as legislações dos países em que a Uber opera. Em grande medida, os debates em torno da operação da Uber nas cidades giram em torno do papel do governo na regulação destas atividades e as responsabilidades assumidas (ou não) pela empresa. Tom Slee, em seu livro “Uberização: A nova onda do trabalho precarizado (2017)”, descreve a maneira com que atuam as grandes corporações do setor da “economia do compartilhamento”, a partir do seu fenômeno recente e crescente expansão. Ao abordar a Uber, Slee afirma que o sucesso da empresa em construir uma grande base de consumidores, transformou-a na representação de um único futuro viável, ao passo que prefeituras e governos locais devem apenas se ajustar à fatídica chegada do progresso. No exemplo trazido pelo autor, demonstra-se como os relatos midiáticos se esforçaram em convencer que a chegada da Uber representava uma evolução natural dos serviços de transporte. Assim como as videolocadoras, a indústria fotográfica e os antigos empreendimentos industriais, o serviço urbano de transportes, em especial o serviço feito por taxistas, era uma atividade fadada à extinção. A razão é que estes, assim como os anteriores, iriam falhar em se adaptarem às novas tecnologias disruptivas. Neste ponto, Tom Slee (2017) é bastante enfático e nos diz,

confundir a Uber com o vasto avanço da tecnologia é exatamente o que a corporação deseja. Quem, afinal de contas, pode lutar contra o futuro? Mas existe uma escolha, e a Uber não é o futuro inevitável do transporte urbano.

A partir deste ponto, dispara que o sucesso da Uber depende do parasitismo nas cidades em que passa a operar. Dito de outra maneira, seu sucesso se dá pelo fato de evitar custos com seguro, impostos e inspeções veiculares, além de fornecer um serviço amplamente acessível. É neste espaço criado por um pretense fatalismo tecnológico que representa um futuro que não pode ser adiado e uma evolução que não pode ser freada, que a Uber se instala. Este espaço é também um “ponto cego” para a governança municipal. Pensemos em uma cidade que pretende desenvolver uma política relacionada à sua frota de veículo, como a emissão zero de gases poluentes, como este município irá impor à Uber suas regulamentações? A questão do transporte nas cidades deve ser colocada para além de uma questão econômica e que deve ser resolvida a partir de iniciativas privadas. Antes disso, é necessário que trânsito e transporte público obedeçam às demandas e aos projetos da governança municipal, equilibrando os interesses entre consumidores e motoristas.

Para além do embate entre a Uber e as administrações locais, que contorna as regulações a partir da ideia de que representa um futuro inevitável, há também uma estratégia de sedução para a população que garante um trabalho lucrativo, com alta liberdade e fáceis condições de entrada. Se compreendermos que a empresa passa a operar em momentos de grande crise econômica e com aumento das taxas de desemprego, como foi o caso do Brasil, a empresa representa também uma promessa salvacionista, que emprega uma linguagem de criação de empregos.

Uma descrição de como a Uber emprega estas estratégias é feita por Alex Rosenblat, em seu livro “Uberland: how algorithms are rewriting the rules of work” (2018). Rosenblat acompanhou diversos motoristas da Uber e outras empresas como Lyft e Cabify nos Estados Unidos e no Canadá e, a partir destas diferentes experiências, demonstra a maneira pela qual aplicativos vêm mudando o nosso entendimento sobre o que é trabalho, consumo, empregado ou patrão (ROSENBLAT, 2018). Parte desta estratégia consiste em oferecer uma oportunidade de trabalho a partir de baixas barreiras de entrada – é necessário um carro que atenda aos requisitos básicos e a realização de uma verificação de antecedentes. Junto a esta entrada facilitada, vem a construção de um argumento que promete liberdade, flexibilidade e independência aos motoristas. O motorista seria um empreendedor, “seu próprio patrão” (ROSENBLAT, 2018). Estas ações são verificadas pela autora a partir da análise de diversas peças publicitárias veiculadas em redes sociais, e-mails e adesivos fixados em ônibus e outdoors. Uma

constatação que tanto Rosenblat, quanto Slee (2017) fazem é de que entre o discurso e a realidade, há uma distância enorme. Enquanto a Uber utiliza como propaganda uma alta rentabilidade por motorista, Slee (2017) investiga a maneira com que estes cálculos são feitos. Cruzando informações disponíveis pela própria Uber e a experiência real dos motoristas, o autor desmascara a ideia de que os ganhos com a Uber são muito superiores do que aqueles dos motoristas de táxi. Enquanto a Uber utiliza como propaganda o fato de que motoristas ganham cerca de U\$\$30 por hora em cidades como Nova York e que taxistas na mesma cidade ganham cerca de 30% menos, Slee propõe um novo cálculo, inserindo a despesa dos motoristas – não prevista em nenhum dos cálculos da Uber. Trazendo o relato de uma jornalista motorista da Uber, Slee afirma:

Depois de meticulosamente rastrear os próprios gastos e os dos motoristas que compartilharam informações, ela chegou a um ganho de U\$\$17 por hora, aproximadamente. Depois da fatia de 28% da Uber e dos 19% que foram para despesas, ela terminou com apenas U\$\$ 9,84 (SLEE, 2017).

Protestos e greves por parte de motoristas e entregadores de aplicativo se tornaram comuns no último ano. Impulsionado pela pandemia, este setor viu estas já pequenas margens de lucro diminuir ainda mais. Talvez o momento recente mais marcante destes protestos durante a pandemia foi no dia primeiro de julho de 2020. Descrito pela grande mídia como um momento inédito, trabalhadoras e trabalhadores que operam através de aplicativo no setor de entregas paralisaram suas atividades e saíram às ruas em protesto às condições de trabalho impostas pelas plataformas. Suas reivindicações eram principalmente por maior transparência sobre as formas de pagamento adotadas pelas plataformas, aumento dos valores mínimos para cada entrega, mais segurança e fim dos sistemas de pontuação, bloqueios e “exclusões indevidas” (MACHADO, 2020).

Ao longo da pandemia estes atos se repetiram, demonstrando uma maior organização destes trabalhadores e seu descontentamento com as plataformas. Acontece que empresas como a Uber estão relativamente seguras (em contraponto aos trabalhadores) com as políticas trabalhistas atuais. Em publicação do CONAFRET, do Ministério do Trabalho, os autores admitem a inexistência de uma jurisprudência definitiva sobre o tema do reconhecimento de vínculo empregatício no Brasil (2018). Em parte, a Uber se defende como pode. Parte de sua estratégia consiste no modo como a empresa se define e busca ser reconhecida. A Uber se

descreve como uma empresa de tecnologia e não de transportes. Neste sentido, motoristas e passageiros são ambos usuários deste serviço de tecnologia. Como um jogador extremamente calculista, todos os seus passos são planejados para evitar constrangimentos.

Entretanto, baixos rendimentos, desgastes com a administração local e reivindicações e protestos por parte dos motoristas não são suficientes para afastar a Uber da realidade de praticamente todos grandes centros urbanos no mundo. Existe uma camada ainda mais profunda do que estas aparentes controvérsias envolvendo a empresa e os seus discursos. Para entender isso é preciso entrar na lógica com que os aplicativos operam, não de maneira isolada, mas a partir de uma escala global. Aplicativos espalhados ao redor do globo administram, controlam, guardam e criam novas informações a respeito de pessoas, hábitos, costumes e preferências. À medida que estes dados são performados, criam formas de controle e gerenciamento do trabalho que nos obrigam a pensar sobre os efeitos que as tecnologias digitais estão causando às políticas do trabalho, especialmente em um mundo marcado por um processo acentuado de desregulamentação e flexibilização. Enquanto o governo “vai passando a boiada”, a Uber e outras empresas avançam sobre os trabalhadores sem quaisquer sinais de diminuição dos seus poderes.

A seguir, examinaremos estes efeitos e as novas propostas de interpretações que surgem para eles. É perceptível que há uma nova gramática a respeito do trabalho e, em especial, na sua conjunção com as tecnologias digitais. Estas infraestruturas revelam que os antigos problemas, que nem sequer foram superados, assumem outra dimensão ao serem confrontados com as novas tendências da cultura digital, em especial a partir do avançado processo de digitalização e datatificação da vida.

### 3.4 NOVAS GRAMÁTICAS, VELHOS PROBLEMAS: ECONOMIA DO COMPARTILHAMENTO, UBERIZAÇÃO, PLATAFORMIZAÇÃO E CAPITALISMO DE PLATAFORMA

As transformações nas formas de produção e nos modos de organização do trabalho vêm ocorrendo de maneira significativa em todo mundo desde a década de 1980. De lá pra cá, diversas tentativas buscaram compreender esta categoria que, cada vez mais, se torna central para compreendermos a sociedade em que vivemos. Com a emergência das tecnologias digitais, passa a se tornar cada vez mais

informatizado, digitalizado e datificado. Em outras palavras, a organização do trabalho passa a depender e ser orientada por informações digitais, se torna digital, à medida que surgem sistemas de internet, e datificada, à medida que o trabalho se torna em si um grande gerenciamento de dados de todos os tipos. O

encontro entre desenvolvimento tecnológico, flexibilização do trabalho e globalização das cadeias produtivas, aliados às políticas de eliminação de direitos e proteções ao trabalhador, consolidaram a possibilidade de dispersar globalmente o trabalho sem perder o controle sobre ele (BERNARDO, 2004; HARVEY, 1992; RITZER 2008 apud ABÍLIO 2020).

Termos como “ciberproletariado” (HUWS, 2003) buscam descrever este novo trabalhador agora não mais um operário das fábricas, mas um trabalhador dos escritórios, dos computadores e da informação digitalizada. Estas narrativas dão conta do avanço exponencial da tecnologia digital nas últimas décadas. Paralelo a este avanço, tivemos também um acentuado processo de desregulação do trabalho que, ao encontro deste novo mundo digital, cria novos domínios, resultando em uma automatização e digitalização das relações de trabalho (LOUREIRO, 2020). Em 2011, surge na Alemanha a ideia de uma nova revolução industrial. Após as revoluções resultantes da mecanização, eletricidade e das tecnologias da informação, surgia então a indústria 4.0 (PEREIRA, 2018). O termo se refere aos processos industriais alicerçados na internet, sistemas computacionais complexos e automação e customização de serviços. Nesse contexto, para o surgimento de novas formas de trabalho foi um passo. Experiências de trabalho baseadas em tecnologia digital passaram a surgir em todo mundo e, recentemente, vê-se surgir uma nova gramática a respeito deste fenômeno. Central para todas elas, a “economia do compartilhamento” (SLEE, 2017) é uma ampla definição que abarca os novos negócios que utilizam a internet para conectar consumidores e provedores de serviços. Em seu surgimento, era defendida como um movimento voltado de indivíduo para indivíduo e baseado na confiança mútua. Os elementos principais desta economia seriam a despersonalização das relações interpessoais pelos meios de comunicação digitais, a atomização ou fragmentação da cadeia produtiva para trabalhadores (a princípio) independentes e uma nova forma de remuneração pela qual não se contabiliza o tempo à disposição (PEREIRA, 2018). Destes ideais, gigantes corporações econômicas surgiram ou engoliram as menores e, aos poucos, se tornaram, elas mesmas, a cara daqueles novos negócios. A partir de então se

abriu espaço para o empreendimento em escala global de diversas iniciativas baseadas neste mote, e junto a estas, diversas tentativas de compreender estes fenômenos. O que estes novos empreendimentos são não é uma fórmula rígida de produção, mas inovações permanentes decorrentes de um avanço tecnológico (PEREIRA, 2018).

A partir de uma recuperação dos principais conceitos envolvendo esta nova gramática, lançamos aqui um sobrevoo sobre uberização, crowdsourcing, crowdwork, trabalho on demand, plataforma, trabalho de plataforma, capitalismo de plataforma e gestão algorítmica do trabalho. Este empreendimento será feito a partir de dois autores brasileiros, Ludmila Costhek Abílio (2020) e Rafael Grohmann (2019).

Iniciamos pelo termo mais difundido atualmente, a uberização. Este termo condensa uma miríade de conceitos e vem servindo como metáfora para diversas situações, incluindo, principalmente, as situações degradantes de trabalho advindas do trabalho no aplicativo Uber. De maneira sintética, uberização diz respeito ao tipo de trabalho surgido a partir da emergência das plataformas digitais de trabalho – com significativo destaque para a Uber que, não à toa, nomeia o termo e, assim como Grohmann demonstrou, justifica a proeminência pela relevância que o aplicativo tem sobre os outros no Brasil (GROHMANN, 2019). Este tipo de trabalho é baseado na extração, no processamento e na administração de dados de uma multidão de trabalhadores de forma centralizada e monopolizada (ABÍLIO, 2020). O gerenciamento destes dados cria um novo tipo de subordinação que se baseia na previsão e na indução individualizada de comportamentos (ZUBOFF, 2018). Por fim, Abílio chama atenção de que tratar da uberização requer, ao mesmo tempo, olhar para o gerenciamento algorítmico e para os processos de flexibilização e precarização do trabalho.

Crowdwork ou “trabalho colaborativo” é um tipo de trabalho que, independentemente da sua complexidade, é executado através um extenso grupo de trabalhadores via internet ou a partir de outras formas de compartilhamento de dados, desde que possam se encontrar dispersos em diferentes localidades conectadas do planeta (ABÍLIO, 2020).

O trabalho on demand diz respeito às modalidades de trabalho que são organizadas majoritariamente a partir de aplicativos para dispositivos móveis e estão ligadas geralmente ao setor de serviços. Este trabalhador por demanda é convocado

para trabalhar ou desempenhar algum serviço, a partir de uma solicitação direta por um consumidor. De Stefano o caracteriza como um trabalho que é oferecido on-line, mas tem uma determinação territorial para sua conclusão (2016). Abílio nos chama atenção que a figura do trabalhador que está disponível, mas que é remunerado apenas quando exigido de sua força de trabalho, não é nenhuma novidade e que demonstra a permanente e conflituosa relação entre capital e trabalho. Este processo, entretanto, consolida a redução deste trabalhador a um mero fator de produção e que, enquanto pessoa, passa a ser inteiramente responsabilizado por sua própria condição e que também está permanentemente disponível (ABÍLIO, 2020).

Quando olhamos para estes aplicativos e os trabalhadores uberizados, precisamos buscar o que há por trás deste mecanismo de controle. É neste caminho que encontramos os algoritmos e, com eles, o gerenciamento algorítmico do trabalho (ROSENBLAT; STARK, 2016). É preciso pensar nos algoritmos como “procedimentos codificados, orientados por resultados desejados; não se trata de concebê-los como “realizações técnicas abstratas” e sim, “desvendar as escolhas humanas e institucionais que estão por trás desses mecanismos frios” (GILLISEP, 2018, apud ABÍLIO, 2020). De maneira bastante objetiva, nos interessa ressaltar que estas mediações algorítmicas não são construídas no vazio ou sob qualquer aspecto de neutralidade. Neste sentido, há uma “política dos algoritmos” (BEER, 2017 apud GROHMANN, 2019). Um processo que obedece a ordenamento social, a contextos culturais, ideológicos e financeiros. Desfazendo o imaginário de neutralidade e objetividade, os algoritmos são produzidos socialmente, a partir de lugares e condições determinadas. Este “desencaixapretamento” dos algoritmos revela seus vieses, como a possibilidade de automatizar desigualdades (EUBANKS, 2017). Do entendimento da condição dos dados como produzidos a partir de inúmeros agenciamentos, estes dados irão compor o processo de datatificação da sociedade, em que os dados assumem uma centralidade na vida cotidiana e, sobretudo, no modo de produção capitalista (GROHMANN, 2020). Este “capitalismo de plataforma” minera os dados como um recurso a ser explorado (SRNICEK, 2016).

Outro elemento importante para pensar na operação destes modos de diferentes tipos de trabalho é a partir da gamificação do trabalho (SCHOLZ, 2013). De maneira sintética, a gamificação do trabalho é a racionalidade dada à informalização do trabalho, assim, transfere-se riscos em estímulos à produção. Diz

respeito também a novas formas de controle sobre o trabalho, que assumem a forma de “desafios” lançados ao trabalhador. Sem garantir remuneração ou mesmo as condições para cumprir este desafio, o trabalhador é impelido a se expor na espera de uma bonificação que pode, ou não, chegar.

Grohmann (2020) chama atenção para a “plataformização do trabalho” como um termo mais apropriado do que “uberização”, uma vez que “plataformização do trabalho” abarca uma multiplicidade de atividades de trabalho mediadas por plataformas, que não só a Uber. Assim, passa a pensar na plataformização do trabalho como a dependência que trabalhadores e consumidores passam a ter das plataformas digitais, e nas mudanças que geram uma intensificação da flexibilização de relações e contratos de trabalho sob o imperativo de uma racionalidade empreendedora.

Por fim, como a engrenagem que dá movimento à esta complexa gama de relações de trabalho, a gestão algorítmica do trabalho é mobilizada para compreender a supervisão, governança e controle conduzida por algoritmos em trabalhadores de forma remota (MÖHLMANN; ZALMANSON, 2017). O trabalho mediado por plataforma é profundamente organizado e conduzido a partir do gerenciamento algorítmico. Estes aspectos demonstram a maneira pervasiva que os dispositivos tecnológicos hoje transcendem suas características e nos governam, conduzem e moldam. Nenhum destes problemas – o governo e o controle – são novidades criadas a partir das tecnologias digitais. Entretanto, o aprofundamento que estes mecanismos de controle têm sob as populações são consideravelmente maiores.

#### 4 A COVID-19 E OS TRABALHADORES *ON DEMAND*

Há um forte cheiro de produto de limpeza no ar, um daqueles quase hospitalares. Estou sentado no banco de trás observando Renan dirigir – pelo segundo dia seguido – reclamando de dores. Ele usa uma máscara branca, descartável e segura firme, com suas duas mãos, no volante. Seus olhos miram a estrada e lá não parece haver nenhuma perspectiva.

Fazia pouco mais de um ano que voltara para esta cidade, Cachoeirinha. Queria sair. Queria voltar para próximo à praia. Mas sua mulher havia tido uma forte crise depressiva lá. O ar salgado que soprava nas manhãs; o vento frio do fim de noite... não sabe. Voltaram buscando se reorganizar financeiramente. Havia duas filhas pequenas para cuidar e um monte de contas para administrar. Amarrado no retrovisor havia um penduricalho que balançava e batia no teto. Aquelas ruas eram esburacadas, Renan estava sofrendo de dor na sua bexiga e, na forma de piada, disse que iria estourar se continuasse por mais alguns metros naquela rua. Pensei em sugerir outro caminho, mas já estávamos no meio da rua. Renan conhecia os caminhos também, mas nunca havia reparado na quantidade de buracos que aquela rua tinha. Olhou no celular preso no vidro do carro, mais alguns metros apenas.

Quando deixou a vida na praia para trás, Renan decidiu que iria investir em um projeto pessoal. Talvez uma lancheria, um lugar com música à noite. Sua esposa era habilidosa como manicure, poderia investir em um tipo de estética, salão de beleza. Não sabia bem ainda. A verdade é que ela não havia se recuperado também. Não a ponto de voltar a trabalhar regularmente. Ele sabia que era grave. Viu um amigo, certa vez, passar por uma longa crise como a de sua esposa. Nunca se recuperou totalmente. Lembrou que não o via faz tempo. A pandemia interrompeu todos seus sonhos. Renan não abriu lancheria, nem uma estética com sua esposa. Tampouco voltou a visitar seu amigo que, aos finais de semana, se reunia e bebia até altas horas. Soube através de um amigo que não era tão ruim assim trabalhar na Uber. Logo que completou os primeiros meses de pandemia, Renan tirou o carro da garagem e se tornou motorista. Preferia corridas assim como a nossa, uma corrida por fora, indicada por um amigo de confiança. Quem me apresentou ao Renan foi Luís, que é mais jovem que eu e trabalha desde antes da pandemia como Uber. Aos poucos, soube que existia essa divisão: os que se tornaram Uber durante a pandemia e os que já eram Uber. Estes falam sempre sobre tempos remotos de

abundância. “Os primeiros Ubers aqui da cidade!”. Estes sim! Estes lucravam alto! Naqueles tempos não era assim. Era junho de 2020. A pandemia era intensa. Havia medo, receio e, sobretudo, muita falta de perspectiva. Renan dizia que não dava muita grana trabalhar naqueles tempos. Às vezes, tinha sorte, pegava uma tarifa dinâmica ou alguma promoção. Isto o mantinha esperto, dizia. Havia um grupo no WhatsApp, sempre alguém informava que estava valendo alguma promoção, bônus, qualquer coisa. Quase nunca chegava nele. “Vai ver é azar, né?”.

Chegamos ao fim da corrida. Como não estávamos utilizando o aplicativo, tive de olhar novamente na tela que havia tirado print anteriormente, simulando o valor. Havia dado R\$ 10,00 entreguei o valor para ele e desci. Renan falou que iria dar uma volta ali perto e parar próximo a um posto de gasolina. Assim, não gastava rodando por aí sem passageiro e esperava por alguma corrida. Mais tarde havia combinado de buscar outro conhecido no trabalho, era outra corrida por fora, como ele gostava. Perguntei da bexiga, como estavam as dores. Ele disse que melhor, agora iria escolher apenas as ruas melhores asfaltadas. Neste momento, cogitou ligar o aplicativo direcionando para Canoas – uma cidade com as ruas todas asfaltadas, melhor de dirigir. Depois lembrou que era ruim de voltar... manteve o plano de encostar junto ao posto e esperar por uma corrida.

Alguns dias antes, acredito que na segunda corrida que eu fazia com Renan, ele me falava sobre sua frágil gestão financeira. Contou que domingo, sentindo uma forte dor na bexiga, pegou seus únicos R\$20,00 da carteira e pôs gasolina para trabalhar à tarde. Sua esposa ficou receosa com a atitude, ainda mais com as dores que vinha sentindo. Renan havia passado a semana inteira sem poder trabalhar. A dor era tão forte que o impossibilitava, até mesmo, de sentar ou abaixar-se. Passados alguns dias, ligou para a sua mãe, enfermeira. Contou das dores e ela logo perguntou se ainda bebia refrigerante diariamente. Respondeu que sim, inclusive fazia mais de um mês que não bebia água. Dando risada e me encarando pelo retrovisor disse que o pior de tudo é que bebia Coca Cola, “o pior dos refrigerantes”. Como medida preventiva, cortou o refrigerante e passou a beber água com mais frequência. Alguns dias depois sentiu leve melhora, e, embora ainda tivesse dificuldade para alguns movimentos, já podia caminhar normalmente.

Naquele domingo ainda sentia dores, mas encarou e ligou o aplicativo. Passou no posto para abastecer e, assim que estacionou, o aplicativo não parou de tocar. Foram três corridas em sequência, duas próximas e uma um pouco mais

distante. Passado pouco mais de duas horas, me falou entusiasmado que conseguiu R\$ 70,00. “Em duas horas eu transformei R\$20,00 em R\$70,00! Ganhei 50 pila!”. Assim que encerrou a terceira corrida ligou para a esposa compartilhando o feito. Feliz com a notícia e preocupada com a possibilidade de agravar sua dor, disse para desligar o aplicativo e voltar para casa. Ele concorda e encerra seu dia de trabalho que teve apenas duas horas.

Esta contabilidade estranha, tão à beira do limite, expõe a incerteza e a insegurança que permeia o cotidiano de vários destes trabalhadores. Não é raro ouvi-los dizer que trabalham aos finais de semana e domingos. Na maioria das vezes, estes comentários vêm acrescidos de alguma informação sobre o desconforto de estar distante da família neste período. Renan expõe as duas coisas: a (1) contabilidade frágil, onde precisa investir os últimos R\$20,00 em gasolina para trabalhar; e a (2) ausência em casa, com sua esposa e duas filhas. Sem contar sua saúde, posta em xeque enquanto senta no banco do carro. Estes empreendedores, à beira do limite físico e financeiro, operam em uma frágil economia que os obriga investir para trabalhar, com a expectativa de lucrar e sob o risco de perder. O fracionamento destes pequenos investimentos esconde a realidade de que, na maioria das vezes, trabalham sem ter lucro nenhum. Mas, como me diz Renan, o aplicativo é tentador. Ele está sempre disponível para você ligar e sair trabalhando. Seja domingo, seja doente, seja como for... basta um clique.

Este capítulo irá apresentar diversas pessoas que trabalham e vivem de maneiras completamente diferentes os aplicativos. Suas histórias de sucessos e fracassos nos contam um pouco mais sobre o modo como as tecnologias digitais atuam em suas vidas. São homens, mulheres, mães e filhos. Representam uma multidão de trabalhadores por aplicativo que, um a um, entraram nesta por diferentes motivos. Uma grande maioria pretende sair desta, enquanto outros enxergam uma possibilidade de manter um lucro complementar. Nas próximas partes, vamos explicar um pouco mais sobre a metodologia de pesquisa, das condições do trabalho de campo e, a partir da exposição de diversos trechos do diário de campo, compor, por meio de narrativas, as principais demandas destes trabalhadores.

#### 4.1 COMO ESTUDAR APLICATIVOS E TRABALHADORES

Estudar aplicativos e trabalhadores é uma tarefa tão dinâmica quanto seu objeto, afinal ambos possuem suas próprias histórias, demandas e agem através do tempo. Esta pesquisa dialoga com outras que também se propõem utilizar a etnografia como método para pesquisar aplicativos e trabalhadores (ROSENBLAT, 2017; GOMEZ, 2019). A questão não é apenas sobre como acompanhá-los, mas, sobretudo sobre “onde” acompanhá-los. Os breves encontros aleatórios gerenciados por um algoritmo são, certamente, um desafio, mas como delimitar até onde estes deixam rastros, dados e vestígios sobre as suas relações? Perfis, comentários, recomendações, *status* de Instagram, telas de aplicativo... onde estão os dados para estudar aplicativos e seus trabalhadores? Seguir seus movimentos é a primeira pista.

Este trabalho utilizou a etnografia como principal método para seguir os movimentos randomizados destas tecnologias e seus trabalhadores. Etnografia é a ideia central da teoria antropológica, não há como conceber uma sem a outra. Deste modo, a pesquisa empírica não é apenas meio para obter dados, mas também local para reflexão teórica (PEIRANO, 2014). Ana Luiza Carvalho da Rocha e Cornelia Eckert (2008) já escreveram que durante o “ir e vir” do pesquisador entre a realidade vivenciada e suas reflexões teóricas, ele não pode faltar com a vigilância epistemológica, ou seja, suas orientações éticas, teóricas e da própria conduta em campo (ECKERT e ROCHA, 2008). Ora, estudando motoristas e entregadores, eu sou um usuário das plataformas, um cliente e um pesquisador. Como estas informações se relacionam durante a pesquisa? Esta reflexão se fez presente nas incursões etnográficas, sejam elas na carona de motoristas Uber sejam em ambiente digital.

Temos como dada a ideia de que a etnografia é algo que depende da aproximação e do convívio com as populações estudadas. Pois bem, nem a aproximação e nem o convívio aqui são permitidos. A primeira por razões óbvias da pandemia que, por sua vez, possui como estratégia de mitigação de seus impactos o distanciamento físico e a redução de circulação de pessoas; a segunda por imposição do próprio objeto pesquisado, como já foi exposto aqui, pesquisar plataformas é pesquisar encontros aleatórios e, na maioria das vezes, curtos. Neste sentido, propõe-se uma etnografia deslocada de seu sentido tradicional, para pensar a partir de diferentes locais e condições. Assim mobilizamos também uma agenda de pesquisa no que diz respeito ao ciberespaço (SEGATA, 2019) a partir de suas

várias reflexões metodológicas e críticas a respeito do digital enquanto local destas observações e relações. Os múltiplos níveis e escalas que estes mundos mobilizam – aplicativos, plataformas, grandes corporações, motoristas, trabalhadores, passageiros, pesquisador - são vistos a respeito da etnografia multi-situada (MARCUS, 1995) que pensa nos múltiplos locais de observação e participação, indo além das dicotomias entre 'local' e 'global' e repensando os significados e as trocas entre estes diferentes espaços. Assim, se valoriza a fluidez e a incoerência, tão marcantes e relevantes para compreender estas situações.

Motoristas e entregadores representam uma classe fluída de trabalhadores, que experimentam maneiras completamente singulares de trabalho. Muito deste fenômeno advém da concepção das plataformas. A interface completamente personalizável e adaptável a cada usuário gera experiências e situações particulares para cada motorista. Embora esta pesquisa também privilegie os modos de cooperação entre estes trabalhadores, existe um vasto material a ser explorado a partir das particularidades de cada trabalhador. Ainda, é importante pensar nos termos de um “flash ethnography” (ROSENBLAT, 2018), que situa a própria dimensão temporal da emergência dos encontros. Neste sentido, é importante treinar o olhar para as particularidades de cada veículo. Objetos decorativos, carteiras de cigarro, adesivos, livros, etc. Também a música sendo tocada, a rádio escolhida, todos são elementos que dizem muito a respeito do motorista e a escolha deste mostrar ou não estes itens, é importante especialmente em condições de pesquisa tão rápidas. Rosenblat nos chama atenção para estes mesmos pontos,

after hundreds of Uber rides, I've learned that the minimal personal effects that drivers leave scattered in their cars can provide revealing windows into their lives. Most keep their valuables out of sight, except for the phones and charging wires they use to manage their ridehail work (ROSENBLAT, 2018, p. 12).

A partir disso, empreendi uma pesquisa como usuário destes serviços, criando situações de interlocução com motoristas e entregadores nas cidades de Cachoeirinha, Gravataí, Canoas e Porto Alegre. Ao todo, registrei 312 viagens através do aplicativo Uber no período de execução desta pesquisa – 14 meses (março de 2020 e junho de 2021). Além da realização destas, acompanhei de maneira mais próxima dois entregadores que utilizam bicicleta e dois motoristas da Uber. Além de acompanhar de maneira digital e presencialmente, realizei entrevistas

semiestruturadas com estes interlocutores. A maneira que organizei o material foi através da elaboração de um diário de campo, onde escrevia as principais impressões, memórias e reflexões acerca das corridas de Uber e encontros com entregadores. Era no diário de campo que registrava as histórias, as narrativas e as situações vivenciadas junto a estes trabalhadores. Além de, claro, a transcrição de entrevistas e a categorização de todo este material, a partir de temas e conceitos amplos. Com base nesta organização do material, foi possível relacionar e compreender as diferentes experiências e articulá-las a partir de eixos: trabalho, tecnologia, riscos e pandemia.

Para demonstrar na prática qual caminho realizei para estudar os aplicativos e os trabalhadores, apresento os seguintes tópicos:

#### Entrando em campo:

Minha entrada em campo se dá de diferentes formas. Inicialmente, é claro que já conhecia e utilizava a Uber e outras “empresa-aplicativo” (ABÍLIO, 2020). Porém, é a partir da entrada na Rede Covid-19 Humanidades MCTI que passo a “estranhar” este mundo, até então, bastante familiarizado. O universo que conheci, pois, era completamente diferente. A partir dos questionamentos, das conversas e das observações que passei a realizar junto aos motoristas, minha percepção sobre os aplicativos mudou completamente. Por esta pretensa familiaridade, minha entrada em campo aconteceu de diferentes maneiras e posso dividi-las em três partes – que também compõem o universo pesquisado. Divido em três grandes grupos de interlocutores:

- I. Viagens através de aplicativo;
- II. Redes de familiares e conhecidos;
- III. Redes virtuais.

O primeiro grupo, (I) das viagens através de aplicativo, representa a grande maioria das experiências. O sentido das observações deste grupo está justamente na possibilidade de conhecer os motoristas em suas rotinas diárias e, principalmente, a partir de encontros aleatórios gerados pelo cálculo algorítmico. Este “*flash ethnography*” se interessou em colher narrativas a respeito das

condições de trabalho, da relação com o aplicativo, da experiência no trânsito urbano das cidades, das impressões sobre a pandemia e das situações do cotidiano.

O segundo grupo (II), aquele constituído através de uma rede de amigos e familiares, representou uma porcentagem menor do universo de pesquisa, entretanto, muito mais aprofundado. Como já relatei anteriormente, antes mesmo da pandemia, havia alguns amigos que trabalhavam como motoristas da Uber. Entretanto, durante a pandemia, familiares e outros amigos iniciaram neste empreendimento emergencial. Neste sentido, foram realizadas entrevistas semiestruturadas, observação participante e diversas conversas informais sobre temas relacionados à pesquisa. Ao todo, constituem este universo de pesquisa três pessoas, sendo dois motoristas de Uber e um entregador que utiliza bicicleta. As principais possibilidades surgidas da relação com este grupo foram o aprofundamento em suas histórias de vida, o acompanhamento ao longo destes 14 meses, que proporcionou uma coleção de pequenas histórias, de sucesso e fracasso, com o trabalho por aplicativo e também a possibilidade maior troca sobre assuntos da pesquisa.

Por fim, o terceiro grupo (III), o das redes virtuais, se constitui também de forma minoritária em relação ao universo da pesquisa, mas representa muito em questão de coletivo. Através das redes sociais, em especial o Instagram, entrei em contato e conheci alguns motoristas e entregadores que trabalham por aplicativo. Destes, dois se destacam e são aqui objetos de análise. Ambas são mulheres e representantes de coletivos de trabalhadores de aplicativo, com atuação e representação no Rio Grande do Sul. A primeira que tive contato era<sup>4</sup> entregadora de bicicleta e atuava unicamente em Porto Alegre, eu a conheci no dia 1º de julho, data dos primeiros grandes protestos e paralisações de trabalhadores por aplicativo – naquela ocasião, em especial os entregadores. A segunda é líder de um sindicato de motoristas que trabalham por aplicativo e também a conheci a partir da veiculação de notícias sobre protestos de motoristas de aplicativos. Através de aplicativos como o *Zoom Meetings* e *WhatsApp*, foram realizadas entrevistas semiestruturadas e acompanhamento, através das redes sociais, dos conteúdos publicados a respeito do trabalho plataformizado. As grandes possibilidades analíticas surgidas destes encontros dizem respeito à organização política e às

---

<sup>4</sup> Escrevo no passado, pois ela deixou de ser. Em razão de problemas no joelho decorrentes do trabalho realizado a partir de bicicleta. Ela decidiu deixar de trabalhar neste meio.

experiências femininas no trabalho plataformizado, em especial na Uber e Ifood/Ubereats.

### Seguindo pistas:

Especialmente nas relações com o primeiro grupo, é importante se atentar às pistas iniciais que estes lhe dão em seus primeiros contatos. A brevidade do encontro autoriza a generalização. Observe o painel do carro e o modo como o trabalhador deixa o celular à sua disposição para navegar digitalmente nas ruas da cidade. Objetos de valor sempre são guardados ou deixados fora do alcance visual, entretanto, aqueles que estão expostos geralmente guardam algum sentido que o motorista quer que seja levado em conta. São bíblias expostas junto ao painel, adesivos, fotografias, colares, itens decorativos e toda sorte de penduricalhos. Em algum lugar haverá fios carregando o celular e demais dispositivos. Observe que músicas estão tocando no rádio e qual atenção o motorista dá a elas. Estes breves pequenos elementos são, obviamente, itens genéricos que, provavelmente, não definem muita coisa sobre o motorista. Porém, lembre-se, você está no veículo particular de alguém. É esperado que este faça escolhas sobre o que irá tornar visível aos passageiros. Estes itens também são importantes pois irão compor o cenário de sua viagem. Observe e descreva como são estes ambientes.

### Correndo junto:

Etnografia sempre denota um certo tipo de envolvimento nas práticas locais. Tal “experiência nativa”, entretanto, nunca é experimentada em seu todo pelo pesquisador. Correr junto com estes motoristas e entregadores não é sentir o mesmo que estes sentem, mas é uma importante estratégia de escuta e aprofundamento das análises, tanto pelo vínculo criado a partir do compartilhamento destas atividades, quanto por visualizar aspectos do seu cotidiano. Por este motivo, acompanhei um dos entregadores e interlocutores desta pesquisa em suas entregas de bicicleta. Certamente, eu não tinha o mesmo fôlego para aguentar as distâncias e o esforço físico que este pratica. Um fator importante para acompanhar – foram duas vezes – nestas entregas é poder compreender melhor os tempos de espera entre

um pedido e outro e as escolhas e decisões que compõem as estratégias de um entregador. Mesmo que seja explícito, é bom lembrar que estes trabalhadores utilizam a força de suas pernas como motor. Isto imprime uma outra dinâmica ao trabalho. Por exemplo, enquanto motoristas da Uber se dizem, muitas vezes, como “sem fronteiras”, pois vão seguindo os chamados de corridas do aplicativo e isso os leva para outros municípios da mesma região, os entregadores de bicicleta já dizem, de antemão, qual localização eles atendem. Por isso, questões como distância, elevação de uma via e tipo de terreno são elementos importantes para definir o raio de atuação do entregador. Estas questões são muito melhores observadas quando você está próximo e faz parte destas decisões e escolhas.

### Categorizando:

Escuta e escrita formam a principal maneira de entender a percepção destes trabalhadores. Dar ouvidos é reconhecer que, na prática, não se dá voz a ninguém. Estes já a possuem, o que podemos emprestar são nossos ouvidos. Assim, este empreendimento requer uma escuta treinada em identificar pontos importantes e explorá-los de maneira adequada. A última parte deste trabalho é criar categorias a partir das informações coletadas. Realizar esta sistematização permite compreender as categorias mais importantes e articulá-las entre si ou com outros conceitos. Isto irá permitir uma análise organizada do material coletado.

A seguir, apresenta-se uma série de relatos, organizados a partir de temas e, em seguida, faremos uma análise dos resultados obtidos.

## 4.2 DANDO OUVIDOS

Pense em você acordando pela manhã, tomando café e escovando os dentes. Logo depois vai até seu carro vestindo uma roupa confortável – a mesma que usou para arrumar a casa mais cedo. Você dá a partida no carro, sintoniza o rádio em sua estação preferida e acessa Facebook e Instagram em seu *smartphone*. Checa as principais publicações em suas redes sociais. Enquanto sai lentamente da sua garagem, inicia o aplicativo da Uber e espera pela notificação de um passageiro. Assim que ela chegar, você irá até seu encontro, ele subirá em seu carro e você o conduzirá até o lugar que deseja ir. Utilizando seu carro, vestindo as roupas que, por

hábito, costuma utilizar, ouvindo seu programa favorito de rádio e conectado às pessoas que você deseja em suas redes sociais, você acredita que o valor que surgiu na tela do aplicativo ao final da viagem é justo para esta tarefa. Você, tampouco, está chamando isto de trabalho e, por esta razão, não espera alguma regulamentação, como um mínimo de rendimento mensal ou tabelado ao final de uma corrida. Ao contrário, você está convencido de que não precisam tais formalidades, afinal você ligou o aplicativo a hora que quis e pode encerrá-lo a hora que quiser. O que você faz, no fim das contas, nem é bem um trabalho de verdade. É mais um bico, uma ocupação provisória ou uma atividade passageira. Qual a razão para formalidades, contratos ou regulamentações? Desta forma, você e outros milhões de motoristas encerram a corrida esperando a próxima – por horas a fio.

A verdade é que você e outros motoristas foram convencidos de que este formato de trabalho é justo, pois depende unicamente da sua vontade e de seu interesse próprio para desempenhá-lo. De maneira assimétrica, empresas como a Uber o fizeram crer na chamada Economia do Compartilhamento, que surge como promessa sustentável e eficaz para problemas urgentes nas mais diversas cidades mundo afora. Surgindo como uma alternativa prática e tecnológica para o desemprego ou a ociosidade de seus bens, este tipo de economia utiliza os seus recursos (seu carro, seu apartamento, seu alimento) para oferecer serviços a usuários desconhecidos e os precifica por meio das demandas exaustivamente calculadas por algoritmos e computadores. O funcionamento deste tipo de economia depende unicamente deste convencimento ou desta áurea positiva criada em torno do seu trabalho. Isto porque seu lucro só existe pois emprega milhares de trabalhadores sem vínculo ou regulamentação e os paga a partir de suas próprias regras algorítmicas. A Economia do Compartilhamento, assim, depende da desregulamentação do trabalho e de boas mentiras para encobrir ou justificá-las.

Pretendo dar ouvidos a estes trabalhadores que, obviamente, entendem o sentido de seu trabalho de maneiras completamente diferentes. Imaginar que todos estão desempenhando estas atividades de maneira não crítica é um completo engano. Existem trabalhadores de aplicativo hoje se organizando e reivindicando melhores condições e, até mesmo, uma nova organização deste tipo de trabalho. Entretanto, mesmo aqueles que não estão se organizando possuem uma visão crítica e reflexiva do tipo de trabalho que está sendo realizado. Pode-se dizer que, via de regra, não existem mais motoristas que romantizam a condição de Uber. Pelo

contrário, percebi que é explícita a noção de que este trabalho é degradante e, muitas vezes, insalubre. De maneira geral, o trabalho é descrito como necessário, provisório, bico ou segunda renda. Entretanto, persiste uma mentalidade empreendedora. Porém, desprovida de *glamour* ou grandes expectativas. É como se se tornar empreendedor fosse a única alternativa que restasse. A seguir, apresentase estes trabalhadores a partir de um título que categoriza por temas as suas narrativas. Optou-se por manter nomes fictícios, portanto, somente quando for mencionado estarei utilizando os nomes verdadeiros.

a. Empreendendo sem glamour

Luís é um jovem sonhador e ambicioso. É também meu amigo há bastante tempo. Nos conhecemos através de amigos em comum em Cachoeirinha e seguimos conversando sempre que nos encontramos. Mantemos uma amizade muito relacionada aos eventos que acontecem na cidade. Luís trabalha com Uber, mas também é músico. Em sua breve biografia do Instagram se define em quatro pontos específicos: gaúcho, músico, compositor e Uber. No interior de seu carro – um Corsa sedan branco – é possível identificar estes elementos. Sempre com música alta rolando de seu celular pareado com o rádio do carro através de *Bluetooth*.

Na conversa, Luís me fala sobre seus sonhos: parar de fazer Uber e viver definitivamente de música. Seu plano é durante a pandemia terminar de gravar mais quatro músicas para seu EP e, com ele pronto, se mudar para Florianópolis. Ele também almeja trabalhar com marketing digital, mas lamenta não ter tempo para investir nisso. “Falta moeda também, né”. Na verdade, não é só o tempo que lhe falta. Desde que iniciou a pandemia, seus ganhos com a Uber baixaram consideravelmente. Luís trabalha com o aplicativo desde 2019, onde ele conta que houve meses que ganhou mais de R\$4.000,00. Atualmente, entretanto, tem sido difícil manter gastos básicos com o carro, como gasolina, limpeza ou manutenção corretiva. O que o mantém, segundo ele, é um segundo carro que aluga a um amigo e as corridas “por fora”. Estratégia amplamente difundida entre motoristas de aplicativo que significa realizar corridas sem intermédio do aplicativo. Através de rede de indicação de amigos, ele consegue corridas fixas, que lhe garantem um rendimento mínimo para sobreviver. Durante a viagem, Luís comenta de uma

situação que aconteceu aquela semana. A máquina de lavar roupa de sua casa estragou, em razão disso, juntou as roupas sujas que já acumulavam, colocou em uma bacia, passou num mercado e comprou sabão em pó e levou até a casa de uma amiga. Esperou as roupas ficarem limpas e voltou a trabalhar no Uber.

Perguntei como tem sido seus ganhos nesta época. Atualmente, a gasolina custa cerca de R\$5,50. Comentei ainda que tenho percebido que as corridas no aplicativo Uber têm sido mais baratas, o que parece uma contradição – tendo em vista o valor altíssimo do combustível. Luís confirma que os preços têm diminuído. Em algumas corridas, ele não obtém lucro algum. Para ele, isto se trata de uma estratégia para criar mais demandas e, com isso, mais motoristas. Sobre este assunto, perguntei como funcionam estas estratégias do aplicativo para engajar motoristas e passageiros. Momentos como estes, em que muitos motoristas estão deixando de trabalhar por meio do aplicativo, justamente pois estão tendo custos tão elevados com combustível que nem sequer conseguem lucrar com as corridas, são, segundo Luís, momentos nos quais mais surgem promoções e bônus por parte dos aplicativos. Ele menciona uma promoção que participou na semana passada. Bastava você indicar um amigo e ele realizar 10 corridas que você ganharia R\$100,00 e mais um valor extra para cada corrida. Luís indicou um amigo que não é motorista de aplicativo, porém, utilizando o cadastro deste, realizou as 10 corridas – com seu carro e seu celular, apenas utilizando a conta do amigo logada em seu aparelho – e, no fim, dividiu os lucros com o amigo, como uma forma de contrapartida. “Ganhei um dinheirinho e ainda ajudei uma família”, disse ele.

No fim ainda descreveu diversas estratégias que os aplicativos usam. Em momentos assim é comum o motorista ser incentivado a realizar um determinado número de corridas para ganhar um bônus ou, então, indicar um amigo para receber uma taxa extra. Estas estratégias comprovam o baixo interesse de motoristas em seguir trabalhando por aplicativo. Seduzindo os motoristas com lucros e bônus esporádicos, Uber, 99 e afins mantêm milhares de trabalhadores sonhando com a próxima promoção e as próximas corridas com porcentagem bônus. Acontece que assim que atinge sua meta, os aplicativos param com as promoções e os motoristas voltam a ficar apenas com seus baixos rendimentos cada vez mais habituais. Luís diz que quer o quanto antes sair deste trabalho, mas que não há alternativas. Olhando o trânsito caótico em sua frente, diz que apenas vai seguir mais uns meses e, se Deus quiser, vai conseguir se dedicar mais ao *marketing digital*, gravar suas

músicas, e, assim que a pandemia der uma aliviada, se mandar para Florianópolis e viver de seu trabalho com música na ilha.

b. Oportunidades e riscos, numa ótica gamificada

“Eu sou de todos os lugares!”, dizia Hyago, enquanto dirigia naquela noite fria. Uns minutos atrás ele havia me perguntado se ainda estávamos em Gravataí, afirmei que sim, concluindo que ele não era daqui. Hyago navegava sempre seguindo o GPS.

Olhava de maneira tranquila para o celular, como quem já tem uma expertise em decifrar mapas geolocalizados. Ele aparenta ser jovem, mas a penumbra da noite e a máscara encobrem seu rosto. Com o carro parado em um semáforo, aproveitou para observar melhor o mapa. Fazia isso conversando calmamente. Perguntei de onde era, respondeu que não havia um lugar fixo. “Quando eu ligo o aplicativo, posso ir para Cachoeirinha, Canoas... estes dias estava trabalhando em Sapiranga, Novo Hamburgo. O aplicativo foi chamando e eu fui indo com ele”. Sua viagem mais longa foi para Gramado, cidade turística que fica na Serra Gaúcha, há 125 km de Porto Alegre. Perguntei quanto custou, e se valeu a pena se deslocar para tão longe. Hyago afirmou que valeu muito a pena. A corrida deu R\$260 e de gasolina ele gastou cerca de R\$110, para ir e voltar. O seu único medo era ter que voltar sozinho, de modo que chegando em Gramado encerrou a corrida e direcionou o aplicativo para Porto Alegre. Não precisou esperar muito para logo aparecer uma corrida para Porto Alegre. Acontece que, nem sempre, ele tem sorte neste tipo de corrida.

Alguns meses atrás, ainda no início da pandemia, estava no meio de uma corrida quando recebeu o alerta de um novo chamado. Era uma corrida ali perto, no caminho de onde estava vindo. O aplicativo informava o destino e o valor estimado da corrida: Uberaba, MG - R\$8.000. “Oito mil reais!”, falou para o passageiro que ele estava conduzindo. Ambos não acreditavam, era um valor muito alto! Hyago ficou tão tentado a realizar a corrida que convenceu o passageiro a descer antes do destino que havia solicitado só para encurtar o caminho e pegar logo aquela corrida. O passageiro aceitou, inclusive incentivou Hyago a pegar a corrida. Por um valor destes, afirmou que até ele iria. Encerraram a corrida ali mesmo onde estavam e o

aplicativo informou que o passageiro deveria lhe pagar dez reais. Hyago não aceitou, disse que a viagem ficava por sua própria conta em razão daquele transtorno. Quando saiu dali ligou logo para sua esposa. Avisou que iria viajar, “amor, vou pra Uberaba! Volto amanhã!” simulou o jeito entusiasmado que havia contado para sua esposa. Ela ficou incrédula, mas Hyago disse que ela já estava acostumada com este trabalho. Ao chegar no endereço informado pelo aplicativo, avistou uma senhora sem nenhuma mala em suas mãos. Naquele instante Hyago tomou consciência do que aconteceu. Assim que a senhora entrou no carro, um pouco desajeitada, ele perguntou se o destino era mesmo Minas Gerais. Ela não entendeu o motivo da pergunta. Hyago explicou que o aplicativo estava informando que o destino da viagem era Uberaba, em Minas Gerais. A senhora ficou assustada, disse que deveria ser algum engano. Seu destino era uma farmácia próxima dali. Demonstrando pouca familiaridade com o aplicativo, ela se desculpou dizendo que deveria ser algum engano. Perguntou ainda se a Uber não iria descontar os oito mil reais dela, Hyago a tranquilizou dizendo que não. Ao finalizar a corrida, o valor real: R\$10,00. Hyago diz:

Os mesmos dez reais que eu havia perdido antes... no final quis ser olho grande e só perdi dinheiro. Deixei de realizar uma corrida que iria dar sessenta reais e, ainda, recusei os dez reais do passageiro, para fazer uma outra que me deu só dez reais! Fazer o que... São coisas que a gente passa e aprende!

Quando deixou a senhora na farmácia, voltou correndo ao ponto onde deixara o passageiro anterior. Ele já não estava mais lá. Depois de contar esta história, disse que uma vez o aplicativo chamou para África do Sul, o valor da viagem era algo absurdo, sessenta mil reais! Ele nem quis saber, cancelou na hora, disse que havia aprendido a lição.

Seguiu falando que estava acostumado a este trabalho, inclusive com viagens longas. Ele trabalha com transporte de passageiros há sete anos, primeiro como taxista e, há cinco anos, com a Uber. Recentemente, no dia dos namorados, Hyago conta que lucrou R\$850, um valor excelente, segundo ele. Trabalhou das 16h do sábado até as 10h da manhã do domingo. Ficou 18 horas trabalhando, realizando algumas paradas durante a madrugada, principalmente em postos de gasolina para tomar café e comer algo. Para trabalhar por tanto tempo, precisou alternar entre os aplicativos, disse que usou a Uber e a 99Pop. No início da manhã, depois de já ter

rodado por Gravataí, Cachoeirinha, Porto Alegre, Canoas e São Leopoldo, disse que se sentia mal, um pouco tonto e já com as costas doloridas. Foi aí que decidiu parar. Hyago disse que como havia demanda, seguia aceitando corridas e aproveitando para surfar naquela onda. Perguntei se ele não se importou em passar o dia dos namorados trabalhando e ele disse que não, sua mulher também estava trabalhando e, além disso, já estava acostumada com este tipo de situação. Contou a história de um amigo que, segundo ele, em uma semana cheia, de domingo a domingo, conseguiu lucrar mais de cinco mil reais. Hyago disse que para atingir a meta, algumas vezes passava o dia no carro. Era praticamente 24 horas dirigindo. Nestes momentos, Hyago disse que o amigo fazia quase mil reais de uma só vez. Perguntei como ele aguentava e ele falou, “ele é um animal! Para um pouco durante a tarde, no pior momento do dia.... E tira uma soneca no carro mesmo, depois segue”. Ele fala que o carro do amigo é como se fosse sua casa, tem comida, roupas para trocar durante o dia e outros utensílios para lhe dar conforto. Hyago não pretende ser tão radical assim, mas quer experimentar um dia desses trabalhar algumas vezes assim

c. “Você me entende agora camarada?” Sobre uber e táxi

Chovia forte em Gravataí. As ruas do centro estavam em reforma e os carros se amontoavam atrás de cones e faixas que bloqueavam alguns trechos. Eu estava na praça, em frente ao hospital. A maioria dos carros que passavam, acenavam para mim perguntando se não era o passageiro que eles procuravam. Eu devia formar a figura do passageiro de Uber ideal, pensei. Vestia um casaco pesado para me proteger da chuva, mochila, sacola e, principalmente, segurava o celular olhando com atenção para os carros. Algum tempo chamando motoristas via aplicativo te fazem treinado em identificar modelos, placas e cores de carros. Há algo também sobre o comportamento dos carros. Motoristas de aplicativo dirigem próximo à calçada, em velocidade reduzida, atentos às pessoas, procurando identificar seus clientes. Cerca de 4 minutos depois que solicitei a corrida, Edgar chegou. Fez um retorno ilegal em frente à praça e parou bem em frente ao local que eu estava. Abri a porta e ele foi logo se desculpando, dizendo “se a gente fizer tudo certinho não sai daqui! E com essas obras atrapalhando... fica difícil da gente trabalhar.”

Seguimos em viagem, aproveitei a reclamação e perguntei como estava sendo trabalhar com estas obras no centro. Reclamando, Edgar respondeu que era quase inviável trabalhar ali. Hoje, um dia de chuva, geralmente teria várias corridas, mas ali era impossível trabalhar. Por esta razão, foi para Porto Alegre durante a manhã. Acontece que, chegando lá, também foi complicado. Ficou horas sem receber nenhum chamado. Achou estranho, pois Porto Alegre costuma ser a melhor região para trabalhar. Voltou para Gravataí durante a tarde e, desanimado falou que faria apenas mais algumas corridas e iria para casa. Notei que ele estava um pouco cansado e não quis o incomodar com perguntas. Mas logo que ficou em silêncio, Edgar voltou a falar.

Sabe... o negócio é que tem muito Uber agora. O pessoal todo que ficou desempregado virou Uber. Eu dou conselho pra todo mundo que converso, falo que não vale a pena. Tem uns que ficam brabo, acham até que eu estou querendo evitar a concorrência.

Sigo a conversa, vou perguntando os motivos que o fazem dizer que não vale a pena trabalhar como Uber atualmente. Com uma visão bastante crítica, Edgar me diz: “Sabe, eu entendi uma coisa esses dias. O táxi a gente acha que é ruim porque é mais caro que o Uber..., mas ele tem que ser mais caro. Entende? Porque senão você não sobrevive!”. Neste momento, estou envolvido na conversa, pergunto porque ele acredita nisso.

É porque se tu cobrar muito barato, como é o Uber, tu não consegues pagar os custos. É bom para o cliente, ok. Mas para quem trabalha é inviável, é por isso que eu não indico mais ninguém para trabalhar nisso. O táxi é caro porque se não o cara não consegue nunca trocar de carro e nem ao menos manter a manutenção em dia.

Concordo com Edgar, digo para ele que este serviço, na verdade, é um serviço com um custo muito alto, mas que a Uber faz parecer simples. Edgar diz:

Exatamente. Esse é o ponto... a Uber faz parecer simples. É só pegar um carro e sair dirigindo. Mas não é isso. Recentemente eu troquei os 4 pneus. Preciso fazer isso com muito mais frequência agora que trabalho todo o dia. Só isso gasta quase 2 mil reais. Fora isso tem troca de óleo, e outros reparos que são rotineiros. Aí no mês passado arreventou a corrente dentada do motor. Aí pra evitar os custos da mão de obra, comprei pela internet e eu mesmo instalei.

Em minhas conversas, venho notando que, cada vez mais, motoristas têm buscado solucionar sozinhos pequenas emergências de manutenção em seus veículos. A resposta é sempre a mesma: baratear custos. Muitos buscam as peças pela internet e, através de vídeos e tutoriais no YouTube, aprendem como trocar e solucionar os seus problemas. Muitos afirmam não possuir nenhuma experiência em mecânica, mas se depender deste serviço, trabalhar como motorista se torna praticamente inviável. Além disso, Edgar segue me dizendo que as pessoas se decepcionam muito, depois de algum tempo de trabalho, pois começam a ver seu carro literalmente detonado.

A pessoa cuida do carro, limpa, etc. Aí começa a trabalhar e, em 2, 3 meses, o carro está completamente diferente. Imagina um carro rodando 10, 12 horas por dia? Levando gente pra todos lugares, com mala, compras, etc. Não tem carro que aguente.

Por este motivo, Edgar afirma que o Taxi se mantém ao longo dos anos cobrando uma taxa muito maior. Porém, ele acredita que os motoristas possuem mais conforto e segurança. Com as taxas baixas da Uber, Edgar diz que não é possível ter férias, descansar ou mesmo projetar alguma mudança, seja de carro ou uma pequena reforma em casa. Quando diz isso, ele me mostra sua carteira. Cheia de notas de baixo valor, de 2 e 5 reais. Ressentido, diz que é isso que possui. Mesmo que trabalhe até o final da noite, que complete 12 horas novamente, não irá conseguir muito mais do que R\$100,00 limpo. Depois de pouco tempo, em silêncio, vira para mim, que estou no banco de trás e diz: “tu consegue me entender agora, camarada?”.

d. A nova classe dos “sem escolha”

Entrei no carro apressado, cuidando as horas no relógio. Faltavam 20 minutos para a prefeitura fechar seu atendimento ao público e eu precisava pegar alguns documentos. O motorista, Gustavo, deu boa tarde de maneira cordial e seguiu a viagem. No meio do caminho, perguntei como funcionava para inserir um novo destino, pois iria só pegar o contrato e voltar. Tentei seguir suas instruções, mas a versão do meu aplicativo não autorizava inserir uma “nova parada”. Combinamos que ele iria estacionar ao lado da Prefeitura e talvez, quando eu solicitasse um novo Uber, teria a sorte de cair a corrida com ele. O que se diz sobre o aplicativo é que ele não aceita este tipo de “arranjo” entre motoristas e passageiros, mas Gustavo

comenta que hoje é um dia bastante calmo. Acredita que só terá ele ali naquela volta. “O pessoal nem quer mais trabalhar na Uber...”. Instigado com a frase, perguntei o porquê. Gustavo me conta que o lucro caiu bastante. Na verdade, ele me disse que ele, na realidade, não deve ter lucro nenhum. Fiz a pergunta clássica, que é meu ponto de partida com quase todos motoristas, “você tem trabalhado apenas como motorista da Uber?”. Gustavo me conta que no momento sim, mas não eram estes seus planos. Ele trabalhava com assistência técnica de celular, tinha uma loja há alguns anos em um centro comercial conhecido da cidade. No final do ano passado, se separou da esposa e os dois venderam a loja e repartiram os bens. Ela ficou com uma parte maior na loja e ele com o carro. Enquanto procurava um novo ponto para reabrir sua loja e iniciar uma nova etapa em sua vida, Gustavo conta que viu o carro parado na garagem e decidiu “fazer umas corridas informais, só pra passar o tempo”. Seguiu trabalhando assim por alguns meses, até que encontrou o lugar ideal para sua loja e preparou uma viagem para São Paulo para buscar os equipamentos que, inicialmente, iria utilizar na loja. Na mesma semana em que fazia as malas para ir à São Paulo, foi declarada pandemia. Gustavo conta que em questão de dias “fechou tudo”. Os negócios que estavam se encaminhando para abrir sua loja foram suspensos, a viagem também, menos o trabalho que vinha fazendo “para passar tempo”. Ele conta que, a partir de março, deixou de encarar assim e teve que focar como fonte principal de renda. Agora, passados alguns meses, avalia que não vale tanto a pena assim.

Você tem a impressão que está lucrando... entra dinheiro toda hora. Mas também sai dinheiro toda hora. Você já começa o dia gastando. Eu gasto hoje, por dia, R\$50,00. Coloco 35 de gasolina e tenho uma meta de gastar até 15 em alimentação. Então, para ter algum lucro é preciso fazer 100, 150 reais.

Além dos custos mais visíveis com alimentação e gasolina, Gustavo conta que o pior é a manutenção do carro.

Tive muita sorte no meu primeiro ano. Trabalhei praticamente sem nenhum problema no carro. Mas tu vê, um carro novinho, que estava com tudo no lugar... agora está todo gasto. Cheio de arranhões, marcas nas portas. Muitos passageiros entram com mala, mochila. Nem olham onde que vão deixar as coisas. É uma ferramenta de trabalho, mas também é meu carro pessoal. Aí este ano tive que trocar os pneus. Daí agora percebi que preciso trocar os da frente também.

Além disso, Gustavo que trabalhava com assistência técnica de celular, precisou aprender de mecânica. Conta que para evitar gastos ainda maiores, tem realizado ele mesmo a maior parte da manutenção do seu carro.

Eu compro pela internet as peças e eu mesmo coloco. Outro dia troquei a [parte que não lembro o nome] do carburador. Aí olhei a mangueira, não precisava de troca. Deixei lá. Uma semana depois ela estragou!

Gustavo conta que o lucro que recebe é ilusório. No primeiro ano não precisou fazer nenhuma manutenção em seu carro, porém, desde março, quando intensificou as corridas com a Uber, já gastou muito dinheiro. E o pior, segundo ele, é ver o carro que estava novo ir estragando e perdendo o seu valor. Ele busca realizar sozinho a manutenção, para baratear os gastos e possuir um pouco mais de lucro no final do mês, mas, mesmo assim, é difícil. “Agora além de motorista, também sou mecânico”, diz brincando com sua própria situação. Gustavo conta, remontando a sua própria biografia, que sempre esteve ligado ao trabalho de motorista, em outros empregos. Acontece que, agora, esta era a única alternativa. Por fim, diz que este tipo de trabalho serve para jovens ou, então, para quem possui um companheiro que tem um bom emprego. Mas não recomenda a Uber como única fonte de renda. Ele relembra ainda que com a pandemia, surgiu outra categoria, aqueles que “não tem escolha”. É o seu caso e o de muitos conhecidos. “A Uber serve agora para quem não tem escolha”. Explicou dizendo que muitos desempregados estão agora assumindo o trabalho de motorista pela praticidade, baixa exigência da empresa e possibilidade de retorno rápido.

Até mesmo os taxistas que eram os grandes inimigos da Uber logo no início, estão agora sendo aliados desta. Gustavo me conta que, em São Paulo, a empresa já está aceitando taxistas nas corridas que usam os próprios táxis para operar. “Primeiro, eles acabaram com os taxistas, agora estenderam a mão pra explorar eles também!”. O tom irônico e crítico de Gustavo não esconde a sua consciência em relação à exploração da empresa. Assim que puder, ele garante que sairá. Até lá, segue dirigindo pela Uber.

No fim da corrida, desço e corro para entrar a tempo na Prefeitura. Enquanto aguardo, o então chefe do gabinete me fala, puxando assunto, “um respirador mecânico... direto de Brasília”. Pergunto do que se trata. Ele fala que está realizando um pedido de doação para o Ministério da Saúde de respiradores

mecânicos, utilizados em pacientes em estado grave de COVID-19. Comento que torço para que ele consiga, afinal seria super importante. Aproveito a oportunidade e pergunto quantos respiradores Cachoeirinha tem, atualmente. Ele tira os olhos da tela do computador, franze a testa e olhando para cima me diz, hesitante, “10... acho que é 10 se não me engano!”. Devolvo a ele uma das vias, que deve ficar com a prefeitura e parto com outras duas assinadas. Quando chego lá embaixo Gustavo não está mais. Solicito outro Uber e vou pra casa finalmente.

e. Uso, sentidos e (re)interpretações da tecnologia

Assim que entrei no carro, o motorista me perguntou se estava indo para casa. Estranhei a pergunta tão direta e objetiva logo de cara, mas confirmei que sim. Um segundo depois ele tirou do bolso um cartão e me entregou. Tinha seu nome e um telefone, do outro lado do cartão, tinha o nome de uma loja e o nome do setor de eletrodomésticos. Me falou que mandou fazer recentemente aquele cartão “duplo”. A primeira informação dizia respeito ao seu trabalho como vendedor em uma loja e a segunda dizia respeito à sua forma de trabalho complementar, de motorista de Uber. Ele explica que pensou em colocar as duas informações num mesmo cartão porque as pessoas podem estar interessadas em comprar algum eletrodoméstico também e, tendo ele como referência, pode ser interessante. Na sua loja também, sempre que atende um cliente entrega o cartão com o contato da loja e, na parte de trás, oferece seus serviços de motorista. Enquanto dirige, me explica que mora muito perto de mim e que se este meu trajeto for rotineiro, pode me fazer um desconto. Contou que leva uma criança para a creche de manhã, enquanto sai para trabalhar na loja de eletrodomésticos e que seu objetivo agora é conseguir outra pessoa para transportar enquanto volta para casa. Caso consiga, ele explica que iria reduzir drasticamente seus custos de deslocamento e, até mesmo, fazer sobrar um dinheiro. Pergunto se ele só faz Uber, e ele responde que não, dependendo do dia – ou da necessidade – ele faz algumas horas a mais de trabalho por dia após seu expediente na loja.

Um outro sentido dado por motoristas ao trabalho que fazem foi o de um motorista que utilizava o acrílico concedido pela Uber para isolar passageiro e motorista (a tela de acrílico fica entre os bancos traseiros e os bancos da frente, do motorista e carona e é preso junto ao encosto de pescoço destes), para fazer propaganda dos produtos que sua mulher vendia. Me disse que os dois são um casal empreendedor, e que pela quantidade de gente que circula pelo seu Uber em um dia, é uma grande possibilidade de marketing. O que ele fez foi pendurar uma folha A4 com a propaganda do empreendimento de sua mulher, no centro do acrílico, fazendo com que o passageiro que entrar, dê de cara para esta propaganda.

Figura 2 – Propaganda de bolos e outros produtos em veículo fazendo Uber.



Fonte: elaborado pelo autor.

Estes dois exemplos demonstram as maneiras com que indivíduos burlam e/ou ressignificam o trabalho desenvolvido a partir de aplicativos, conferindo-lhes o sentido que mais bem irá lhes ajudar na solução de problemas pessoais. No primeiro caso a quebra da lógica do algoritmo, criando uma rede de contatos e corridas por fora do aplicativo, negociadas individualmente entre motorista e passageiro. E no

segundo exemplo a partir da adaptação e do uso particular dado à placa de acrílico, um item de segurança que a Uber concede a alguns motoristas parceiros.

### 4.3 O VÍRUS É SÓ MAIS UM DOS RISCOS

A partir das narrativas expostas acima que representam uma parte do todo observado, é possível apresentar alguns resultados obtidos. Cada relato, entrevista e também a soma das observações e *flash-encontros* com motoristas foi organizada em categorias amplas. Analisando a prevalência destas e, identificando os temas mais corriqueiros, é possível demonstrar através do quadro abaixo uma configuração de demandas, queixas, urgências e motivações que compõem as percepções dos trabalhadores por aplicativo a respeito do contexto em que estão inseridos. Da relação entre estas categorias, emergem duas considerações primordiais: as estratégias de resistência frente o controle e o gerenciamento algorítmico do trabalho e a dimensão de que a pandemia e o contágio do vírus é só mais um dos muitos outros riscos que estes trabalhadores estão inseridos sistematicamente.

Quadro 3 – Principais categorias

TEMA	CATEGORIA	DETALHE
RESISTÊNCIA E CONTROLE ALGORÍTMICO DO TRABALHO	Precarização do trabalho	Condições degradantes de trabalho;
	Políticas trabalhistas	Dificuldade de organização em termos trabalhistas
	Gestão algorítmica do trabalho	Promoções; Notas e ranqueamento. Controle de comportamentos
VÍRUS E OUTRAS DEMANDAS	Segurança pública	Risco de assalto; Zonas perigosas;
	Segurança sanitária	Falta de acesso a itens de segurança em relação ao vírus; Contágio pelo vírus;
	Violência de gênero	Machismo; Medo de abuso;
	Violência do trânsito	Risco de transitar (especialmente de bicicleta) no trânsito

Fonte: elaborado pelo autor.

As categorias expostas no quadro acima sintetizam as principais demandas e discussões feitas pelos motoristas e entregadores de aplicativo pesquisados neste trabalho. Esta organização foi feita a partir das informações organizadas em diários de campo, transcrições de entrevistas e análise dos conteúdos publicados na *internet* por parte dos interlocutores.

Relacionando e agrupando em grupos maiores, dividimos em duas grandes áreas temáticas as principais categorias extraídas do material obtido em campo. Na primeira, reunimos precarização do trabalho, políticas trabalhistas e a própria gestão algorítmica do trabalho para pensarmos nas estratégias e resistências dos trabalhadores para sobreviver às formas de controle das plataformas. Na segunda, reunimos os principais riscos e demandas, advindas das suas reclamações. Embora a pandemia seja hoje uma urgência global e muito do trabalho de Uber foi afetado por ela, o vírus se apresenta como mais um dos muitos riscos a que estes trabalhadores já estão expostos. Neste sentido, a violência de gênero, a violência de trânsito e a própria segurança pública são urgências mais latentes do que a própria exposição ao contágio. A seguir, organiza-se dois tópicos que reúnem, a partir dos relatos etnográficos, uma síntese destas observações realizadas.

#### a) Negociando “dentro” e “fora” do aplicativo

Embora a Uber não reconheça vínculo formal com seus motoristas, este vínculo existe e é percebido pela grande maioria de motoristas e usuários do aplicativo. A maior prova disso, acredito, é a distinção entre “dentro e fora” do aplicativo. Trabalhar dentro do aplicativo significa realizar “*login*” no *software* e esperar corridas através deste. Estas corridas garantem uma certa segurança ao motorista, uma vez que todos usuários possuem cadastro na plataforma. Realizar corridas “por fora” significa que você não utiliza o aplicativo para mediar o serviço. Dentro de outras coisas, isso garante que você defina junto ao seu cliente os valores e as condições da corrida. Porém, o que diferencia este motorista dos demais é o fato dele possuir o aplicativo, ou então “ser uber”. Caso você não “seja” previamente um Uber, dificilmente conseguirá corridas informais. Além da outorga que o aplicativo permite, você também não terá a rede de usuários e clientes que o aplicativo pode fornecer.

No trato diário com seus passageiros, é comum motoristas trocarem contato para realizar corridas específicas por fora. Esta forma é preferida por muitos motoristas. Por esta razão foi que conheci Renan. Desde o início da pandemia venho mantendo contato com ele para realizar corridas eventuais. Renan prefere assim, pois trabalha apenas com conhecidos que, por sua vez indicam seu serviço apenas para aqueles que confiam e assim por diante. Ele não aceita corrida de quem não conhece, diferentemente do que acontece no aplicativo. A diferença entre “dentro e fora” do aplicativo, portanto, não é meramente tecnológica. Você segue sendo “uber” mesmo que não ligue o aplicativo. De alguma maneira, o que define “dentro e fora” são contornos muito mais amplos e culturais. As fronteiras do aplicativo são quebradas e redesenhadas de maneira invisível nos códigos, negociações e condutas de motoristas e passageiros.

Estar fora do aplicativo impõe uma certa “clandestinidade” ao serviço; é como se o aplicativo fosse o meio formal e regulado, e as outras práticas negociações sem qualquer regulação ou vínculo entre as partes. Digo isso porque a maioria dos motoristas e entregadores que conversei demoram certo tempo para falar que realizam serviços por fora do aplicativo. Talvez o fato de eu mencionar que pesquiso motoristas e entregadores que trabalham por aplicativo imprima certa censura sobre outros temas. Mas também é visível que esta assunção vem sempre acompanhada de explicações. Em geral, é mencionado o cuidado em criar e atender uma rede específica de clientes, o que garante, entre outras coisas, certa segurança a estes trabalhadores.

“Dentro e fora” representam o emaranhado tecnológico das formas de governo que plataformas digitais imprimem sobre os trabalhadores. Estar dentro representa uma ação sob os domínios dos algoritmos e suas leis invisíveis; estar fora significa poder definir as próprias regras, ao custo, entretanto, de um ambiente imprevisível ou “não domesticado” pela tecnologia algorítmica. Explorar como estas categorias são mobilizadas na prática pode nos dizer algo sobre como estes trabalhadores lidam com inúmeras técnicas de governamentalidade extremamente ubíquas e pervasivas, e como estas atuam de maneira subjetiva na vida dos sujeitos.

Atuar fora do aplicativo não significa trabalhar fora do alcance das suas regras, entretanto. A cada corrida por fora que combino com Renan, ele simula o valor pelo aplicativo. Depois de me informar o valor “formal” da corrida, ele diz o

quanto que pode flexibilizar do valor. Desta forma, o aplicativo ainda é o balizador de nossa relação. Ele é quem define as etiquetas, por exemplo. Mesmo que não estejamos realizando a corrida através da Uber, seguimos todas as recomendações que a empresa dá. Utilizamos máscara, conversamos brevemente sobre o destino, etc.

Em nossa primeira entrevista, dia 05 de julho, Taís cita que prefere trabalhar por fora do aplicativo. Ela explica que o termo é utilizado para descrever os serviços de entrega realizados a partir de uma clientela particular, que solicita seu serviço por outro meio que não o aplicativo (geralmente *WhatsApp*). Para ela, a lógica do aplicativo e a falta de suporte tornam seu trabalho muito degradante, o que é mais fácil de ser contornado com serviços por fora. Ou seja, os valores e as condições do trabalho podem ser negociados junto aos clientes. Trabalhar por fora é descrito por ela como uma maneira informal de realizar entregas, enquanto a utilização do aplicativo é uma maneira formal. Isso expõe algo interessante, uma vez que o trabalho por aplicativo não representa vínculo formal de trabalho, tampouco possui regulamentação. Estas práticas são consideradas “subversivas” e difundidas entre a maioria dos entregadores, que preferem serviços por fora justamente pelo contato direto com cliente, pela possibilidade de negociação e também por ficar com 100% do valor do serviço. Neste caso, o que parece estar em jogo é a possibilidade de agência sobre seu trabalho. As solicitações de trabalho por meio do aplicativo impõem local, horário e produto. Quando negociado pessoalmente com clientes, Taís cita que pode sugerir as melhores rotas, condições de entrega e também valores.

Neste caso, existe uma grande diferença entre Renan e Taís. Renan é motorista de Uber e utiliza seu carro como meio de trabalho. Taís é entregadora e utiliza a bicicleta e sua força física como meio de trabalho. Por esta razão, quando negociadas entregas por fora do aplicativo, Taís também seleciona as melhores rotas, melhores entregas e melhores produtos para transportar, considerando que irá trilhar o caminho de bicicleta. Em uma conversa com outros dois entregadores de bicicleta (Gustavo e Leandro, de Cachoeirinha), percebi o mesmo cuidado. Muitas vezes, através do aplicativo, você não pode escolher a rota ou os locais de entrega/coleta de produtos. Isso acontece geralmente quando você está com pontuação baixa. O aplicativo calcula – de alguma maneira que não é compartilhada com seus usuários – uma nota para cada entregador. A partir desta nota você

receberá pedidos e tratamentos diferenciados. Na prática, isto pode diferenciar se você irá pedalar por trechos com mais ou menos subidas na cidade. Ou então se você irá escolher as melhores e mais centrais chamadas de pedidos. Quando realizadas por fora, estas corridas já são previamente selecionadas. A rota é calculada a partir de diversas condições materiais: (a) o conhecimento do ciclista das ruas até o destino, (b) o peso dos produtos que está entregando e (c) a geografia do local. O valor negociado entre cliente e entregador, muitas vezes, é a soma destes itens. Esta possibilidade de gerenciamento é que não é permitida nas atividades desempenhadas através de aplicativo.

b) Qual o risco de se trabalhar com entregas de bicicleta durante a pandemia?

Máscara, álcool gel, luvas, protetor facial, água ou sabão são descritos como itens essenciais para se poder trabalhar em meio à pandemia. Estes itens foram incorporados a tantos outros e são descritos, muitas vezes, como EPI (Equipamento de Proteção Individual) no trabalho. Gustavo e Taís são entregadores de bicicleta que trabalham por aplicativo em Cachoeirinha e Porto Alegre. No seu cotidiano utilizam os itens descritos acima. O que parece estar escondido é que, neste tipo de trabalho, vírus e contágio não são os únicos riscos aos quais estes trabalhadores estão expostos.

Recentemente, Taís realizou uma ação social, junto a um coletivo local, de entrega de sopas para pessoas em situação de rua. Na ação, sua *bag* (a mochila que realiza as entregas) foi roubada. Quando tive a oportunidade de conversar com ela sobre a situação, ela foi bem clara em me dizer que o risco a que ela está exposta vai muito além do vírus. A violência faz parte do seu cotidiano e não deixou de interferir no seu trabalho, por conta da pandemia.

Esses riscos sempre existiram. Infelizmente a gente tem que sair de casa sabendo que na porta de casa a gente pode talvez tomar um tiro. [...] Então esse risco infelizmente a gente tem a cultura de já ter se acostumado com ele. [...] e aí tem mais isso do vírus né? Que álcool gel e máscara, lá de vez em quando [...] não é uma ajuda, entendeu? É o mínimo que o cara tem que ter. Não tem apoio pro cara nessa questão de risco, de COVID, ou de risco de assalto, entendeu? Levaram minhas coisas e deu. Entendeu? [...] Isso é o risco desse aplicativo. O cara morrer e ficar à míngua, tá ligado? É um dos riscos. É ficar doente e ficar à míngua, é perder o aluguel, perder uma pessoa talvez, tá ligado? É isso que é o risco.

Taís me alerta para outros riscos em seu trabalho: a violência do trânsito e o machismo. Sobre o trânsito, ela diz que andar de bicicleta em uma cidade que não foi projetada para receber ciclistas é um desafio. Além de não ser projetada para receber ciclistas, existe a diferença de não estar praticando um esporte ou atividade de lazer. Em seu trabalho, ela precisa utilizar uma *bag* enorme nas costas. O que dificulta ainda mais a sua performance na bicicleta e interfere diretamente em coisas como olhar para trás e cuidar do trânsito ao seu redor. Ainda, outro aliado importante para tornar o seu trabalho mais degradante é o machismo. Ela cita, inclusive, estratégias de sobrevivência que utiliza. Nenhuma delas, entretanto, cita o cuidado com o vírus e não é que não exista este cuidado, mas é que, muitas vezes, na escala de urgências, a sobrevivência no trânsito e as ameaças de violências sexuais, soam muito mais alto que as do vírus “invisível”.

Sobre sua experiência de trabalhar com entregas durante a pandemia, Taís relata que se sente suja a maior parte do tempo. Embora use máscara e álcool gel, este tipo de limpeza não é suficiente. Cita ainda que o fato de não ter infraestruturas básicas de limpeza tornam o trabalho ainda mais degradante. A noção de sujeira não parte só dela, clientes e, principalmente, empregados de restaurantes a tratam com nojo. Ser mulher também traz uma série de necessidades, como ir ao banheiro. A maioria dos estabelecimentos onde ela presta serviço entregando comida se nega a deixar que ela use o banheiro. A noção de sujeira e nojo parte de como ela se vê, por estar exposta na rua em contato com diversas pessoas e coisas (bicicleta, mochila, dinheiro) e, também, de como é percebida por clientes e empregados de restaurantes.

Entretanto, se sentir “suja” não diz respeito apenas a questão da higiene, tem relação a se sentir “impura” também. Taís faz uma ligação bastante clara entre a sensação de sujeira com a existência de assédio que, por sua vez, também causam uma noção de impureza no corpo. Ela cita algumas estratégias que utiliza durante o trabalho para garantir sua sobrevivência, como roupas – evita roupas que marquem o corpo ou chamem atenção, por medo da reação de homens; trabalho diurno – evita trabalhar a noite por medo do assédio e violência e; formalidade – procura tratar de forma “séria” e “formal” os clientes, evitando que eles (homens) possam aproveitar dessa situação para assediá-la.

#### 4.4 A PANDEMIA E SEUS MÚLTIPOS EFEITOS EM DEBATE

A pandemia do novo coronavírus é, na linguagem epidemiológica, uma situação de irrupção infecciosa que atingiu escala global. O rápido surgimento destes surtos epidêmicos em diferentes localidades do mundo despertou a atenção dos principais atores do campo da “saúde global” (BIEHL, 2011) e, tão logo se anunciavam os novos casos, se anunciavam protocolos e medidas de controle e mitigação dos impactos da nova doença. Embora esta descrição enseje uma certa distribuição dos efeitos da doença também em uma escala global, argumentamos que não. O objetivo deste capítulo é explorar como o vírus possui “múltiplas pandemias”. Este tipo de discussão é importante para situar os esforços desta pesquisa sob a ótica desta multiplicidade. Somente assim é possível obter respostas múltiplas e capazes de responder aos diferentes níveis de complexidade da pandemia. Este capítulo examina algumas publicações recentes a respeito da pandemia do novo coronavírus e busca dar força ao argumento de que a pandemia não é um evento homogêneo, pelo contrário, é múltipla e desigual. Os custos de uma abordagem “vírus centrada” (SEGATA *et al.*, 2021) são a mobilização de propostas ineficientes na vida prática da pandemia. Obviamente, a identificação do agente patógeno, as características da infecção e os padrões de disseminação são importantes aliados na superação de problemas desta monta, entretanto, considerar o seu enfrentamento sem distinções socioeconômicas, culturais, políticas, ambientais e coletivas são erros que se perpetuam em diversas abordagens nas políticas de enfrentamento.

No campo das ciências humanas, a pandemia vem surtindo significativos impactos na produção bibliográfica. Este capítulo explora algumas destas produções, em especial aquelas que buscam explorar as multiplicidades e controvérsias em torno da pandemia. Entre estas referências, a revista *Horizontes Antropológicos* dedicou um número exclusivo à pandemia. A revista mantida pelo Programa de Pós Graduação em Antropologia Social da UFRGS dedicou sua edição de número 59 inteiramente à reflexão antropológica da pandemia. O título da revista, “Antropologias de uma pandemia”, anuncia a multiplicidade de olhares que um evento desta magnitude levanta.

Outra publicação importante é livro intitulado “Os impactos sociais da Covid-19 no Brasil: populações vulnerabilizadas e respostas à pandemia” (MATTA *et al.*,

2021), iniciativa do Observatório Covid-19 da Fiocruz em colaboração à Rede Covid-19 Humanidades MCTI, da UFRGS. Compreendendo um esforço cooperativo entre as duas redes de pesquisa, esta publicação joga luz a diferentes temas como a relação do campo das humanidades com a pandemia, a experiência de populações vulnerabilizadas e desdobramentos tecnológicos e no campo da comunicação.

A Rede de Políticas Públicas e Sociedade publica desde abril de 2020 o boletim “Covid-19: Políticas Públicas e as Respostas da Sociedade”. Estas publicações têm trazido a discussão de diversos temas referentes ao campo de políticas públicas, como o acompanhamento de indicadores, de políticas de isolamento e de distribuição de vacinas. Por sua vez, tem como objetivo funcionar como um instrumento de governança, à medida que anuncia ter sido formada para

elevar o padrão, calibrar o foco e aperfeiçoar a qualidade das políticas públicas do governo federal, dos governos estaduais e municipais que procuram atuar em meio à crise da COVID-19 para salvar vidas (Rede de Políticas Públicas e Sociedade, 2021).

Por fim, dois ensaios, o mais recente “A tecnologia é um vírus: cultura digital e pandemia” (LEMOS, 2021), de autoria de André Lemos, que traz uma série de textos curtos discutindo o agenciamento sociotécnico causado pela pandemia e outras reflexões mais a respeito de algoritmos, mídias e pandemia. Neste sentido, tecnologia e vírus são equivalentes, ambos disparam ações, mobilizam amplas redes e afetam o coletivo (LEMOS, 2021). Já o outro ensaio, “A cruel pedagogia do vírus”, de Boaventura de Sousa Santos, traz algumas inspiradoras lições a respeito deste momento de crise. Além de reconhecer a construção social e econômica do vírus, Boaventura aponta para caminhos futuros que ainda podem ser construídos. “A pandemia é uma alegoria. O sentido literal da pandemia do coronavírus é o medo caótico generalizado e a morte sem fronteiras causados por um inimigo invisível. Mas o que ela exprime está muito além disso” (SANTOS, 2020, p. 10). Seus sentidos estão abarcados em uma rede entre capitalismo, colonialismo e patriarcado.

Estas diferentes abordagens contextualizam o que buscamos construir conceitualmente a respeito da “pandemia”. Sendo assim, ela é um evento múltiplo e desigual (SEGATA, 2020b), pois são as condições do lugar em que o vírus atua que darão os contornos sobre “o que é” a pandemia. Em outras palavras, o que faz a

pandemia são as condições sanitárias de um determinado local, a frequência e a quantidade de água potável que populações têm acesso, a segurança econômica em termos de trabalho e renda que permitem o sucesso de políticas como as do isolamento, a disseminação de *fake news*, negacionismos e outras estratégias que priorizam o funcionamento de mercados em favor da preservação da vida e, de maneira fundamental, as inúmeras desigualdades que podem ser representadas em termos de racismo, violência de gênero e desigualdades sociais. Por esta razão, estratégias de enfrentamento à pandemia que utilizem tão somente o desenvolvimento clínico da doença, acompanhamento de indicadores como taxa de transmissão, disseminação do vírus e porcentagem de população imunizada tendem a fracassar. O que se espera é, ao contrário, à medida que as ciências humanas e sociais venham produzindo conhecimento a respeito dos inúmeros impactos causados pela pandemia, que as estratégias de enfrentamento sejam baseadas igualmente nesta multiplicidade. Enquanto admitimos que a pandemia tem efeitos sociais, econômicos, políticos e sanitários, não devemos considerar razoável políticas de enfrentamento que levem em consideração apenas aspectos e saberes biomédicos. Um exemplo prático disso é a análise feita por Pereira (2021) sobre como a “retomada das atividades” em Porto Alegre, estava atrelada a indicadores clínicos, principalmente à taxa de ocupação de leitos nas unidades de terapia intensiva (UTI). Considerar que estes são os melhores indicadores para autorizar ou não a maior circulação de pessoas em um município parece uma situação bastante controversa. A modelagem desses dados pode ser facilmente feita, por exemplo, a ampliação e remanejamento de leitos é constantemente anunciada pelos governos municipais e estaduais. Parte deste discurso serve para estabilizar a taxa de ocupação. De maneira perversa, o que existe por trás desta lógica é anunciar que há mais lugar para doentes e, com isso, se autoriza maior exposição ao contágio do vírus.

Por fim, cabe ressaltar a pandemia a partir da emergência das políticas de isolamento que delineiam os contornos das atividades que podem ou não acontecer. A partir destas interdições, certos serviços são considerados essenciais e, com isso, são autorizados a permanecer desenvolvendo suas atividades. Todos aqueles que não podem passar a depender do digital e de serviços como o *delivery* e o transporte de passageiros. Se considerarmos a proeminência do digital sobre estes serviços em específicos, podemos considerar que todas as atividades não

consideradas essenciais precisaram passar pelo agenciamento das tecnologias digitais para seguir em funcionamento. Desta maneira, relacionamos a pandemia e o digital para compreender que ambos oferecem desafios para pensarmos em termos de experiências locais e multifacetadas, pois ambos imprimem debates em torno de escalas globais. Esta persistência do universalizante oferece um desafio quando nos propomos a estudar, a refletir sobre os impactos ou, até mesmo, a descrever as situações que estão em jogo. Pensarmos nas políticas do isolamento é evidenciar o modo como a pandemia e o digital se imbricam numa mesma tecnologia universalizante.

O caminho buscado com este trabalho é demonstrar que ambos – a pandemia e o digital – são produtos de saberes específicos e, na prática, são experimentados de maneiras não homogêneas. Sendo assim, reforçamos que, “tensionar estes desafios abre novas frentes nas ciências humanas e sociais, uma vez que o seu olhar às crises sanitárias e ao digital não tem o seu enfoque dirigido exatamente aos mecanismos técnicos que os constituem, mas para as relações e transformações que provocam na vida das pessoas e das coletividades (SEGATA, 2020a).

## 5 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Ao longo deste trabalho, se procurou discutir a emergência de transformações nas políticas trabalhistas brasileiras à luz das emergências trazidas pelo digital e a pandemia. O enunciado que abre esta dissertação, “não existe trabalho precarizado no Brasil” é uma caricatura deste agenciamento. As feridas do trabalho escravo, as desigualdades estruturantes do país e a adoção de uma agenda neoliberal mais recentemente são os principais elementos que contornam estas transformações.

No primeiro capítulo, buscou-se trazer um olhar amplo e crítico ao processo fundante do mercado de trabalho no Brasil e as suas principais características no que diz respeito ao modo de organização do trabalho a partir da noção de políticas trabalhistas. Além disso, relacionou-se as recentes estratégias neoliberais de aumento do lucro ao custo da degradação do trabalho humano, com a emergência de novas tecnologias digitais. Assim, descreveu-se, de maneira ampla, a forma como diferentes estruturas foram mobilizadas ao longo do tempo para construir o cenário das forças produtivas no país. Considerando os dispositivos legais, as discussões de cada época e, obviamente, a elaboração de uma legislação própria, dando cara às políticas trabalhistas, que são o conjunto de governamentalidades em torno da questão do trabalho. A formação destas políticas trabalhistas é, portanto, uma construção colonial, ou seja, fruto de uma relação comercial escravista. A estruturação de uma economia capitalista no Brasil leva a superação (ao menos no papel) deste sistema e, a partir do século XX, passam a existir mecanismos de proteção dos trabalhadores. Este movimento atinge seu ápice no pós guerra (1945 a 1970) onde se desenvolve internacionalmente políticas de bem-estar social, visando ao pleno emprego e a melhores condições de trabalho. A emergência de uma crise na década de 1970 faz com que haja um rearranjo político internacional trazendo consequências que perduram até hoje em termos econômicos e trabalhistas. Este movimento culmina com o surgimento do neoliberalismo que propaga a dissolução do Estado por meio de privatizações, de desregulamentações e do fim dos investimentos públicos. Com grande parte das estruturas que conduzem uma sociedade, o mercado financeiro passa a ditar as regras a partir de então.

De maneira especial, concentrou-se na recente Reforma Trabalhista de 2017, no segundo capítulo, para concluir que esta representou um significativo avanço das ideias neoliberais, formalizando e autorizando uma série de modalidades de

contratos de trabalho antes consideradas ilegais. Passa, então, a acontecer um aprofundamento das terceirizações, da precarização e do aumento exponencial do mercado de trabalho informal. Parte do sucesso da implementação desta reforma, mas também de outras agendas neoliberais, depende da instauração de um debate público a respeito da modernização e da necessidade de mudança. Ao passo que, caso não realizadas, trariam sérios danos aos trabalhadores. Colocados como urgentes, estes debates trazem um fatalismo econômico para disseminar o ideário reformista neoliberal.

O aprofundamento destas políticas trabalhistas traz consequências em inúmeros níveis à vida destes trabalhadores, sendo assim utilizada a noção de “precariedade” para descrever a sua condição atual. Embora se argumente ao longo desta dissertação que o trabalho sempre foi descrito como um elemento de sofrimento no Brasil, o aprofundamento das políticas neoliberais traz uma certa uniformidade a este sofrimento. O trabalho precarizado, então, é uma consequência direta do neoliberalismo. Uma característica recente destas políticas trabalhistas é o aumento do emprego de dispositivos tecnológicos nos agenciamentos entre empresas, trabalhadores e clientes. Passa a surgir, então, o controle e o gerenciamento algorítmico do trabalho. As recém surgidas plataformas digitais passam a ser também um modo de trabalho e, à medida que facilitam serviços e demandas, condicionam populações a partir de algoritmos que funcionam em uma caixa preta – controlada por multinacionais.

Assim, empresas como a Uber se destacam a ponto de criarem novas gramáticas no mundo da sociologia do trabalho. A chamada “economia do compartilhamento” é o termo aglutinador destas demandas e passa a dar o tom nas relações entre estas “empresas-aplicativos”. Neste sentido, se destaca a maneira como os algoritmos assumem uma vital importância na organização deste trabalho.

As plataformas digitais são as novas fábricas, à medida que recrutam diariamente novos funcionários e atingem características e volumes industriais. A novidade é que o funcionamento destas fábricas digitais é obscuro. Assim nasce o trabalhar *on demand*. Ele é um trabalhador por demanda, pois não só a sua atividade laboral é feita somente quando solicitada, mas porque ele representa um produto na engenharia destas plataformas. O trabalhador *on demand* é considerado, antes de qualquer coisa, um usuário dos serviços de tecnologia destes aplicativos.

A partir da recuperação destas políticas trabalhistas e da emergência de novas tendências na organização do trabalho, em razão da operação das plataformas digitais, passamos a observação das percepções dos trabalhadores destas plataformas. Como resultado de 14 meses de pesquisa, inúmeras conversas informais, observações e entrevistas semiestruturadas, foi observado a latência de algumas categorias. Em especial, se observou que o risco de contágio com o novo coronavírus era só mais um dos vários riscos aos quais estes trabalhadores estão imersos. Questões muito importantes e que dizem respeito à forma de organização do trabalho, violência de gênero, machismo, segurança pública, violência no trânsito e o próprio controle e gerenciamento do trabalho feito pelos aplicativos se tornaram pautas muito mais alardeadas pelos trabalhadores.

Por fim, buscou-se situar as condições deste trabalho a partir da conceitualização da pandemia como um evento de múltiplos efeitos. Desta maneira espera-se que este trabalho contribua na elaboração de respostas aos efeitos sociais da pandemia. Em síntese, os principais pontos que busquei levantar com este estudo foram:

- A trajetória colonialista das políticas trabalhistas brasileiras;
- A dificuldade de organização societal em termos trabalhistas;
- A emergência do trabalho plataformizado no Brasil;
- A experiência dos trabalhadores por aplicativo em meio à pandemia;
- E, por fim, evidenciar uma série de riscos destes trabalhadores, a quem o vírus é apenas mais um a se integrar aos demais.

Este trabalho trouxe resultados que apontam na direção de uma agenda de pesquisa sobre os efeitos sociais da pandemia e suas políticas de isolamento e, também, a respeito das políticas trabalhistas e as formas, cada vez mais intensas, de controle e gerenciamento do trabalho feitas através de aplicativos e suas imensas infraestruturas digitais. A partir de um olhar “de baixo para cima”, abre-se espaço para ampliar a utilização de materiais etnográficos na investigação de políticas públicas e seus efeitos práticos na vida cotidiana. O aprofundamento destas questões pode ser convertido em agendas de pesquisa para o campo das Políticas Públicas e, em especial, em resposta ao problema da pandemia no Brasil. Assim,

em resumo, este trabalho produziu respostas situadas a um problema situado, ou seja, devem ser ampliadas as discussões aqui postas em direção a consolidação de tais respostas.

De maneira geral, o resultado do trabalho de campo ecoa outros debates em curso no campo de uma ciência social do trabalho precarizado e, embora muito se advogue a respeito da emergência de novas formas de organização do trabalho, das tendências do trabalho digital e dos efeitos que eventos como uma pandemia imprimem sob populações, o que se percebe aqui é a persistência de velhos problemas. Fenômenos como os trazidos aqui expõem, em maior ou menor grau, a existência destes inúmeros conflitos. Este aprofundamento das crises requer olhares múltiplos para compreendê-los. E, neste sentido, não só a pandemia é descrita em termos universais. Capitalismo, plataformas de trabalho e a própria experiência dos trabalhadores são também constructos destas pretensas universalizações. Neste sentido, o vírus é transparente: através dele enxergamos a falta de infraestrutura básica para enfrentamento da pandemia. Assim, o vírus nos faz enxergar, põe em relevo certos temas e certas fragilidades. Neste sentido, o trabalho precarizado sempre existiu, mas a partir da pandemia e da necessária condição de plataformização das relações sociais, este problema ganha relevo ao emergir como uma realidade antes relegada ao silêncio. O precário destas vidas não é criado a partir de um vírus ou de uma tecnologia. Antes disso ele é criado a partir de uma estrutura capitalista que degrada e desumaniza a cada investida sob a desculpa de “modernização”. Pandemia e aplicativos são apenas as novas cepas do capitalismo.

## REFERÊNCIAS

ABÍLIO, Ludmila Costhek. Plataformas digitais e uberização: globalização de um sul administrado? **Revista contracampo**, Niterói, v. 39, n. 1, p. 12-26, abr./jul. 2020.

ALBORNOZ, Suzana. **O que é trabalho**. São Paulo: Brasiliense, 2017.

ALVARENGA, Darlan; SILVEIRA, Daniel. Desemprego sobe para 14,7% no 1º trimestre e atinge recorde de 14,8 milhões de brasileiros. *In*: **G1 economia**. Notícias. São Paulo: G1, 27 maio 2021. Disponível em: <https://g1.globo.com/economia/noticia/2021/05/27/desemprego-atinge-147percent-no-1o-trimestre-diz-ibge.ghtml>. Acesso em: 5 mar. 2021.

AMARAL, Luciana; MARSCHEGAN, Guilherme; KARAORÚ, Thamara. Temer sanciona reforma trabalhista e diz que ninguém teve a ousadia antes uol. *In*: **Uol**. Notícias. 13 jul. 2017. Disponível em: <https://economia.uol.com.br/noticias/redacao/2017/07/13/temer-sanciona-reforma-trabalhista.htm>. Acesso em: 6 jun. 2021.

ANTUNES, Ricardo. (Org.). **Uberização, trabalho digital e indústria 4.0**. São Paulo: Boitempo.2020

ANTUNES, Ricardo. **A rebeldia do trabalho: confronto operário no abc paulista: as greves de 1978/80**. São Paulo, Campinas: editora ensaio, Unicamp, 1988.

ANTUNES, Ricardo. Desenhando a nova morfologia do trabalho no brasil. **Estudos avançados [online]**, São Paulo, v. 28, n. 81, 2014.

ANTUNES, Ricardo. **O caracol e sua concha: ensaios sobre a nova morfologia do trabalho**. São Paulo: Boitempo, 2005.

ANTUNES, Ricardo. Trabalho e precarização numa ordem neoliberal. *In*: GENTILI, P.; FRIGOTTO, G. (Org.). **A cidadania negada: políticas de exclusão na educação e no trabalho**. 2. ed. São Paulo: Cortez, 2001.

BARBOSA, Alexandre de Freitas. O mercado de trabalho: uma perspectiva de longa duração. **Estudos avançados [online]**, São Paulo, v. 30, n. 87, 2016.

BARIFOUSE, Rafael. Inimigo número 1 dos taxistas, aplicativo uber vira caso de polícia. *In*: **BBCNEWS**. Notícias, 23 jul. 2014. São Paulo: BBCNEWS, 2014. Disponível em: [https://www.bbc.com/portuguese/noticias/2014/07/140723\\_aplicativo\\_uber\\_polemica\\_rb#:~:text=Inimigo%20número%201%20dos%20taxistas%2C%20aplicativo%20Uber%20vira%20caso%20de%20polícia,-Rafael%20Barifouse&text=Lançado%20nos%20Estados%20Unidos%20há,Paulo%20sem%20chamar%20muita%20atenção](https://www.bbc.com/portuguese/noticias/2014/07/140723_aplicativo_uber_polemica_rb#:~:text=Inimigo%20número%201%20dos%20taxistas%2C%20aplicativo%20Uber%20vira%20caso%20de%20polícia,-Rafael%20Barifouse&text=Lançado%20nos%20Estados%20Unidos%20há,Paulo%20sem%20chamar%20muita%20atenção). Acesso em: 10 maio 2021.

BERNARDO, João. **Democracia totalitária: Teoria e prática da empresa soberana**. São Paulo: Cortez, 2004.

BIEHL, J. Antropologia no campo da saúde global. **Horizontes Antropológicos**, Porto Alegre, v. 17, n. 35, p. 257-296, jan./jun. 2011.

BOURDIEU, Pierre. A precariedade está hoje por toda parte. *In*: BOURDIEU, Pierre. **Contrafogos**, Rio de Janeiro: ed. Jorge Zahra, 1998, p.119-127.

BRANDÃO, Helena; HATHSUE, Nagamine. **Introdução à análise do discurso**. São Paulo: Editora da Unicamp, 2004.

BRASIL. **Decreto-lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943**. Aprova a Consolidação das Leis do Trabalho. Brasília, DF: Presidência da República, 1943.

BRASIL. **Lei n. 3.353, de 13 de maio de 1888**. Declara extinta a escravidão no Brasil. Brasília, DF: Presidência da República, 1888.

BRASIL. **Lei do ventre livre de 1871**. A Princesa Imperial Regente, em nome de Sua Magestade o Imperador e Senhor D. Pedro II, faz saber a todos os subditos do Imperio que a Assembléa Geral Decretou e ella Sanccionou a Lei. Brasil, Rio de Janeiro: Princesa Imperial Regente, 1871.

BRASIL. Tribunal Superior do Trabalho. **Resolução n. 23/oe, de 17 de dezembro de 1993**. Diário da justiça da república federativa do Brasil: seção 1, Brasília, DF, 1994.

BRASIL. **Painel de casos de doença pelo coronavírus 2019 (COVID-19) no Brasil**. Ministério da Saúde, 2021. Disponível em: <https://covid.saude.gov.br/>. Acesso em: 10 jun. 2021.

BUTLER, Judith. **Vida precária: os poderes do luto e da violência**. Belo Horizonte: Autêntica, 2019.

CAMPOS, Ana Cristina. Ibge: Informalidade atinge 41,6% dos trabalhadores no país em 2019. Notícias. *In*: **Agência Brasil**. 12 nov. 2020. Brasília, DF: Agência Brasil, 2020. Disponível em: <https://agenciabrasil.ebc.com.br/economia/noticia/2020-11/ibge-informalidade-atinge-416-dos-trabalhadores-no-pais-em-2019#:~:text=a%20informalidade%20no%20mercado%20de,39%2c3%20milhões%20de%20pessoas.&text=em%202019%2c%20a%20proporção%20de,e%2056%2c9%25%20nonordeste>. Acesso em: 5 jun. 2021.

CAMPOS, André Gambier. **Breve histórico das mudanças na regulamentação do trabalho no Brasil. texto para discussão**. Rio de Janeiro: IPEA, 2015.

CÂNDIDO, Gerardo Gallo. Precarização do trabalho: a nova cepa da lógica capitalista autofágica. **Lex humana**, Rio de Janeiro, v. 13, n. 1., 2021.

CARVALHO, E. Hayek e Friedman e as origens do Neoliberalismo. *In*: Dimensões: **Revista de História da UFES**. Dossiê (des)Caminhos da colonização. Espírito Santo, n. 11, 2000.

COELHO, Rodrigo Pereyra de Sousa. **A economia da ditadura militar brasileira: notas didáticas da disciplina formação sócio-histórica do Brasil III**. São Paulo: Associação educacional e assistencial Santa Lucia, 2016.

DA MATTA, Roberto. **O que faz do brasil, Brasil?** Rio de Janeiro: Rocco, 1994.

DRATH, R.; HORCH, A. Industrie 4.0: hit or hype?. **Industrial electronics magazine**, [s.l.], v. 8, n. 2, p. 56–58, 2014.

DRUCK, Graça. Trabalho, precarização e resistência: novos e velhos desafios? **Caderno CRH**, Salvador, v. 24, n. 1, p. 37-57, 2011.

ECKERT, C; ROCHA, A, L. **Etnografia: saberes e práticas. ciências humanas: pesquisa e método.** Porto Alegre: editora da universidade, 2008.

ENTENDA o impacto da nova legislação no mercado de trabalho. *In: G1.* São Paulo: G1, jun. 2021. Disponível em: [ttp://g1.globo.com/jornal-nacional/noticia/2017/07/entenda-o-impacto-da-nova-legislacao-no-mercado-de-trabalho.html](http://g1.globo.com/jornal-nacional/noticia/2017/07/entenda-o-impacto-da-nova-legislacao-no-mercado-de-trabalho.html). Acesso em: 1 jul. 2021.

ESCOBAR, Arturo. Bem vindos à cyberia. *In: ESCOBAR, Arturo. Políticas etnográficas no campo da cibercultura.* Brasília: ABA publicações, 2016.

EUBANKS, V. **Automating inequality.** New york: ST Martin's, 2017

FOUCAULT, M. **Microfísica do poder.** Rio de Janeiro: Graal. 2004.

FOUCAULT, M. **Segurança, território, população:** curso dado no college de france (1977-1978). Martins fontes: São Paulo, 2008.

FRAGA, César. Motoristas de aplicativo paralisam por melhor remuneração. *IN: Jornal Extraclasse.* 22 fev. 2021. São Paulo: Extraclasse, 2021. Disponível em: <https://www.extraclasse.org.br/movimento/2021/02/motoristas-de-aplicativos-paralisam-por-melhor-remuneracao/>. Acesso em: 20 maio 2021.

FRANCO, T.; DRUCK, G. O trabalho contemporâneo no brasil: terceirização e precarização. *In: Anais do Seminário fundacentro.* Salvador: Fundacentro, 2009.

GOMEZ, G. S. R. Etnografia com os “sem tempo”: seguindo os resíduos do uber em Porto Alegre. **Anais do 43º encontro anual da Anpocs**, out. 2019. Caxambu-MG: Anpocs, 2019.

GONÇALVES, I. V. Da etnografia multissituada à “plataformizada”: aproximações entre antropologia e estudos de plataforma. **Cadernos de campo**, São Paulo, v. 29, n. 2, p.175-274, 2014.

GROHMANN, Rafael. Plataformização do trabalho: entre a dataficação, a financeirização e a racionalidade neoliberal. **Revista eptic**, [s.l.], v. 22 n. 1, 2020.

HARVEY, David. **A condição pós-moderna:** uma pesquisa sobre as origens da mudança cultural. São Paulo: Loyola, 1992.

HOWE, Jeff. **The rise of crowdsourcing.** [S.l.]: Wired magazine, 2006.

HUWS, Ursula. **The making of a cybertariat (virtual work in a real world.** New York: Merlin Press, 2003.

IANNI, O. Globalização e neoliberalismo. **São Paulo em perspectiva**. v.12, n. 2, 1998. Disponível em: [http://produtos.seade.gov.br/produtos/spp/v12n02/v12n02\\_03.pdf](http://produtos.seade.gov.br/produtos/spp/v12n02/v12n02_03.pdf). Acesso em: 12 jun. 2021.

IBARRA, D. O neoliberalismo na América Latina. **Revista de Economia Política**, v. 31, n. 2, p. 238-248, 2011. Disponível em: <http://www.scielo.br/pdf/rep/v31n2/04.pdf>. Acesso em: 10 jun. 2021.

IBGE. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. **Pesquisa nacional por amostra de domicílio contínua mensal**. Brasília, DF: IBGE, 2021.

KREIN, José Dari; OLIVEIRA, Roberto Vêras; FILGUEIRAS, Vitor Araújo. As reformas trabalhistas promessas e impactos na vida de quem trabalha. **Caderno crh [online]**, [s.l.], v. 32, n. 86, 2019.

KREIN, José Dari. **Dossiê Sociedade, Trabalho e Sindicalismo na contemporaneidade**. [s.l.s.n.], 2018.

LASI, H. *et al.* Industry 4.0. business & information systems engineering. **Springer**, [s.l.], v. 6, n. 4, p. 239–242, 2014.

LEMOS, André. **A tecnologia é um vírus: pandemia e cultura digital**. Porto Alegre: Sulina, 2021.

LONG, N. J. **From social distancing to social containment: reimagining sociality for the coronavirus pandemic**. [S.l.]: Medicine anthropology theory, 2020.

LOUREIRO, Uriel; FONSECA, Bruno. Crowdwork e o trabalho on demand: a morfologia do trabalho no início do século xxi. **Argumenta journal law**, Paraná, n. 32, 2020.

MACHADO, Leandro. Greve dos entregadores: o que querem os profissionais que fazem paralização inédita. *In*: **BBC News Brasil**. [S.l.]: BBC News, 2020. <https://www.bbc.com/portuguese/brasil-53124543>. Acesso em: 1 jul. 2021.

MACHADO, Rosana Pinheiro; Scalco, Lucia Mury. **Da esperança ao ódio: juventude, política e pobreza do lulismo ao bolsonarismo**. [S.l.]: UHU, 2018.

MARCUS, George. Ethnography in/of the World System: The Emergence of MultiSited Ethnography. **Annual Review of Anthropology**, 1995.

MATTA, G.C. (Org.). **Os impactos sociais da covid-19 no Brasil: populações vulnerabilizadas e respostas à pandemia**. Rio de Janeiro: Observatório covid 19; editora Fiocruz, 2021.

MERCURE, D. Spurk, J. **O trabalho na história do pensamento ocidental**. Petrópolis: Vozes, 2005.

MICHEL temer menciona história sobre o cartaz: “não fale em crise, trabalhe”. *In*: **G1**. Política. Rio de Janeiro: G1, 2017. Disponível em:

<https://g1.globo.com/politica/video/michel-temer-menciona-historia-sobre-o-cartaznao-fale-em-crise-trabalhe-5130518.ghtml>. Acesso em: 05 jun. 2021.

MIGEOTTE, L. Os filósofos gregos e o trabalho na antiguidade. *In*: MERCURE, Daniel; SPURK, Jan. **O trabalho na história do pensamento ocidental**. Rio de Janeiro: Vozes, 2005.

MILLER, D; HORST, H. **Digital anthropology**. London: Berg, 2012.

MINISTRO do meio ambiente defende passar 'a boiada' e 'mudar' regras enquanto atenção da mídia está voltada para a covid-19. *In*: **G1**. São Paulo: G1, maio 2021. Disponível em: <https://g1.globo.com/politica/noticia/2020/05/22/ministro-do-meio-ambiente-defende-passar-a-boiada-e-mudar-regramento-e-simplificar-normas.ghtml>. 2020. Acesso em: 1 jul. 2021.

MÖHLMANN, M.; ZALMANSON, I. **Hand on the wheel: navigating algorithmic**. On information systems. Seoul: proceedings icis, 2017.

MOL, A. Ontological politics: a word and some questions. *In*: LAW, j.(Org.). **Actor network theory and after**. London: Blackwell, 1999.

MOROZOV, E. **Big tech**: a ascensão dos dados e a morte da política. São Paulo: Ubu, 2018

NUNES, André Rangel de Souza. **130 anos da lei áurea**: as leis abolicionistas e a integração da população negra no Brasil. Niterói: [s.n.], 2018.

OBSERVATÓRIO DO CLIMA. **Passando a boiada**: o segundo ano de desmonte ambiental sob Jair Bolsonaro. [Relatório]. [S.l.]: Observatório do clima, 2021

OITAVEN, Juliana Carreiro Corbal. **Empresas de transporte, plataformas digitais e a relação de emprego**: um estudo do trabalho subordinado sob aplicativos. Brasília: Ministério Público do Trabalho, 2018.

OMS. Organização Mundial da Saúde. **Novo coronavírus**. [Relatório]. 3 jun. 2021. Brasil: OMS, 2021.

PANDEMIA expõe a era dos “empregos de merda” (bullshit jobs). Entrevista com David Graeber. *In*: **Revista IHU**, São Leopoldo, 8 abr. 2020. Disponível em: <http://www.ihu.unisinos.br/597893>. Acesso em: 2 dez. 2020.

PASSOS, Saionara da silva; LUPATINI, Márcio. A contrarreforma trabalhista e a precarização das relações de trabalho no brasil. **Revista katálysis [online]**, [s.l.], v. 23, n. 1, 2020.

PASTORI, Gerson Lacerda. O trabalho no Brasil: contexto histórico e perspectivas. **Revista do tribunal regional do trabalho da 15ª região**, campinas, São Paulo, n. 18, p. 111-126, 2002.

PEIRANO, M. Etnografia não é método. **Horizontes antropológicos**, Porto Alegre, v. 20, n. 42, p. 377-391, jul./dez. 2014.

PEREIRA, Adriano; SIMONETTO, Eugênio. Indústria 4.0: conceitos e perspectivas para o Brasil. **Revista da universidade vale do rio verde**, [s.l.], v. 16, n. 1, 2018.

PASTORI, Gerson Lacerda. O trabalho no Brasil: contexto histórico e perspectivas. **Revista do tribunal regional do trabalho da 15ª região**, Campinas, São Paulo, n. 18, p. 111-126, 2002.

POCHMANN, Marcio. **Políticas do trabalho e de garantia de renda no capitalismo em mudança**: um estudo de casos de caráter não comparativo das experiências da França, da Inglaterra, da Itália e do Brasil desde o segundo pós-guerra aos dias de hoje. Tese (doutorado de Economia) - Instituto de Economia da Universidade Estadual de Campinas, Unicamp, 1993.

PRADO JUNIOR, Caio. **Formação do Brasil contemporâneo**. São Paulo: Martins, 1942.

PRADO JUNIOR, Caio. **História econômica do Brasil**. 32. ed. São Paulo: Brasiliense, 1985.

PRONI, M. História do capitalismo: uma visão panorâmica. **Cadernos do Cesit**, Campinas, n. 25, 1997.

REDE de políticas públicas e sociedade. Covid-19: políticas públicas e as respostas da sociedade. [Boletim n. 1]. 10 abr. 2020. [S.l.]: Rede de pesquisa solidária, 2020.

REVEL, J. **Michel Foucault conceitos essenciais**. São Paulo: Claraluz. 2005.

ROCHA, Jonathan Madeira. **Radares da Violência: Infraestruturas digitais de uma política pública**. Trabalho de Conclusão de Curso em Ciências Sociais. Instituto de Filosofia e Ciências Humanas. Porto Alegre: UFRGS, 2018

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

SALDHERS, André. Passando a boiada: 5 momentos nos quais Ricardo Salles afrouxou regras ambientais. *In*: **BBCNEWS**. Notícias, 1 out. 2020. Brasília: BBCNEWS, 2020. Disponível em: <https://www.bbc.com/portuguese/brasil-54364652>. Acesso em: 10 de junho de 2020.

SANTOS, Boaventura de Sousa. **A cruel pedagogia do vírus**. Coimbra: Almedina, 2020.

SCHOLZ, Trebor. (Org.). **Digital labor**: the internet as playground and factory. London: Routledge, 2013.

SEGATA, Jean *et al.* A covid-19 e suas múltiplas pandemias. **Horizontes antropológicos [online]**, Porto Alegre, v. 27, n. 59, p. 7-25, 2021.

SEGATA, Jean. **A covid-19 no Brasil**: análise e resposta aos impactos sociais da pandemia entre profissionais de saúde e população em isolamento. Projeto de pesquisa entregue ao eixo de ação CHGS. [S.l.]: ciência e sociedade, 2020c.

SEGATA, Jean. A pandemia e o digital. **Revista todavia**, Porto Alegre, v. 7, n. 1, p. 7-15, 2020b.

SEGATA, Jean. Covid-19, biossegurança e antropologia. **Horizontes antropológicos**, Porto Alegre, v. 26, n. 57, p. 275-313, maio/ago. 2020a.

SEGATA, Jean. **Covid-19**: escalas da pandemia e escalas da antropologia. [boletim n. 2]. São Paulo: anpocs, 2020d.

SEGATA, Jean. El mosquito-oráculo y otras tecnologías. **Tabula rasa**, [s.l.], v. 32, p. 103-125, 2019.

SEGATA, Jean. O aedes aegypti e o digital. **Horiz. Antropol.**, Porto Alegre, v. 23, n. 48, p. 19-48, 2017.

SEGATA, Jean; RIFIOTIS, Theophilos. Políticas etnográficas no campo da cibercultura. Brasília: aba publicações, 2016.

SILVA, Homero Mateus da. **Comentários à reforma trabalhista**. São Paulo: editora revista dos tribunais, 2017.

SILVEIRA, C. B. **O que é a indústria 4.0 e como ela vai impactar o mundo**. [S.l.]: Citisystems. 2017.

SILVEIRA, Sérgio Amadeu. Governo dos algoritmos. **Revista de políticas públicas**, [s.l.], v 21, n. 1. 2017.

SLEE, Tom. **Uberização**: a nova onda do trabalho precarizado. São Paulo: elefante, 2017.

SOBRINHO, Aparecido Moraes. Análise do discurso da reforma trabalhista nas notícias do g1, 2016-2017. **Pegada - a revista da geografia do trabalho**, [s.l.], v. 3, p. 229-265, 2020.

SOUZA, Felipe; MACHADO, Leandro. Coronavírus: Entregadores de aplicativo trabalham mais e ganham menos na pandemia, diz pesquisa. *In*: **BBCNEWS**. Notícia. 7 maio 2020. São Paulo: BBCNEWS, 2020. Disponível em: <https://www.bbc.com/portuguese/brasil-52564246>. Acesso em: 10 abr. 2021.

SRNICEK, Nick. **Platform capitalism**. Cambridge: Polity Press, 2017.

STANDING, Guy. **O precariado**: a nova classe perigosa. Belo Horizonte: Autêntica, 2014.

STEFANO, Valério de. The rise of the “just-in-time workforce”: on-demand work, crowdwork and labour protection in the “gig-economy conditions of work and employment serie .[S.l.s.n.], n. 71, 2016.

TSING, A. **Friction**: an ethnography of global connection. Princeton: Princeton University Press, 2005.

UBER: Fatos e dados sobre a uber. [Principal]. In: **Uber**. [S.l.]: Uber, 2021. Disponível em: <https://www.uber.com/pt-br/newsroom/fatos-e-dados-sobre-uber/> 2021. Acesso em: 1 jun. 2021.

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. 6, n.20, p. 898-914, 2017.

WEBER, Max. **A ética protestante e o "espírito" do capitalismo**. São Paulo: Companhia das letras, 2004.

WEISER, Mark. **The computer for the 21st century**. [S.l.]: Scientific American, 1991.

WILLAIME, J. As reformas protestantes e a valorização religiosa do trabalho. In: MERCURE, Daniel; SPURK, Jan. (Org). **O trabalho na história do pensamento ocidental**. São Paulo: editora vozes, 2005

ZUBOFF, Shoshana. **The age of surveillance capitalism: the fight for a human future at the new frontier of power**. New York: Public affairs, 2019.