

UNIVERSIDADE DE SÃO PAULO  
FACULDADE DE FILOSOFIA, LETRAS E CIÊNCIAS HUMANAS  
DEPARTAMENTO DE CIÊNCIA POLÍTICA  
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM CIÊNCIA POLÍTICA

CAETANO PATTA DA PORCIUNCULA E BARROS

**“Escravos” e “guerreiros”:  
trabalho uberizado e políticas da crise no Brasil (2015-2021)**

Versão Corrigida

São Paulo

2022

CAETANO PATTA DA PORCIUNCULA E BARROS

**“Escravos” e “guerreiros”:  
trabalho uberizado e políticas da crise no Brasil (2015-2021)**

Versão Corrigida

Tese de doutorado apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Ciência Política da Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas na Universidade de São Paulo, como parte dos requisitos para a obtenção do título de Doutor em Ciência Política.

Orientador: Prof. Dr. Jean François Germain Tible

São Paulo

2022

Autorizo a reprodução e divulgação total ou parcial deste trabalho, por qualquer meio convencional ou eletrônico, para fins de estudo e pesquisa, desde que citada a fonte.

Catálogo na Publicação  
Serviço de Biblioteca e Documentação  
Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo

B277? BARROS, CAETANO PATTA DA PORCIUNCULA E  
"Escravos" e "guerreiros": trabalho uberizado e  
políticas da crise no Brasil (2015-2021) / CAETANO  
PATTA DA PORCIUNCULA E BARROS; orientador JEAN  
FRANÇOIS GERMAIN TIBLE - São Paulo, 2022.  
452 f.

Tese (Doutorado)- Faculdade de Filosofia, Letras e  
Ciências Humanas da Universidade de São Paulo.  
Departamento de Ciência Política. Área de  
concentração: Ciência Política.

1. Uberização. 2. Neoliberalismo. 3. Crise da  
democracia. 4. Precariedade. 5. Mobilização política.  
I. TIBLE, JEAN FRANÇOIS GERMAIN, orient. II. Título.



UNIVERSIDADE DE SÃO PAULO  
FACULDADE DE FILOSOFIA, LETRAS E CIÊNCIAS HUMANAS

**ENTREGA DO EXEMPLAR CORRIGIDO DA  
DISSERTAÇÃO/TESE**

**Termo de Anuência do(a) orientador(a)**

**Nome do (a) aluno (a): CAETANO PATTA DA PORCIUNCULA E BARROS**

**Data da defesa: 08/04/2022**

**Nome do Prof. (a) orientador (a): JEAN FRANÇOIS GERMAIN TIBLE**

Nos termos da legislação vigente, declaro **ESTAR CIENTE** do conteúdo deste **EXEMPLAR CORRIGIDO** elaborado em atenção às sugestões dos membros da comissão Julgadora na sessão de defesa do trabalho, manifestando-me **plenamente favorável** ao seu encaminhamento ao Sistema Janus e publicação no **Portal Digital de Teses da USP**.

São Paulo, 06/06/2022

---

Assinatura do(a) orientador(a)

BARROS, Caetano Patta P. **“Escravos” e “guerreiros”**: trabalho uberizado e políticas da crise no Brasil (2015-2021). Tese de doutorado apresentada ao Programa de Pós-Graduação de Ciência Política da Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo, como parte dos requisitos para a obtenção do título de Doutor em Ciência Política.

Aprovada em: 08/04/2022

Banca Examinadora:

Prof.: André Vitor Singer

Instituição: FFLCH – USP

Julgamento: Aprovado

Assinatura: \_\_\_\_\_

Profª.: Vera da Silva Telles

Instituição: FFLCH – USP

Julgamento: Aprovado

Assinatura: \_\_\_\_\_

Prof.: Muryatan Santana Barbosa

Instituição: UFABC – Externo

Julgamento: Aprovado

Assinatura: \_\_\_\_\_

*Para Bianca*

## AGRADECIMENTOS

Ao concluir e apresentar esta tese de doutoramento, encerro um ciclo de cinco longos e conturbado anos, que de nenhuma forma teriam sido percorridos sem a presença, a companhia e a contribuição de muitas pessoas, que nessas condições – das tantas crises de que se fala neste trabalho – foram ainda mais importantes. Expresso meu mais sincero agradecimento a familiares, amigas e amigos, colegas e docentes e pessoas que atravessaram esse processo e deixaram sua contribuição, o que inclui interlocutores de meu campo de pesquisa. Quando fiz a primeira matrícula no curso de doutorado, em 2017, vivíamos um momento melancólico, marcado por derrotas políticas e arrastada crise econômica. Em 2018, o cenário piorou, com prisões e assassinatos políticos, no começo, e a vitória eleitoral de um projeto avesso à democracia e, entre tanto mais, às universidades e ao campo específico das humanidades. Em 2019, veio o início deste governo e investidas sobre o orçamento, os constrangimentos e a desqualificação do trabalho acadêmico e intelectual, que em seguida se mostraria ainda mais feroz.

Foram anos de muitas tristezas e incertezas, mas também de reuniões, passeatas e outras tentativas de resistir. A resistência foi também cotidiana, para não esmorecer (demais). Foram anos de trabalho, de discussões, das disciplinas do doutorado, grupos de estudos, participação em congressos e seminários, cafés e cervejas. A este movimento, somou-se a crise sanitária provocada pelo vírus causador da Covid-19, nos primeiros meses de 2020. A qualquer pessoa que leia estes agradecimentos, não é preciso descrever em detalhe o que foi e o que é viver a pandemia, o isolamento, a frustração de todas as suspensões e a brutalidade das adaptações. No trabalho intelectual não foi diferente e os sentidos e consequências destas crises estão na tese, nas linhas e nas entrelinhas, na pesquisa e no pesquisador. Afinal, entre tantas tragédias provocadas pelo desemprego, pela dívida, pela falta de perspectiva e pelo desmonte institucional em curso, além de tudo isso, foram também 600 mil vidas ceifadas nesta que é a minha terra. Não passei ileso e não gostaria de passar. Gostaria que não houvesse nada disso. Mas, havendo, me diz respeito e não pode ser guardado.

Escrevo entristecido, portanto, mas convencido de que passar por tudo isso não teria sido possível sem tantas pessoas, aquelas que estiveram perto e aquelas que estiveram longe, pois nestes últimos anos a distância foi demais. Este agradecimento é também um voto de saudade. Pessoas, saudades e um bocado de inconformismo que reserva a tristeza ao seu lugar, que não pode tomar o da vontade. Vontade de ir em frente e completar estas linhas, em breve, colocando tudo no pretérito.

Agradeço à minha mãe, Carla, à minha irmã, Arabella e à minha avó Naura, por tudo que vem de tão antes. E deixo aqui um agradecimento à Mag, minha pequena sobrinha, por tudo que virá e vai tão longe, e que as primeiras palavras e passos me deram tanta alegria, mesmo que pela tela. Os agradecimentos são também ao Eduardo, à Gabriela e ao Miguel, ao Thomaz e à Nize. Aos tios, tias, primos e primas, de Porto Alegre, Cachoeira, Brasília, Salvador e Cruz das Almas, além dos que estão espalhados por latitudes e longitudes mais distantes. Minha avó Arabela que partiu neste meio tempo, deixou o suficiente para um agradecimento eterno, que é também companhia. Agradeço por todo o ensinamento e inspiração que deixaram, em histórias, anotações e exemplos, aos meus dois avós, Italo e Pantaleão, e ao meu pai, Marcus. Sempre presentes.

Gostaria de agradecer ao meu orientador, professor Jean Tible, pelo compartilhamento deste espaço de trabalho e alguma rebeldia, pelo gosto de transpor fronteiras e pelo companheirismo. Ao professor André Singer, agradeço pela longa caminhada, que já dura quase 15 anos de aulas e, mais do que aulas, lições. Pelo debate sempre rigoroso e comprometido com o que as coisas são e o que podem ser. Estendo estes agradecimentos ao grupo das sextas-feiras, pelo sempre bom e instigante debate. Agradeço à professora Eunice Orstrensky, pela dedicação intelectual e pelo cuidado e sensibilidade com as pessoas por trás das folhas. Mas também pelas aulas de teoria política e Maquiavel, nas quais tentei aprender, há mais de dez anos, o que trago no último parágrafo desta tese. Espero ter conseguido. Agradeço ao professor Bernardo Ricupero e estendo os agradecimentos ao Departamento de Ciência Política da FFLCH/USP. Um agradecimento especial deve ficar registrado ao Vasne e à Márcia.

Agradeço aos professores Cicero Araújo e Patrício Tierno, agora no Departamento de Filosofia da FFLCH/USP, pelas aulas, pelo aprendizado e pela rica experiência nas reuniões e monitorias no âmbito do projeto Práticas de Leitura e Escrita Acadêmicas (PLEA) entre os anos de 2017 e 2020, o que estendo aos demais docentes e colegas nele envolvidos. Agradeço ainda ao professor Cicero e à professora Vera Telles pelos ricos comentários no exame de qualificação do doutorado. Agradeço à Vera, também, pela disciplina cursada no Departamento de Sociologia da FFLCH/USP. Registro a importância de diversos grupos de estudos que me receberam gentilmente ao longo destes anos e outros que construí junto com grandes amigos.

Pela presença, atenção e rica contribuição na banca de defesa, agradeço ao professor Muryatan Barbosa, à professora Vera Telles e ao professor André Singer.

Registro que o presente trabalho foi realizado com apoio da Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior - Brasil (CAPES) - Código de Financiamento 001 – o que foi de fundamental importância.



Agradeço pela companhia de primeira hora à Beatriz Sanchez e Philippe Scerb, em uma mesa. E à amizade que já vem de longe de Daniela Constanzo, Rafael Marino, Vinicius do Valle, Rômulo Manzano, Luna Brandão, na outra. Ainda, às amigas desta longa caminhada: Nathalia Carneiro, Bárbara Soares, Gabriela Rosa, Gabriel Siracusa e tantas outras e outros colegas de departamento e universidade a quem estendo o registro.

Agradeço ao bom e velho grupo de amigos Cadu, Chris, Cunha, Iuri, Leôncio e Tomaz pela pelas conversas intermináveis, que ou me fizeram rir ou me fizeram pensar: duas formas de carinho. Muito obrigado, caras.

À Clara, ao Ed, ao Fran, à Fur, à Gi, ao Jonas, ao Levo, à Lili, ao Lou, ao Mário, ao Meia, ao Pedro e ao Vicente, pelos sambas, pelas conversas e acolhida.

À Be Barros, amizade que não tem tempo.

Agradeço à família que construímos: Babi, Caetaninho, Dandas, Durval, Fi, Gabi, Jonzie e a pequena Mel, JP, Lau, Lê, Lúcia, Marcel, Maria, Rafa, Digão e Toti. Também ao Iuri e Fernando que, além de tudo, dividiram um teto e a mesa com Bianca, os cachorros e eu, nas incertezas da pandemia. Salvaram.

Agradeço à Anna, ao João Paulo, à Lea, ao Cleisson e ao Yuri, ao Ennes, ao Marcelo, à Cris, Bárbara, Mariah, Mimi, Gil e à Nena, também famílias que me acolheram com tanto carinho, em São Paulo e no Ceará.

A todas essas pessoas e tantas mais, que por meio dessas tenho certeza de que o agradecimento pode chegar, agradeço por tanto ao longo destes anos, nos piores e nos melhores momentos. Este agradecimento é cheio de saudade.

À Bianca, agradeço por tudo e mais um pouco. Novamente, pelas noites dormidas e não dormidas. Pelo amor de dia, de tarde e de noite, de ontem e de amanhã. E mais um pouco.

*Oh, Antonico, vou lhe pedir um favor  
Que só depende da sua boa vontade  
É necessário uma viração pro Nestor  
Que está vivendo em grande dificuldade  
Ele está mesmo dançando na corda bamba  
Ele é aquele que na escola de samba  
Toca cuíca, toca surdo e tamborim  
Faça por ele como se fosse por mim*

“Antonico”, Ismael Silva, composição de 1950

## RESUMO

BARROS, Caetano Patta P. **“Escravos” e “guerreiros”: trabalho uberizado e políticas da crise no Brasil (2015-2021)**. Tese (Doutorado). Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo. 2022.

Motoristas e entregadores de aplicativos constituem grupos de trabalhadores precarizados, cujas trajetórias, rotinas e formas de mobilização estão relacionadas com a crise política e econômica brasileira iniciada em meados da década de 2010. Esta dupla crise articula o neoliberalismo e o regime democrático, em suas dinâmicas contemporâneas. A presente tese propõe investigar como os regimes uberizados de trabalho e seus mercados constituem dispositivos de recomposição da acumulação de capital e, ao mesmo tempo, participam do processo de legitimação e governo de sociedades com altos índices de desemprego, endividamento, frustração e incertezas. A partir de uma pesquisa de caráter qualitativo e exploratório, identifica-se, no cotidiano destas formas de trabalho, relações e percepções que vão além do âmbito imediato destes mercados, com empresas e consumidores, prolongando-se na responsabilidade pelos meios de trabalho, nos vínculos familiares, nas relações com agentes de Estado, em situações de insegurança e violência nas cidades e nos vínculos entre os próprios trabalhadores, em ambiente urbano e digital. Foi observado que a uberização compreende: uma tensão entre autonomia e subordinação; fatores de avaliação e julgamento moral, internos e externos, associados à sua operação; ameaças de desclassificação do trabalhador; e um caráter excedente, descartável e sem garantias da força de trabalho. Sustenta-se, assim, que o fenômeno agencia sentidos presentes em formas históricas e estruturais de precariedade, identificadas em diferentes ciclos de expansão capitalista no Brasil. Esta continuidade histórica implica o tratamento indissociável de dimensões raciais e gerenciais do trabalho no contexto nacional, desde o período colonial e escravista. Os conflitos característicos do trabalho uberizado são elaborados por estes sujeitos de forma coletiva e inscritos publicamente, o que foi acompanhado em seus espaços de articulação, como reuniões, protestos e ambientes virtuais. Tais intervenções, de caráter urgente e imediato, centram-se na defesa da vida, bem como da necessidade e da liberdade para trabalhar – uma política que precede o direito. Estas formas e discursos políticos imprevistos desestabilizam procedimentos representativos e dos campos normativos e discursivos da política e da ordem, configurando-se como fatores de crise. Suas ações impõem temas e problemas em diferentes instâncias do Estado, do mercado e da sociedade, deslocando a atuação de outros atores e participando da reconfiguração de coalizões e composições políticas.

Palavras-chave: Uberização. Neoliberalismo. Crise da democracia. Precariedade. Mobilização política.

## ABSTRACT

BARROS, Caetano Patta P. **“Slaves” e “warriors”**: **uberized work and politics of the crisis in Brazil (2015-2021)**. Thesis (PhD). Faculty of Philosophy, Languages and Literature, and Human Sciences, University of São Paulo. 2022.

App drivers and delivery men are groups of precarious workers whose trajectories, routines and ways of mobilization are related to the political and economic crisis in Brazil that originated in the mid-2010s. This double crisis articulates neoliberalism and democratic regime in its contemporary dynamics. This thesis aims to investigate how uberized work regimes and their markets are devices for recompiling capital accumulation and, simultaneously, participate in the process of legitimization and governance of societies with high rates of unemployment, indebtedness, frustration and uncertainties. From a qualitative and exploratory research standpoint, relationships and perceptions that go beyond the immediate scope of these markets are identified in the daily routine of these work regimes, extending itself to the responsibility for the means of work, family ties, relations with State agents, in situations of insecurity and violence and in links between workers themselves, in both urban and digital environments. It was observed that uberization comprises: a strain between autonomy and subordination; internal and external evaluation and moral judgment factors associated with its operation; threats of worker disqualification; and a disposable and unwarranted and surplus workforce. Thus, it is argued that the phenomenon brings present meaning to historical and structural forms of precariousness, identified in several capitalist expansion cycles in Brazil. This historical continuity implies the inseparable treatment of racial and managerial dimensions of work in the national context, since the colonial and slave period. The characteristic conflicts of uberized work are conceptualized by these subjects in a collective and frequently public manner and were accompanied in their spaces of articulation, such as in meetings, protests and in virtual environments. Such interventions of an urgent and immediate nature, focus on the defense of life, as well as the need and freedom to work – a policy that precedes the law. These unforeseen forms and political discourses destabilize representative procedures and the normative and discursive fields of politics and order, constituting themselves as elements of crisis. Its actions impose themes and problems in different instances of the State, market and society, dislocating the performance of other agents and participating in the reconfiguration of coalitions and political compositions.

Keywords: Uberization. Neoliberalism. Crisis of democracy. Precarity. Political mobilization.

## SUMÁRIO

<b>Introdução</b> .....	14
<b>Apresentação do tema e do problema de pesquisa</b> .....	15
<b>Tese geral</b> .....	18
<b>Trajectoria e desenho da pesquisa</b> .....	20
<b>Enquadramento teórico-metodológico</b> .....	35
<b>Roteiro</b> .....	68
<b>Parte I: Trajetórias do trabalho uberizado</b> .....	70
<b>1. Uberizar-se: trajetórias da crise</b> .....	70
<b>1.1 “Azar” e desemprego</b> .....	74
<b>1.2 Empreendedorismo</b> .....	76
<b>1.3 Reforma ou demolição?</b> .....	77
<b>1.4 A vanguarda da tragédia</b> .....	80
<b>1.5 Crise: vítimas e responsáveis</b> .....	85
<b>1.6 Dano psicológico e familiar</b> .....	86
<b>1.7 A família é o que organiza</b> .....	87
<b>1.8 Renovação</b> .....	89
<b>1.9 “Menor pode trabalhar nos apps?”</b> .....	90
<b>1.10 “Não tem desculpa”: “trabalhador” ou “vagabundo”?</b> .....	93
<b>1.11 A moto: sonho e realidade</b> .....	97
<b>1.12 Os “apps” e o fim do mundo do “motoboy raiz”</b> .....	99
<b>1.13 Moto: sustento, ostentação e consciência</b> .....	101
<b>1.14 Estudos: você está na pior rota para o momento</b> .....	103
<b>1.15 Dívidas e “nome sujo”</b> .....	105
<b>1.16 Projeto individual ou projeto familiar</b> .....	108
<b>1.17 Sacrifício, fé e coragem</b> .....	110
<b>1.18 “Fuga” do emprego: “correr atrás”, acreditar e batalhar</b> .....	111
<b>1.19 Responsabilidades e vulnerabilidades</b> .....	115
<b>1.20 Virilidade e democracia cínica</b> .....	119
<b>1.21 Infinitesimalização e universalismo acidental</b> .....	121
<b>1.22 Conclusões parciais</b> .....	124
<b>Parte II. Rotinas do trabalho uberizado</b> .....	130
<b>2. Rotinas do trabalho uberizado: o núcleo dos mercados</b> .....	136
<b>2.1 Trabalhadores uberizados e empresas-plataformas</b> .....	136
<b>2.1.1 “Ligar o app”. Ligar o que?</b> .....	136
<b>2.1.2 Trabalho, liberdade e exploração</b> .....	139
<b>2.1.3 Bloqueios e ganhos</b> .....	142
<b>2.1.4 Extração, lucro e inovação</b> .....	151
<b>2.1.5 O tranco na máquina</b> .....	160
<b>2.1.6 Circuito da autonomia</b> .....	162
<b>2.1.7 Feitiçaria algorítmica</b> .....	167
<b>2.2 Trabalhadores uberizados e usuários-consumidores</b> .....	175
<b>2.2.1 “Pedir pelo app”: necessidades e custos da vida cotidiana</b> .....	175

2.2.2 Às custas de quem? Enfim, um conflito entre humanos.....	180
2.2.3 Entregadores e clientes: “humilhações e preconceito”.....	184
2.2.4 Motoristas e passageiros: mando e sujeição.....	188
2.2.5 Masculinismo.....	189
2.2.6 Golpes.....	194
2.2.7 Conclusões parciais.....	194
<b>3. Rotinas do trabalho uberizado: margens e atravessamentos.....</b>	<b>200</b>
<b>3.1 Meios de trabalho.....</b>	<b>201</b>
3.1.1 Locadoras.....	202
3.1.2 Formas de pagamento.....	209
3.1.2.1 Pagamento no dinheiro e dívida na plataforma.....	209
3.1.2.2 Maquininhas e produtos financeiros.....	214
3.1.2 Peças e manutenção.....	217
3.1.3 Combustíveis.....	219
<b>3.2 Fiscalização e burocracia.....</b>	<b>226</b>
3.2.1 Motoristas de “app” e fiscalização.....	228
3.2.2 Entregadores de “app” e fiscalização.....	231
<b>3.3 Família.....</b>	<b>236</b>
<b>3.4 Uberização, violência e (in)segurança.....</b>	<b>242</b>
3.4.1 A guerra entre “trabalhadores” e “bandidos” .....	243
3.4.2 “Uma vida vale mais que outra?”: democracia, discriminação e (in)segurança.....	249
3.4.3 Militarismo, masculinismo e privatização da ordem.....	254
3.4.4 Crime: instância da ordem.....	256
<b>3.5 Conclusões parciais.....</b>	<b>267</b>
<b>Interlúdio: Escravos e não escravos.....</b>	<b>275</b>
<b>4. “Não somos escravos!”.....</b>	<b>275</b>
4.1 O legado da escravidão: sociedade desigual e racismo estrutural.....	279
4.2 Genética colonial e escravista: alguns elementos sobre a escravidão e a fundação do trabalho no Brasil.....	281
4.3 Aguarde: o seu sistema está sendo atualizado.....	295
4.4 Razão precária e desclassificada: neoliberalismo, democracia e política.....	305
4.5 Conclusões parciais.....	311
<b>Parte III: Políticas do trabalho uberizado.....</b>	<b>316</b>
<b>5. Panorama nacional da política dos trabalhadores uberizados.....</b>	<b>320</b>
<b>6. A construção política da classe dos motoristas de “app”.....</b>	<b>334</b>
6.1 “Vai acabar o aplicativo no Brasil?” – Destino: Brasília.....	334
6.2 A briga da regulamentação em São Paulo.....	339
6.3 #UberOff.....	345
6.4 #MotoristasPelaVida.....	353
6.5 Eleições 2020.....	363
6.6 #SOSMotoristasDeAplicativo.....	370
<b>7. A construção política da classe dos entregadores de “app”.....</b>	<b>377</b>

7.1 #BrequeDosApps: quando os entregadores roubam a cena.....	377
7.2 Contra a “escravidão”, ser os “próprios patrões”: dialeto do motim.....	396
7.3 “E aí, vai acabar os app?”: regulamentação em São Paulo.....	401
7.4 Humilhações, golpes e violência no trânsito: justiça e inimizade.....	412
8. Algumas considerações sobras as políticas do trabalho uberizado.....	417
8.1 O corpo da classe.....	418
8.2 Aparecimento e reuniões públicas: instauração do litígio.....	419
8.3 “Império da urgência”: políticas neoliberais.....	420
8.4 Lutas regulatórias: direito a lutar pela sobrevivência.....	422
8.5 Luta de classes: liberdade, redistribuição e reapropriação.....	423
8.6 A luta contra a morte violenta.....	425
8.7 A direção da política .....	427
8.8 Composições e recomposições.....	429
5. Considerações finais.....	431
6. Referências.....	441

## Introdução

“Quem depende só de app é escravo. A pessoa que realmente depende dos aplicativos para sustentar a família... os aplicativos abusam e exploram os motoristas. A prioridade dos aplicativos são os passageiros. E o motorista que se ferre. Se o passageiro reclama de qualquer coisa, ganha. Bloqueiam motorista sem permitir que o cara se defenda. Então, quem realmente precisa, infelizmente, tem que se sujeitar a essas humilhações. Infelizmente. É realmente uma escravidão. É lamentável, mas essa é a realidade” (Rogério, 49 anos, motorista de aplicativo, em entrevista em dezembro de 2019).

“Quando eu comecei no aplicativo eu tava com umas dívidas e tava com o nome sujo. E tava querendo resolver esses problemas. Eu vou falar pra vocês, eu ficava 20 horas com a moto andando. Eu saia antes de ter luz e aparecia em casa só lá pra meia noite. Eu fiquei nesse rojão aí um ano e pouco. Mas aí eu consegui pagar a moto que eu tinha financiado, que eu comprei do meu primo, consegui limpar meu nome, consegui me estabilizar um pouco. Agora a gente tá mantendo, mas não tá dando moeda igual tava dando antes. Mas tá melhor do que trabalhar nas firmas aí que eu tô vendo. Nas firmas não tá legal também não. Por enquanto eu tô fazendo os aplicativos. Vamos ver o que vai dar aí, se vão resolver, se vai melhorar. A gasolina já aumentou hoje, tá tudo aumentando, tá difícil. Mas é, mano. A gente tem que lutar, reivindicar os nossos direitos e continuar trabalhando, porque se a gente tem família e quer o bem da gente a gente vai conquistar com trabalho e é sempre melhor tá trabalhando do que tá parado. Eu trabalhava numa firma registrado, não ganhava mal até, mas não conseguia limpar meu nome, ficar livre disso, né. Porque o dinheiro que eu ganhava da empresa eu tinha que cuidar da casa e eu não tava conseguindo pagar todas as dívidas que eu tinha. O financiamento da moto eu tava levando, mas eu tinha outras dívidas paradas lá, que não tava dando pra levar. Então, pra eu poder tá arrumando, eu entrei no aplicativo. Foi uma ajuda, entendeu, mas vou ficar no aplicativo” (Rodney, 36 anos, entregador de aplicativo, em entrevista em julho de 2020).

“A gente tem que fazer um caos pra parar a cidade toda. Não só uma região ou um bairro. A gente tem que parar a cidade toda. Parar de ponta a ponta, o dia todo e parar. Pegar todo mundo e ir pra cima. E mostrar aí pra todo mundo a força que a gente tem. Se a gente pegar todo mundo, o povão todo, a gente derruba esses filhos da puta que tão fazendo isso aí com a gente com certeza” (Mensagem de entregador de aplicativos em grupo de WhatsApp, em março de 2021).

A presente pesquisa trata de uma crise, sobre formas de vida nesta crise e sobre suas políticas. Dito de outro modo, sobre como a crise se desenvolve concreta e sensivelmente em suas múltiplas razões, processos e experiências – determinações, poder-se-ia dizer. O faço a partir de um pequeno fragmento desta crise. De um corte transversal que se inicia nas fraturas e na urgência da vida cotidiana de um grupo de homens e mulheres, cujos sentidos podem ser estendidos, alcançando outras camadas e dimensões que se entremeiam em um campo expandido mais complexo. Não um campo de harmonia, mas de trepidação e instabilidade, de encaixes aos trancos, atravessamentos à força e de uma velocidade estonteante que causa vertigem, embaralhando o tempo e o espaço. Uma sucessão de movimentos espiralados, bruscos e acelerados que revolvem os sedimentos e dão a impressão de deixar nua a história, de fazer-lhe inteira presente, com ecos do passado e insinuações do futuro.



Tudo a partir da banalidade de vidas de hoje e agora, de motoristas e entregadores de aplicativos inscritos em mercados uberizados de serviços. Vidas precárias, não garantidas que, em seu caráter urgente, consomem e criam permanentemente o possível, servindo de suporte às recomposições do poder e da acumulação que a eles se oferecem como boia de salvação; e, ao mesmo tempo, provocando curtos-circuitos nas formas que rotinizam sua precariedade, abrindo fissuras, por onde se pode entrever fugas e derivas autoritárias e democráticas no contexto de crise e radicalização da experiência neoliberal no Brasil e no mundo, no avançar do século XXI.

### **Apresentação do tema e do problema de pesquisa**

Ao fim da primeira metade da década de 2010 – após alguns soluços econômicos, um estrondo político e um polarizado processo eleitoral – a paz dos ganhos da hegemonia lulista dava lugar a uma acelerada deterioração política e econômica no Brasil. O país não era imune aos prolongamentos da crise de 2008, que sacudira o Atlântico Norte produzindo desemprego e tumultos. Os diques construídos em tempos de calmaria não foram suficientes para aguentar a imperiosidade da fortuna, nem em outras paradas e nem aqui. Após perder a esgrima com os fluxos de capitais, preços e demandas internacionais e com as forças políticas detentoras das chaves da institucionalidade política nacional, o lulismo, ensaiando novos termos, via esta dupla dependência transformar-se em um movimento de tesoura, a lhe cortar o apoio popular e político (Singer, 2018). Entre o fim de 2014 e o afastamento de Dilma Rousseff (PT), em maio de 2016, a taxa de desocupação praticamente dobrou no país, produzindo mais de 5 milhões de novos desempregados<sup>1</sup>. Em contexto de paralisia, recessão e crescente conflituosidade, as ruas e as relações foram tomadas em protestos e cisões, ensejados por cada oportunidade e pela crescente insatisfação com o estado de coisas.

Este também é o período da inauguração de um novo mercado, inicialmente, nas maiores cidades brasileiras – lançado junto com a Copa do Mundo, em junho de 2014 – e que depois se capilarizou para todo o país: o de viagens particulares de automóvel agendadas instantaneamente por aplicativos e redes virtuais instalados em aparelhos celulares que conectam o passageiro e o motorista. Traduzindo: “chamar um Uber”. De início, um serviço de luxo, mas logo popularizado e oferecido por outras empresas, como a brasileira 99.

---

<sup>1</sup> Segundo dados dos levantamentos contínuos do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), por meio da Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios Contínuo (PNAD). Ver série história em: [https://www.ibge.gov.br/estatisticas/sociais/trabalho/9173-pesquisa-nacional-por-amostra-de-domicilios-continua-trimestral.html?=&t=series-historicas&utm\\_source=landing&utm\\_medium=explica&utm\\_campaign=desemprego](https://www.ibge.gov.br/estatisticas/sociais/trabalho/9173-pesquisa-nacional-por-amostra-de-domicilios-continua-trimestral.html?=&t=series-historicas&utm_source=landing&utm_medium=explica&utm_campaign=desemprego), acessado em 17/01/2022.

Para tornar-se motorista de aplicativos, a pessoa interessada precisa de um carro que possa pôr a serviço. Não é necessário que seja de sua propriedade. Pode ser emprestado, alugado, estar sendo pago em parcelas, mas é preciso que esteja sob sua responsabilidade. Não há jornada definida e nem retornos pré-estabelecidos. Opera em um regime “faça quanto puder” nas corridas. Não há renumeração para o período de espera por elas. O interessado em trabalhar não precisa passar por uma entrevista ou competir para entrar. As vagas são ilimitadas e a adesão se faz via cadastro, que precisa apenas ser aprovado pela empresa-plataforma. É esta empresa que gerencia a conexão entre oferta e demanda, através de seu algoritmo, capaz de equacionar e calcular tempo, distância e valores com um nível de precisão e velocidade correspondente à eficiência inédita que fideliza seus usuários-consumidores, responsáveis por avaliar o serviço a cada uso, conferindo-lhe uma regulação interna aparentemente simples, fluida e orgânica – membros mal avaliados da “comunidade” são bloqueados ou excluídos. Em meio a um país convulsionado, os aplicativos eram uma novidade inebriante de tecnologia e eficiência, própria aos circuitos cosmopolitas do mundo cada vez mais globalizado pelas reluzentes soluções do Vale do Silício.

Não demorou ao modelo se instalar também no mercado de delivery. O tom de novidade foi menor, afinal, pedir uma pizza ou mandar entregar um documento fazia parte da vida metropolitana há décadas – ainda que não com a frequência que passou a ter. A celebração da eficiência e da tecnologia se repetiu, em um consumo celebrizado como em um show de magia – “tudo na palma da sua mão”, “pediu, chegou”, “encurtando as distâncias, encurtando o tempo”. O mercado uberizado de delivery tem um quarto ponto, além da empresa-plataforma, do usuário-consumidor e do trabalhador: o estabelecimento. A entrada dos trabalhadores nos aplicativos de delivery também se faz por adesão e não por seleção ou mérito. Da mesma forma que os motoristas, precisam colocar a serviço meios de trabalho que sejam seus ou pelos quais se responsabilizem. A adesão não envolve regimes de tempo ou valor fixos e ao fim de cada entrega, o cliente avalia o entregador. Tanto motoristas quanto entregadores recebem uma parte fixa ou variável do valor final do serviço prestado através das plataformas como repasse. O restante é recolhido pelas empresas.

Os mercados uberizados de viagens particulares e delivery explodiram e se massificaram, iniciando um crescimento exponencial de trabalhadores, consumidores, pedidos, chamados, restaurantes, cidades e faturamento. A sobreposição da avassaladora expansão destes mercados de serviços à crise, no entanto, não é apenas temporal e nem uma coincidência. Ao longo de 2016 e até o primeiro trimestre de 2017, a taxa de desocupação continuou subindo,

até alcançar uma marca de 14 milhões de pessoas, para então iniciar uma lenta e discreta descida, que rotinizou a situação massificada de desemprego no Brasil até o fim da década<sup>2</sup>.

Mesmo essa lenta redução da desocupação carrega uma transformação qualitativa, determinada por reformas liberalizantes comandadas pelo governo Michel Temer (MDB), que flexibilizaram e desregulamentaram o mercado de trabalho no Brasil. A isto corresponde a aceleração do crescimento de formas informalizadas de trabalho: autônomo, conta própria, terceirizados, pessoa jurídica, microempreendimentos individuais. Sentido continuado pelo governo de Jair Bolsonaro e pelo Congresso Nacional a partir de 2019. Entre fevereiro e março de 2020, às vésperas da pandemia de Covid-19 instalar-se no Brasil, o nível de desocupação ainda girava em torno de 12% da população economicamente ativa, para então passar por um novo impulso determinado pela crise sanitária e chegar a 15% no terceiro trimestre de 2021. Em paralelo, o endividamento da população também batia recordes, excluindo do mercado de crédito quem já não tinha salário: em março de 2020, 66% das famílias tinham dívidas, percentual que seguiu crescendo (CNC, 2021).

Um estudo do Instituto de Pesquisa Econômica Avançada (Ipea) (Góes et al., 2021) estimou que em 2016, o número de pessoas ocupadas no setor de transporte de passageiros por conta própria era de cerca de 840 mil pessoas, alcançando 1 milhão em 2018 e 1,3 milhão em 2019, oscilando acima de 1 milhão ao longo da pandemia de Covid-19. No caso dos entregadores de aplicativo, a estimativa feita a partir do número de pessoas ocupadas em transporte de pequenas cargas no regime de conta própria evoluiu de 30 mil trabalhadores em 2016 para cerca de 278 mil, em 2021 – um crescimento de aproximadamente 1000%. A estimativa para estes dois setores, portanto, é de algo próximo de 1,5 milhão de trabalhadores em regime de trabalho “sob demanda” (Abílio, 2020a, 2020b; De Stefano, 2016) nos setores de transporte individual de passageiros de automóvel e de pequenas entregas urbanas.

Estas “classes”<sup>3</sup> de entregadores e motoristas de aplicativo – como se referem estes sujeitos a suas coletividades – são formadas por trabalhadores sem vínculos ou proteção

---

<sup>2</sup> Conforme série histórica da PNAD/IBGE. Ver: [https://www.ibge.gov.br/estatisticas/sociais/trabalho/9173-pesquisa-nacional-por-amostra-de-domicilios-continua-trimestral.html?=&t=series-historicas&utm\\_source=landing&utm\\_medium=explica&utm\\_campaign=desemprego](https://www.ibge.gov.br/estatisticas/sociais/trabalho/9173-pesquisa-nacional-por-amostra-de-domicilios-continua-trimestral.html?=&t=series-historicas&utm_source=landing&utm_medium=explica&utm_campaign=desemprego), acessado 17/01/2022.

<sup>3</sup> “Classe” foi a expressão mais recorrente utilizada pelos sujeitos deste campo de pesquisa para referirem-se a sua própria coletividade: “classe de entregadores” e “classe de motoristas”. Optei por adotá-la como termo nativo na escrita desta tese para me referir a esses sujeitos em suas condições coletivas determinadas pelo pertencimento aos mercados uberizados de viagens particulares de automóveis mediadas por aplicativo e de entregas de pequenas cargas mediadas por aplicativos. Utilizo também, já com maior liberdade a partir do termo nativo, “classes de trabalhadores uberizados” e outras variações. A opção pelo termo passa pelo reconhecimento de sua sobreposição com o debate teórico e acadêmico (composição, constituição, consciência, formação etc. de *classe*), o que é assumido como uma tensão produtiva, considerando tratar-se de fenômeno recente no campo do trabalho e

trabalhista de qualquer espécie, que arcam com os custos operacionais do serviço que prestam ao consumidor final e que fazem jornadas que, em geral superam oito horas de trabalho diário, chegando não raro a 10, 12, 14 e até 16 horas por dia. Constroem planilhas e definem metas diárias, semanais ou mensais. Às vezes, competem consigo mesmo ou com os colegas. Mobilizam recursos familiares financeiros e emocionais para reunir o necessário para trabalhar e sustentar a família – referência ética para uma vida digna, contra um mundo de hostilidades. Em uma lógica de “sacrifício” e “provação”, o desafio cotidiano de um “guerreiro, pai de família” é “levar o pão” e “voltar vivo para casa”.

Todo cuidado é pouco com o passageiro ou o cliente: notas baixas ou reclamações viram bloqueios e exclusões: fim da linha. Desestabiliza-se a estratégia de sobrevivência. Todo cuidado é pouco com a manutenção e com o carro, a moto ou a bicicleta, com os documentos, os fiscais, os radares. Os ganhos vazam pela gasolina, pela troca do óleo, pela maquininha de cartão e pelas dívidas com as plataformas. “Moto roubada na Zona Sul! Dá uma atenção aí para o motoca”; “O carro pegou ele mudando de faixa”; “Ai família! motorista desaparecido, região da Raposo, parece que foi sequestro” – a propriedade convertida em meios de trabalho e a vida estão sempre expostas ao risco: “nossa vida não vale nada, todo cuidado é pouco”. É nos grupos de WhatsApp, pelos canais do Youtube, em frente a cozinhas esperando pedidos, postos de gasolina e bolsões de aeroportos que estas classes atomizadas se encontram e se constituem na crise, compartilhando formas e estratégias de vida e passando à elaboração e ao aparecimento público contra as formas induzidas de precariedade de sua sobrevivência, instaurando conflitos, experimentando e participando de mudanças em si e à sua volta.

### **Tese geral**

A presente tese propõe que os regimes uberizados de trabalho e seus mercados constituem dispositivos de recomposição da acumulação e, ao mesmo tempo, participam do processo de legitimação e governo de sociedades com altos índices de desemprego, endividamento, frustração e incertezas. Os regimes uberizados de trabalho constituem dispositivos de recomposição técnica e política do capital na dupla crise: do neoliberalismo, em sua fase madura determinada pela crise de 2008, como movimento da crise orgânica do capital; e dos regimes democráticos no assim chamado mundo ocidental, como crise de hegemonia. São regimes de trabalho que participam da recomposição da acumulação em nível global e

---

abordado em franco diálogo com contribuições de extração marxista, em uma pesquisa, em grande parte, de caráter qualitativo e exploratório. A partir daqui, portanto, utilizo a expressão sem aspas e nestes termos.

financeiro, mas também do governo, articulados aos ensaios de uma nova hegemonia neoliberal, radicalizada nos termos da autossuficiência, da permanente avaliação, da privatização do social e do controle-vigilância.

No Brasil, o fenômeno apresenta-se como uma crise concomitante do lulismo e do regime de 1988, como desfecho da contradição entre o avanço sincrônico e conflituoso de um programa social-democrata e do avanço da racionalidade e da racionalização neoliberais no país. Falar da crise brasileira dos anos 2010, portanto, é falar da implosão do movimento conjunto desta unidade contraditória, cujo sentido foi o do solapamento da máquina integrativa do lulismo e do programa de 1988 pela necessidade de expansão do neoliberalismo, da recomposição de suas formas de acumulação e governo. Esta recomposição, que passa por investidas de guerra contra instituições e aparelhos do débil experimento de capitalismo democrático brasileiro, requer a instalação de dispositivos de recomposição técnica e política do capital. Isto é, de revitalização de sua acumulação e ensaios de novas hegemonias. Trata-se, neste último caso, de acessar e ativar a lealdade dos trabalhadores precarizados ou, ao menos, a sua pacificação e adesão, ainda que depressiva e cética, própria a uma vida não garantida.

No Brasil, este processo é determinado pelas formas históricas e estruturais de: superexploração de uma força de trabalho sobrance permanentemente produzia enquanto tal; de seu controle, ao mesmo tempo, policial e fundado em uma promessa de destacamento individual da condição precária induzida via lealdade; e de governo de uma sociedade construída nestes termos por meio da permanente (des)classificação social de corpos e territórios, apoiada no racismo, organizando a distribuição de lugares e não-lugares em um regime de direito restrito, que não opera sobre rotinas universalistas.

O que significa dizer que o acoplamento dos regimes uberizados de trabalho e consumo no Brasil são caracterizados pela racionalização e centralização das formas de vida precárias informalizadas, como sugere Abílio (2017, 2020a, 2020b, 2020c). Ao mesmo tempo em que revolvem, reagenciam e reforçam estas estruturas históricas de exploração econômica e gestão política e policial da sociedade, às quais podemos considerar como genética colonial e escravista. A chamada uberização repete, na presente expansão neoliberal, o movimento particular de agenciamento, mobilização e reforço destas estruturas verificados em outros ciclos e expansões do movimento universal da acumulação de capital.

## Trajetória e desenho da pesquisa

Esta pesquisa é fruto de um processo que se estendeu, formalmente, por 5 anos, de 2017 a 2021. Digo formalmente, porque as questões que a orientam são anteriores, bem como os laços e espaços de debate e formulação conjunta nos quais seus problemas, hipóteses e tentativas de interpretação foram construídos inicialmente. De todo modo, meu ingresso no doutorado se deu visando desenvolver uma pesquisa que permitisse refletir e interpretar os fenômenos da precariedade neoliberal e da sucessão de protestos e inscrições políticas imprevistas que marcavam a cena pública e política brasileira de então: literalmente imprevistos, por se tratarem de emergências que provocam surpresa e desestabilização; mas também imprevistos em termos discursivos, representativos e ideológicos – isto é, sem formas repertórios, referências e regimes consolidados de integração e processamento institucional.

A partir de 2013, sucederam-se protestos e experiências políticas dos mais diversas no país, provocativos em sua quantidade e qualidade. Envolveram estudantes, movimentos feministas, negros, LGBTQIA+<sup>4</sup>, torcidas de futebol, jovens periféricos que reivindicavam seu direito de passear e aparecer em shoppings para dar um “rolê”, greves de garis, policiais e bombeiros. Ocupações, marchas e intervenções de todo tipo. A partir de 2015, em paralelo, enormes manifestações públicas vermelhas e verde-e-amarelas eclodiram em todo o país contra e a favor o impeachment de Dilma Rousseff.

Tomado de todo, a política brasileira entrara em uma fase de transbordamento, politização e radicalização de forma e conteúdo, que não cabiam nas instituições. Não eram apenas os sujeitos e o fato de manifestarem-se que demarcavam a novidade, mas também a escala e o impacto. Tudo alcançava uma dimensão que excedia as rotinas e costumes políticos nacionais em longos anos lidos e narrados na chave da estabilidade e de uma crescente harmonia, cujo ponto alto se confundia com o lulismo, uma máquina de produção de ganhos relativos e consensos políticos e sociais. A calma havia acabado. Conforme os anos iam passando, mais e mais a precisa descrição de Gramsci a respeito das crises de hegemonia parecia pertinente. As tentativas de estabilização e subordinação se frustravam em seguidas rodadas de fragmentação e novas emergências, cada vez menos próximas a consolidar um sentido comum.

Mas, olhando mais de perto, me parecia haver uma distinção no interior deste caldo transbordante, importante de ser assinalada. A fronteira é estritamente analítica. Naturalmente,

---

<sup>4</sup> Sigla utilizada para se referir à comunidade e ao movimento de pessoas Lésbicas, Gays, Bissexuais, Travestis e Transexuais, Queer, Intersexuais, Assexuais e outras possibilidades de identidades de gênero e orientações sexuais não condizentes com a heterocisnormatividade.

as diferentes partes se contagiam e inspiram movimentos em um ou outro registro, bem como estabelecem alianças, conflitos e atravessamentos. Por vezes, confundem-se. De todo modo, uma parte parecia levar à rua e performatizar o diagrama representativo e discursivo que organizava as disputas institucionais: aqueles campos representados nos protestos vermelhos e verde-amarelos de 2015 e 2016. Outra parte parecia ser caracterizada, justamente, pelo seu não pertencimento a este diagrama representativo e discursivo que organizava as disputas institucionais. E, portanto, suas repetidas emergências fragmentadas e plenas de contradições – das quais pouco se tinha a dizer em conjunto – falavam elas próprias em conjunto, fazendo uma mesma afirmação sobre a incapacidade das instituições de darem vazão aos litígios que instalavam, de oferecerem canais e de gozarem de legitimidade para processá-las.

Uma segunda característica a amarrar este campo fragmentado e contraditório, de múltiplas inscrições políticas não representadas, me parecia dizer respeito à precariedade transversal dos sujeitos que as empreendiam. Trata-se do fenômeno político que Rosana Pinheiro-Machado chamou de “revoltas ambíguas” (2019, p. 60-63). Para nosso propósito introdutório, cabe reter estes dois traços: inscrições políticas imprevistas e não representadas proliferantes e fragmentárias; e protagonizadas por sujeitos de uma vida precária. O que uma diz sobre a outra e o que ambas dizem sobre as instituições que não lhe oferecem representação?

De certo modo, estas foram as perguntas que guiaram minha pesquisa de mestrado (Patta, 2017) sobre um amplo movimento de ocupações de escolas públicas realizados por estudantes secundaristas, majoritariamente negros e periféricos, em São Paulo, no segundo semestre de 2015, contra o fechamento de suas escolas pelo Governo do Estado. Ainda bastante influenciados e de certo modo vinculados ao campo subjetivo e às articulações de mobilização de junho de 2013, paralisaram o Estado e fizeram o governo recuar naquele momento. Um movimento que desestabilizou e impôs uma zona de distância com representações consolidadas à esquerda, enquanto derrotava um governo de direita. Naquela pesquisa, tentei encontrar e compreender as razões e mecanismos daquelas jornadas no cotidiano das formas de vida daqueles jovens sujeitos, em suas dimensões urbanas, familiares e culturais.

Na pesquisa do doutorado, pretendia avançar para uma comparação deste caso com outros, no interior deste campo não-representado e precário. Após um ano de disciplinas, leituras e reuniões em grupos de estudos, e algumas experiências tateantes de pesquisa de campo, o Brasil parou por dez dias, em maio, com uma imprevista greve nacional de caminhoneiros. Distante de junho de 2013, das ocupações secundaristas e “primaveras” de 2015 e do Golpe que abreviou o governo Dilma em 2016, o cenário já era de uma crise amadurecida e prolongada, de deterioração econômica e social, com altas taxas de desemprego e reformas

de cunho antipopular promovidas por amplas maiorias parlamentares. O governo de Michel Temer (MDB) gozava de reforçada blindagem promovida pelos operadores dos interesses financeiros, pela cúpula militar e pela maioria do Congresso Nacional. Tudo ganhava ares (ainda mais) melancólicos com o assassinato de Marielle Franco, em março, e a prisão de Lula, em abril – a hipótese de uma crise da democracia, tratada inicialmente pela chave do problema de representação, parecia derivar para formas de sua desconstrução. Talvez fosse isso mesmo.

Mas, tal como naqueles movimentos dos anos anteriores, a paralisação nacional dos caminhoneiros provocou confusão política e analítica. O movimento enraizou-se, rapidamente, em todo o país, contraditoriamente, paralisando-o e movimentando-o. Greve ou Locaute? É popular ou é de direita? Os caminhoneiros defendem um golpe militar? O movimento apoia Jair Bolsonaro? As paralisações tinham motivação “econômica” ou “política”?

A normalidade foi suspensa e as respostas eram escassas. Enquanto os secundaristas eram apontados como “de esquerda”, ainda que recusassem as organizações e representações, repertórios e referências oferecidos pelas esquerdas consolidadas, os caminhoneiros eram “de direita”. Rapidamente foram apontados por análises talvez um pouco apressadas como um movimento cujo sentido era apoiar ou um golpe militar ou eleger um capitão do exército com tendências fascistas. A dinâmica do movimento – seu caráter distribuído, organizado por grupos de WhatsApp e com lideranças que eram coroadas para logo serem desautorizadas politicamente – não ajudava a consolidar tal interpretação. Ou ao menos lembrava que, além do que ela via, havia muito mais a ver.

Em geral, os caminhoneiros passam longos períodos longe de casa, cumprem jornadas exaustivas nas estradas, possuem baixa escolaridade e estão muito expostos a violência. São comuns problemas de alcoolismo e pouco cuidado com a saúde; o uso de anfetaminas, o “rebite”, é uma realidade entre profissionais de cuja vida depende dirigir dezenas de horas a fio e manter-se acordado (Riberti e Rebelo, 2018). Mais precária e vulnerável ainda é a vida dos caminhoneiros autônomos, que, não por acaso, tiveram papel de destaque no movimento.

As características da paralisação de 2018 estiveram diretamente ligadas a essa realidade: os custos do trabalho (manutenção, combustível e pedágio); a centralidade do WhatsApp; e o caráter distribuído da ação de uma categoria cujos regimes de pertencimento, seja ao quadro de funcionários de uma determinada empresa seja a um sindicato, são frágeis. As estruturas da atividade cotidiana, como estradas e pontos de parada, foram convertidas em estruturas para o fortalecimento da mobilização, fazendo do seu aparecimento político um fenômeno incontornável (Pinheiro-Machado, 2019). Em entrevista à televisão, um caminhoneiro influente entre a categoria apontava: “O que o povo brasileiro via do caminhoneiro era isso, um bandido,



um drogado. Ele não vê o dia a dia de um caminhoneiro. O que passa na estrada, o dia que pega um acidente e passa quatro ou cinco horas parado no mesmo lugar. Os assaltos que têm. Ninguém vê isso aí”. Enfim, os caminhoneiros foram vistos e mudaram, ao menos naqueles dias, o que deles se via. Ao mesmo tempo, derrubaram o presidente da Petrobrás e forçaram uma mudança temporária na política de preços dos combustíveis.

Estes dez dias reforçaram minha aposta em manter unidas em um plano de pesquisa a precariedade, as formas imprevistas de inscrição política e a hipótese de uma crise do regime democrático. Já durante aqueles dez dias, motoristas e entregadores de aplicativos participaram de protestos na cidade de São Paulo e em estradas próximas, em apoio aos caminhoneiros e expressando uma forma de identificação – o que percebi, mas não compreendi e nem dei tanta atenção. Fui dar atenção cerca de um mês depois quando me deparei com um protesto de motoristas de aplicativo no Aeroporto Internacional de Guarulhos.

No carro, liguei o rádio para ver se ouvia algo a respeito. Nada. Procurei nas minhas redes sociais pessoais, sempre saturadas de uma cobertura imediata de protestos, dado o meio em que vivo e as pessoas de meu relacionamento. Nada. Busquei em portais de internet e jornais. Nada. Achei, então, uma menção no Youtube: era uma transmissão ao vivo que havia ficado registrada, do protesto que ocorrera cerca de 8 horas antes. Para a minha surpresa, o vídeo tinha mais de mil visualizações, inferiores aos 10 mil inscritos do canal responsável pela transmissão – cifra que aumentou minha surpresa. Passei a acompanhar aquele canal e outros que o algoritmo ou minhas perambulações iam sugerindo. Temas que muitas vezes lembravam aqueles dos caminhoneiros, e outros, em menor medida, mas ainda assim presentes, que lembravam, as histórias de estudantes secundaristas. As referências do que vinha associando à temática da “precariedade” estavam sempre lá: “não ser visto”, “nem olham pra gente”, “não estou conseguindo bater as metas”, “o governo só quer prejudicar”.

Um novo protesto estava sendo marcado, desta vez com concentração na praça Charles Miller, em frente ao Estádio do Pacaembu. Fui ao protesto e passei a tarde com aqueles motoristas de aplicativo – especialmente com a dupla Pedro e Valter, me inteirando e explicando o que eu estava fazendo lá. Após muito tentar explicar, acredito que não consegui. Creio que não sabia fazer as perguntas certas e, quando conseguia, não compreendia as respostas, devido ao completo desconhecimento de como funcionavam as plataformas e, além delas, aquela rede urbana e digital de convívio, seus termos em inglês, abreviações, pessoas famosas que eu não conhecia. Foi um fracasso. Sai de lá com uma lista de *youtubers*; minha lição de casa. Passei a acompanhar dicas de ganhos, problemas do cotidiano com plataformas, fiscais, mecânicos, borracheiros, passageiros e “ladrões”. Transmissões ao vivo de pessoas que

pareciam estar solitárias, querendo falar com alguém e que, então, simplesmente, falavam para qualquer um.

Veio então um novo protesto e, desta vez, a conversa com Valter e Pedro fluiu melhor. Talvez tenha parecido já menos estranho, mas nem tanto. Saí de lá com um apelido de “doutor”. Daquele dia de concentração para o protesto reuni contatos, mas, especialmente, fui incluído em grupos de WhatsApp e passei a receber mais convites que foram se acumulando e me inserindo em uma rede virtual de diversos outros grupos que funcionavam freneticamente. Nos grupos repetiam-se os temas veiculados nos canais de Youtube, mas em um volume ilimitado, de segundo em segundo.

Este foi um período em que passei a utilizar o serviço com maior regularidade e, naturalmente, expor minhas curiosidades de ofício aos motoristas. Por um lado, era sempre uma oportunidade excelente de perguntar uma coisa ou outra, ouvir um caso ou até ficar sabendo de um protesto, uma reunião ou uma novidade nas plataformas. Ao mesmo tempo, contudo, estávamos no segundo semestre de 2018, em meio a um conturbado e violento processo eleitoral. Àquela altura, tudo girava em torno da prisão e impossibilidade de concorrer de Lula e do crescimento de Jair Bolsonaro nas pesquisas, que ainda viria a sofrer um atentado. Havia um clima de potencial hostilidade entre desconhecidos que conferia tensão a qualquer diálogo.

Nestes meses, assumi este como meu campo de pesquisa, girando pela cidade e por grupos de WhatsApp e canais de Youtube – e aproveitando algumas “caronas”. No segundo semestre de 2018 e ao longo de 2019 fiz um conjunto de entrevistas semiestruturadas em profundidade, geralmente em praças de alimentação ou lanchonetes, com motoristas de aplicativos que fui conhecendo. Alguns “famosos” entre a categoria – *youtubers*, lideranças e donos de grupos – e outros anônimos. Ainda em 2019, passei acompanhar alguns pequenos protestos e páginas em uma rede social de entregadores de aplicativos, a partir da indicação de um aluno de um cursinho popular pré-vestibular em que estava dando aulas.

Ainda tinha dúvidas se a pesquisa contemplaria os entregadores. Acabei me convencendo por uma dupla observação: por um lado, a estruturação dos mercados tem muitas similaridades e vasos comunicantes, uma tematização pública conjunta e formas de inscrição política que se aproximam, além de compartilharem sua massificação determinada pela crise e pelo desemprego; por outro, as diferenças são grandes e remetem, fundamentalmente, aos grupos sociais e às condições de vida dos trabalhadores de cada uma, sua presença e significação no espaço urbano e social, problemas vividos e diferenças geracionais e raciais.

Optei por fazer destes dois vetores conflitantes um instrumento de pesquisa que: viabilizasse o adensamento da compreensão e ampliasse a capacidade parcial de generalização

e o alcance das interpretações sobre o mercado, o regime de trabalho e a dinâmica mais geral da crise; ao mesmo tempo que oferecia um espaço interno de comparação nestes dois campos e experiências de construção política. Repeti então este procedimento de aproximação híbrido, on-line e off-line, digital e urbano com entregadores, considerando suas particularidades. Fiquei com as duas classes para investigar experiências e lutas de classes algo desclassificadas na crise brasileira que persistia, e, desde 2019, se agravava sob o governo de Jair Bolsonaro.

A pandemia de Covid-19 e a crise sanitária instalada, em março de 2020, em ondas dramáticas e incertezas permanentes, que se seguem até o momento de finalização desta tese, colocou tudo em suspenso, como aconteceu com todo o planeta. Do ponto de vista da adaptação da pesquisa para o período determinado pela pandemia, registro que houve uma radical intensificação da etnografia em ambiente digital e da realização de entrevistas por telefone ou trocas de mensagens, além de acompanhamento de transmissões ao vivo e coleta de materiais que me permitissem qualificar o vínculo com o campo de pesquisa, agora transformado.

É preciso registrar também que esta mudança implicou em um desequilíbrio entre o trabalho de campo presencial com entregadores de aplicativo, se comparado àquele com os motoristas, cuja aproximação se iniciara antes e que se deve, também em parte, à temporalidade própria da massificação de cada um dos mercados. Ao mesmo tempo, foi no período da pandemia que se intensificou a construção e a visibilidade política da classe dos entregadores de aplicativos. O que também é um dado da pesquisa e determina a minha aproximação enquanto pesquisador com o tema, que se tornou “quente” e mais presente.

Por fim, a situação da pandemia determinou uma mudança qualitativa e quantitativa em ambos os mercados e nas rotinas, conflitos, demandas e construções políticas destas classes – determinantes de sua figuração no debate público. A presente pesquisa, portanto, se dá em dois momentos distintos, demarcados pela pandemia, que impõe um deslocamento ou catalisação do desenvolvimento do fenômeno e, ao mesmo tempo, a necessária adaptação das técnicas e materiais e (re)dimensionamento de seus usos. Ainda que as dimensões presenciais e digitais da pesquisa tenham sido ambas iniciadas antes da pandemia, a mudança de situação alterou o peso relativo destas dimensões e sua combinação na análise e interpretação – que se seguiu, ainda assim, sendo construída de forma multidimensional, o que é antes uma condição do fenômeno e uma característica do campo, do que uma opção ou contingência técnica.

Desde o início, estas duas dimensões se sobrepõem na pesquisa. Ou seja, a observação e acompanhamento destes espaços on-line constituem o trabalho de campo, tanto quanto sua dimensão off-line. Há um grande acúmulo referente à etnografia digital que postula a

indissociabilidade entre o on-line e o off-line (Hine, 2020), na experiência vivida destes sujeitos de pesquisa esta divisão faz ainda menos sentido.

Assumo o entendimento de que a realização das ações, relações e subjetivações destes sujeitos e classes se dá concomitantemente e na sobreposição das dimensões do on-line e do off-line, do urbano e do digital, da mesma forma como o fenômeno da uberização não pode ser circunscrito à experiência nacional, devendo sua compreensão efetiva ao plano globalizado pelas cadeias informáticas, comunicacionais e financeiras. Não se trata de apagar momentos específicos destas relações, que pertencem em maior grau ou medida a uma instância e não a outra, e cuja identificação e caracterização em seu caráter particular se mostram imprescindíveis ao entendimento adequado do fenômeno em seu alcance. Mas de afirmar que a realização do sentido se dá na passagem constante de uma à outra dimensão, afirmação que se baseia no entendimento da natureza híbrida e composta desta experiência – composição e hibridismo desprovido de fronteiras nítidas e não passível de dissociação ou subordinação.

Mais que buscar a precedência e a dominância do “real” sobre o “virtual” ou vice-versa, me parece adequado e produtivo afirmar sua indissociabilidade e co-pertencimento, como natureza cotidiana da vida contemporânea, e destas formas paradigmáticas de trabalho e exploração, em especial. Ainda que, a esta altura, o leitor ou leitora desta tese possam muito provavelmente reconhecer a lógica proposta em sua própria rotina – catalisada e radicalizada pelo contexto pandêmico –, uma indagação aritmética banal me parece contribuir para estabelecer a questão nos termos sugeridos: como poderia um sujeito que trabalha 15 horas por dia em um carro em que não pode ter companhia a não ser de desconhecidos e dorme outras 6, totalizando 21 horas de 24 diárias, viver algumas das relações descritas – família e colegas, por exemplo – sem que se habilite a “realidade” de sua experiência on-line?

Para dar dois exemplos que serão trabalhados nesta tese, não me parece possível tratar do fenômeno e da experiência da uberização no Brasil sem falar da violência urbana, cujas linhas não podem, por sua vez, serem apreendidas restringindo-se ao interior da comunidade virtual construída e gerida pelas empresas-plataformas ou por empresas de comunicação em rede em geral. Ao mesmo tempo, compreender a dimensão coletiva destas classes não me parece um objetivo possível de ser alcançado restringindo-se à observação do encontro presencial de motoristas em postos de gasolina e aeroportos ou de entregadores em frente à restaurantes e shoppings. No primeiro caso, é preciso pisar e olhar a rua, as avenidas, cruzamentos, “quebradas” e a presença do crime. No segundo, é preciso transitar pelos grupos de WhatsApp, seus diálogos, transmissões e links.

Habilitar e prospectar cada uma destas dimensões de relações – por meio de observação, diretamente, ou através de entrevistas e relatos, em ambos os casos – me parece indispensável para alcançar a experiência que constitui efetivamente estas classes no dia a dia, suas relações, sentidos e subjetividades. Cada uma delas, no entanto, não se restringem à rua ou aos grupos de WhatsApp; são continuadas, encadeadas, (re)elaboradas e adensadas na vivência sobreposta de encontros, ruas, grupos, redes, cafés, *lives*, cervejas, áudios e mensagens de texto.

A respeito dos desafios da etnografia em ambientes digitais, Leitão e Gomes (2017) propõem pensar as plataformas digitais como ambientes onde outros modos de vida se tornam possíveis, mas que não estão descolados dos demais ambientes. Isto é, a distinção entre o on-line e o off-line é válida, mas compreendendo precisamente a afirmação da validade de cada uma destas dimensões ou ambientes como espaços em que se produz experiências e subjetividades, e que, ainda, guardam vínculos e continuidades entre um e outro. Esta multidimensionalidade da vida deve ser considerada, portanto, em seu conjunto, no desafio de compreender os sujeitos, suas relações e subjetividades vividas nestas sobreposições e imbricamentos entre ambientes dotados de características particulares.

As autoras propõem, ainda, assumir a caracterização de “ambiente” atribuída às plataformas digitais como senha para enfrentar o problema metodológico. Em primeiro lugar, o processo de digitalização da vida distancia-nos de “concepções essencialistas de ‘vida natural’”, uma vez que as formas de vida conformadas em/através da dimensão on-line “assumem sua natureza maquínica e tecnológica” (ibidem, p. 43). Em segundo lugar, as autoras destacam a mobilização da sedimentada experiência metodológica da etnografia urbana como ponto de partida para a etnografia em ambientes digitais. Como prolongamento de um esforço há muito iniciado de compreender sujeitos e formas de vida construídas em (relação com) ambientes, assumidos como artefato de caráter técnico – tanto a cidade quanto as plataformas digitais. O que significa que, preservadas suas particularidades técnicas e históricas e a distinção das formas de vida construídas no interior de cada uma, do ponto de vista investigativo existe uma continuidade entre elas, apropriada aos desafios, inspirações e estratégias metodológicas.

Esta elaboração oferece uma chave importante para a presente pesquisa, dada a afirmação desta continuidade e sobreposição das dimensões on-line e off-line nos modos de vida, subjetividades e relações pesquisados. Duas estratégias metodológicas sistematizadas por Leitão e Gomes (2017) parecem especialmente apropriadas. A primeira delas é a que chamam “perambulações”, inspirada na figura curiosa do *flâneur*, nas cidades do século XIX:

“Uma sensibilidade etnográfica transeunte, de idas e vindas, percorrendo caminhos em meio à multidão de imagens e mensagens, pode ser profícua quando acionada na

observação de plataformas que têm como característica os trânsitos intensos e a efemeridade (...). Jack Dorsey, criador da plataforma, relata ter tomado como inspiração para o Twitter sua paixão pelos movimentos da pulsante vida cidadina, e em especial pelo uso que é feito do rádio por taxistas nas grandes cidades: veículo para mensagens muito curtas, informações sobre tráfego, comentários pontuais sobre engarrafamentos, notificações sobre crimes e atividades policiais” (ibidem, p. 6).

Ainda que o trabalho em questão tenha sido construído na plataforma WhatsApp, a descrição de “trânsitos intensos e efemeridade” é adequada para grupos que, em geral, possuem mais de 100 participantes e uma atividade frenética, em que diferentes assuntos e discussões se cruzam, encobrendo rapidamente o que fora discutido há pouco. O que não quer dizer que as discussões não possam – e sejam, frequentemente – resgatadas e reiniciadas, imprimindo certa circularidade ao adensamento de alguns temas, enquanto outros simplesmente caem no esquecimento. É expressiva, neste sentido, a história contada pelas autoras a respeito da criação do Twitter a partir da inspiração do uso de rádio por taxistas, que experienciam uma forma urbana ao mesmo tempo coletiva e atomizada, ou seja, que dissocia parcialmente a relação da presencialidade, através da tecnologia, como recurso à sociabilidade. A vida se constitui, assim a partir da presença sincrônica em dois ambientes que se constroem a partir de, oferecem e impõe diferentes estruturas técnicas, como recursos e condições. Tal como na dimensão urbana, na dimensão digital, a perambulação e sua elaboração e sistematização por meio da narrativa etnográfica permite a reconstrução dos caminhos percorridos a partir da (auto)inscrição dos sujeitos e seus encontros.

“A inspiração nessa postura metodológica [proposta por Eckert e Rocha (2001) sob forma da chamada “etnografia de rua”], faz sentido também quando tratamos de alguns ambientes e plataformas das mídias digitais, na medida em que conseguimos identificar seus diferentes ritmos e topografias, e, assim como as cidades, as formas como são habitados, os trânsitos e deslocamentos percorridos por aqueles que neles (e deles) participam. Misturar-se ao ritmo dos demais transeuntes se coloca algumas vezes como profícua possibilidade para a participação dos pesquisadores nesses ambientes. Retomando a metáfora do flaneur, seu modo particular de apropriar-se da cidade residia justamente no fato de não a observar de um ponto único e fixo, mas misturar-se à multidão, adentrar seus fluxos, percorrer seus trajetos, deixando-se levar por ela” (ibidem, p. 50).

A perambulação implica e permite, deixar-se levar por fluxos e acontecimentos que deslocam o observador de seu ponto de origem. Neste sentido, a forma experimentada nesta pesquisa, em sua dimensão digital, foi a entrada em novos grupos de WhatsApp. A partir de um conjunto pequeno e restrito de espaços acessados por meio de pedidos e convites construídos presencialmente com interlocutores de pesquisa, a experiência construída propriamente no ambiente digital adquire gradativamente relativa autonomia, e maior solidez e densidade, cujos movimentos em seu interior, associados à fluxos próprios à lógica das relações ali construídas, permitem acessar novos espaços que são constantemente criados com o objetivo de ampliação

ou especialização de um grupo ou discussão. Perceba-se que se trata antes de uma experiência imersiva de pesquisa – de como funcionam propriamente estas dinâmicas – do que de uma solução técnica para um problema construído em outro meio. Os grupos de WhatsApp não vêm substituir outros espaços. Eles são um espaço da vida, ainda que não sejam o único.

Neste caso, ao fim da pesquisa de campo, já no ano de 2021, totalizei o acompanhamento de cerca de 50 grupos de WhatsApp de motoristas e entregadores de aplicativo. Ainda segundo as autoras, “esta proposta cabe bem a ambientes em que o fluxo de informações e imagens acaba se sobrepondo à importância do perfil do emissor” (ibidem, p. 51). De fato, esta estratégia, em sua sistematização, acabou não privilegiando as características particulares profundas dos participantes – diferentemente das entrevistas em profundidade, por exemplo –, a não ser a característica geral de membros destas classes (de motoristas e entregadores) e alguns tipos, perfis e características recorrentes percebidos e captados ao longo do trabalho de campo e importantes à constituição interna destas classes, de suas relações e conflitos.

Uma segunda estratégia apresentada por Leitão e Gomes se refere às práticas que se estabelecem na passagem e na combinação dos ambientes on-line e off-line. Segundo as próprias autoras, trata-se de um esforço etnográfico efetivamente diverso do anterior. A convocação da presencialidade, neste caso, não diz respeito à dotação de maior credibilidade à pesquisa; ou seja, a etnografia que se estende por dois ambientes não o faz pela precedência ou suposta dominância de um sobre o outro, mas pela lógica própria das relações vividas e construídas pelos sujeitos de pesquisa. Quando há, portanto, “trânsitos mais estreitos on/off” esta circulação “se justifica plenamente” (ibidem, p. 53). O enfoque

“se aproxima das propostas feitas já há algumas décadas por Hannerz (2003) e por Marcus (1995) para uma *etnografia plurilocal* ou *multissituada* que permitiria seguir o fluxo de pessoas, em se tratando de estudos migratórios, mas também de objetos e ideias. A diferença, que convém ressaltar, é que o pesquisador deve estar atento ao fato de que essas conexões que está perseguindo não são apenas agenciadas por seus interlocutores de pesquisa, mas resultado tanto das práticas destes quanto dos agenciamentos tecnológicos proporcionados pelos ambientes digitais” (ibidem, p. 54).

Na presente pesquisa, os agenciamentos tecnológicos proporcionados pelos ambientes digitais permitem não apenas – e, arriscaria dizer, menos – o (re)encontro de conhecidos (presencialmente), mas a celebração de vínculos que não se constroem pelo encontro presencial acidental ou aleatório, dada a condição urbana das longas distâncias e compressão temporal da metrópole e a estruturação urbana e digital dos mercados por parte das empresas-plataformas: nestas atividades, induz-se o trabalhador a manter movimento constante e/ou reduzir ao máximo os períodos de espera e descanso, o que, aliado ao caráter individual das tarefas, significa que as plataformas de serviços uberizados produzem o desencontro e a atomização.

O WhatsApp, por sua vez, se oferece e constitui como plataforma para compensar esta atomização, através de recursos que permitem a reunião de grupos grandes (256 pessoas por grupo) e cuja participação pode se dar no tempo de cada um, não sendo necessariamente sincrônica. Nestes grupos, portanto, motoristas e entregadores se conhecem e estabelecem vínculos e relações de troca, apoio e elaboração comuns sem que o encontro presencial seja uma condição prévia ou necessária. As dinâmicas destes grupos produzem, contudo, não apenas extensões e especializações de seus espaços digitais, como descrito, mas também prolongamentos e traduções na dimensão off-line, em ambiente urbano: encontros para tomar um café, almoçar, organizar um protesto, fazer um churrasco ou inaugurar um negócio próprio, ir ao culto da igreja ou a um jogo de futebol, a um baile ou batizado.

Segundo Leitão e Gomes, “um tipo de pesquisa, multissituada em termos de ambientes percorridos, tanto digitais quanto analógicos, de ‘observação acompanhante on/off’” ou “continuum” (ibidem, p. 56). Especificamente a respeito do WhatsApp, as autoras chamam atenção, a partir do trabalho de Pelúcio (2016), para

“A conectividade perpétua, refletindo o modo de se vivenciar as plataformas digitais contemporaneamente, impõe uma novidade a esse tipo de etnografia, na qual se está, de certo modo, potencialmente à disposição do trabalho de campo de modo contínuo e permanente, a qualquer horário do dia e da noite” (ibidem, p. 56).

Este fator é relevante não apenas à pesquisa, mas ao pesquisador, devido não apenas à fadiga de uma atividade permanente, provocada por esta imersão, mas também por certo descentramento. De qualquer forma, seu registro indica o caráter imersivo da experiência, especialmente considerando o número de diferentes grupos acompanhados. Este caráter imersivo tem desdobramentos técnico-metodológicos, associados tanto à necessidade de guarda, sistematização e consulta posterior do material que acaba por constituir um volume que excede a capacidade de consulta e (re)leitura do pesquisador; quanto à necessidade de acompanhamento sincrônico das atividades, o que se relaciona diretamente à “conectividade perpétua”. Esta faceta requereu a construção de um caderno de campo virtual, que permitisse no registro cotidiano, além de notas próprias, a manutenção das diferentes formas de conteúdo pelas quais se dá a inscrição dos sujeitos no ambiente digital, o que inclui vídeos e áudios.

A dimensão propriamente on-line desta pesquisa teve dois momentos. Um primeiro mais tateante, de experimentações marcadas por certa aleatoriedade, apostas e registros menos sistemáticos ou mais fragmentados; e um segundo correspondente a trabalho mais sistemático e menos experimental, ainda que artesanal. A dimensão virtual da pesquisa começou como experimentação não sistemática, em paralelo à presença em protestos e reuniões, realização de entrevistas, conversas e observações participantes – instigados, é verdade, por um protesto e



um vídeo no Youtube –, que transcorreu de forma constante entre meados de 2018 e março de 2020, quando foi necessária sua revisão, em função da pandemia de Covid-19.

Entre meados de 2018 e meados de 2019, acompanhei de forma acessória e paralela perfis de motoristas influenciadores digitais em redes sociais como Youtube e Instagram e, em determinado momento, fui convidado a participar de um grupo de organização e mobilização política de motoristas de aplicativo e, em outros, de trocas cotidianas de entregadores, por interlocutores pertencentes a essas categorias. Diante do conteúdo destes grupos e entusiasmado com suas possibilidades, passei a pedir para participar de outros grupos e entrar em grupos abertos, com acessos compartilhados no WhatsApp ou anunciados em outras redes.

Nesta passagem, além de um caderno de campo que já mantinha pela pesquisa presencial, fui fazendo experimentos motivados pelo desafio de registrar aquele grande volume de informações que me parecia todo muito importante, o que tentei fazer por meio de planilhas, prints de tela, rotinas de anotações diárias e pastas. Ainda que esta etapa tenha rendido alguns resultados interessantes, *insights* e participado significativamente de minha familiarização com o tema, as gramáticas e as dinâmicas do universo investigado – revelando camadas que não havia acessado pela prática presencial de observação, conversas e pelas entrevistas –, não foi nesta primeira tentativa que consolidei o procedimento de pesquisa utilizado com maior sistematicidade e solidez no momento posterior.

Quanto à dimensão presencial da pesquisa – mais constante entre 2018 e o início da pandemia, em março de 2020, e adaptada a partir de então –, fiz observações em pontos de encontros de motoristas e entregadores de aplicativos, onde tive conversas informais, na condição de passageiro (que quando oportuno foram integradas como material de campo), e entrevistas semiestruturadas; além de observações, conversas informais individuais ou em grupos e entrevistas também em eventos específicos relacionados à organização, mobilização e participação política coletiva de grupos de entregadores e motoristas, como reuniões e protestos. A partir de março de 2020, passei a fazer algumas entrevistas por telefone e manter algumas conversas individuais por aplicativos de trocas de mensagens.

As entrevistas foram transcritas, e as fotos e vídeos que fiz nestas ocasiões reunidas em pastas rotuladas por seus eventos ou circunstâncias gerais. Reuni o acúmulo deste trabalho de campo em cadernos, parte manuscritos e parte digitais, que me serviram para a posterior escrita desta tese, junto ao restante do material coletado e sistematizado. Este material se trata, fundamentalmente, de notícias de jornal ou portais de internet, textos ou material audiovisual publicitário ou corporativo das empresas-plataforma de viagens e entregas, ou ainda de

atividades econômicas associadas: locadoras de veículos, supermercados, bancos e instituições financeiras, entre outros.

Tanto para reunir este material quanto para registrar parte do trabalho de campo, criei um grupo no WhatsApp comigo mesmo, que serviu como uma espécie de depósito, uma caixa de materiais que me permitiu guardar e buscar de forma rápida e precisa relações tangentes, mas fundamentais do cotidiano de trabalho destes trabalhadores uberizados – periodicamente, extraia esse material e organizava em meus cadernos de campo e pastas. Este espaço serviu também como ferramenta de registro pessoal bruto de pesquisa, em texto, áudio, foto ou vídeo. Tratou-se de uma estratégia que permitisse uma camada de seleção e sistematização sincrônica das minhas observações sem a necessidade constante de extração e tradução do material.

Antes de apresentar a estratégia mais sistemática de pesquisa nos grupos de WhatsApp, cabe dar-lhes uma descrição geral. Os objetivos destes grupos de WhatsApp de entregadores e motoristas de aplicativo são diversos: conversas cotidianas sobre o trabalho, conversas sobre outros temas (futebol, política, piadas etc.), comunidades voltadas a garantir a segurança ou evitar problemas com fiscalização, organização e mobilização de atividades de reivindicação e intervenção política, entre outros. Estes grupos variaram entre 35 participantes e 256 (número máximo de participantes por grupo permitido pela plataforma WhatsApp). As conversas nestes grupos incluem texto, vídeo e imagens de autoria dos próprios membros ou por eles repassadas, além de links e pequenas figuras, em geral cômicas (“figurinhas” e *emojicons*). Poucos destes grupos tinham alguma restrição quanto à participação direta dos membros: em geral, todos podem mandar mensagens e interagir. Em alguns casos específicos, os administradores fecham o grupo para que apenas eles possam mandar mensagens.

Os donos ou administradores dos grupos assumem papéis e funções especiais, de administração e gestão da convivência e, dependendo do objetivo do grupo, de orientação para determinadas ações ou encontros. Não é incomum que estes sujeitos sejam donos e administradores de mais de um grupo, gerindo redes articuladas de centenas e até milhares de motoristas e entregadores. Os grupos de WhatsApp costumam ter objetivo e regras explícitas e determinadas, cujo respeito se assegura pela ameaça de exclusão. Alguns grupos são geridos por um pequeno grupo que possui um grupo à parte, de administradores, no qual são debatidos casos de violação das regras, eventuais conflitos e punições. Outros grupos são menores e formados pelo encontro recorrente em algum ponto da cidade. Alguns dos grupos, sejam grandes ou pequenos, são como equipes e frequentemente se chamam de “família”, outros de “equipe” ou, ainda, “time” (“Família dos motokas ZO” ou “Time 100% guerreiros”, por

exemplo). A regra é que cada motorista ou entregador de aplicativo é membro de vários de grupos de WhatsApp.

Também não é incomum que indivíduos que possuem e administram diversos grupos e, portanto, sejam influentes entre as classes de motoristas e entregadores, sejam também influenciadores digitais em outras redes e utilizem seus grupos para distribuir o conteúdo que produzem. A esse respeito, vale pontuar que produtores de conteúdo que publicam e distribuem sua produção no Youtube e obtém bom alcance e interação – curtidas, visualizações, comentários – tem esta audiência ativa remunerada pela plataforma, pela chamada “monetização”. É o caso da figura fundamental na experiência coletiva destas categorias (e não só delas), dos *youtubers*.

Além da monetização do conteúdo produzido por *youtubers* e dos diferentes temas citados anteriormente, os grupos de WhatsApp são também espaço de uma intensa divulgação de produtos voltados para as categorias de motoristas e entregadores, muitas vezes produzidos e comercializados direta ou indiretamente por colegas. É o caso de aplicativos e plataformas desenvolvidos e voltados às categorias, seguros de veículos, veículos, peças e serviços para manutenção e para o trabalho, aparelhos celulares, roupas e ingressos para festas. Oportunidades de trabalho no ramo dos transportes ou em outras áreas também são compartilhados nestes grupos com frequência.

Passei a acompanhar estes grupos em tempo real: dúvidas, desabafos, piadas, notícias (verdadeiras ou falsas), relatos indignados, celebração de metas batidas e conquistas pessoais, propostas, convites, organização e mobilização, discussões acaloradas, pontos de vista diversos, vídeos e fotos do dia a dia de trabalho, brigas pessoais, campanha eleitoral. Em geral, não me manifestei nesses grupos, exceto em alguns, a pedido de membros com os quais mantive contato direto. Mas busquei e conversei individualmente com donos-administradores ou membros destes grupos quando oportuno.

Após aquele primeiro momento experimental e tateante, passei a um momento de maior sistematicidade, que envolveu a utilização de ferramentas específicas e a consolidação de um protocolo próprio de técnicas, que tiveram no software Atlas.TI um apoio importante. Antes dele, contudo, a própria adesão aos grupos passou a ser sistemática, bem como a extração e guarda de seus conteúdos completos (texto, fotos, vídeos, links e ordem temporal) em um HD (*hard disc*) particular. As sequências de conversas nestes grupos, sem identificação dos usuários, foram, então, convertidas em formato apropriado (.pdf ou .docx) e seus arquivos de texto abertos em projeto no software Atlas.TI. O software oferece algumas ferramentas que serviram de apoio para o seguinte procedimento.

A partir do material de texto referente a cada grupo ou de um conjunto de grupos, convertidos na unidade “documento”, requeri do software a produção de uma lista de frequência das palavras utilizadas. Uma medida do volume de informações pode ser dada pelo seguinte: os participantes de um grupo de entregadores acompanhado entre de junho de 2020 a novembro de 2021, produziram, no período, cerca de 55 mil mensagens individuais, tendo o documento formado pelo conjunto de todas as mensagens de texto cerca de 330 mil palavras, sendo 18 mil palavras diferentes. Então, limpei a lista, excluindo pronomes, conectivos, caracteres especiais ou inválidos etc. e mantendo apenas palavras que tivessem sido repetidas um número mínimo de vezes, até ficar com uma lista menor, de cerca de mil palavras (para um conjunto de “documentos”/grupos) que julguei carregarem sentidos e significados pertinentes à pesquisa.

Este julgamento teve como base as percepções e registros construídos em: experiência em campo, entrevistas e conversas anteriormente realizadas; no acompanhamento primeiro e anterior destes mesmos grupos, no âmbito da “conectividade perpétua”; e, por fim, dentro próprio software, por meio da funcionalidade “pesquisa em contexto”, que permite um relatório do contexto expandido de todas as ocorrências de uma determinada palavra no documento. Fiz esta lista limpa para um conjunto inicial de grupos acompanhados ao longo de mais de seis meses, sendo 5 de motoristas e 5 de entregadores.

Esta lista “limpa” de cada classe, formada pelas cerca de mil palavras mais frequentes nas conversas, permitiu, então, a criação de listas de inclusão e exclusão de palavras, aplicadas posteriormente sobre os demais grupos, como técnica de filtragem. A partir das listas de frequência filtradas de cada grupo, foi possível navegar por meio da ferramenta da pesquisa em contexto em cada grupo específico, além de produzir “nuvens de palavras” que representam graficamente a magnitude de determinado termo em relação ao todo.

A partir das listas de frequência gerais (de motoristas e entregadores) construí uma tabela de códigos, reunindo diferentes palavras e suas variações em rótulos, como por exemplo, “passageiros” ou “fiscalização”. Por meio da ferramenta “autocodificação” do Software Atlas.TI, esta tabela de códigos foi aplicada sobre cada documento ou grupo de documentos (correspondentes a grupos e conjuntos de grupos), rotulando em escala o conjunto de informações reunidas e fornecendo um panorama geral dos temas mais tratados por motoristas e entregadores ou por cada grupo específico de motoristas e entregadores. Este procedimento de macrocodificação foi realizado, naturalmente, mais de uma vez, sendo refinado tanto pela incorporação de novos grupos e conjunto de dados quanto pela reconstrução de códigos. Por fim, acabou por produzir um panorama geral e sistematizado das temáticas tratadas por estes sujeitos na dimensão on-line.

Além do dado próprio dos pesos destes temas, o software oferece tabelas de coocorrência entre códigos e a utilização de funcionalidades já descritas – como listas, nuvens de palavras e pesquisas em contexto – no interior de cada código. Estas ferramentas foram indispensáveis para viabilizar o que considero uma segunda camada da pesquisa neste material, de caráter complementar, sendo a primeira – e não substituível – o acompanhamento em tempo real destes grupos, nos termos da “conectividade perpetua” e seu caráter imersivo. Ainda que estas técnicas e procedimentos mobilizem e manipulem um volume grande de dados que poderiam ser utilizados e trabalhados estatisticamente, esta não foi a opção nesta pesquisa. A construção deste procedimento e a utilização dos recursos do software visou estabelecer uma sistematização multiescalar de registros da sociabilidade na dimensão on-line dos grupos sociais componentes desta investigação, que permitisse, ao mesmo tempo, uma visão geral de sua dinâmica coletiva e a apreciação em detalhe de percepções, enunciados, trocas, elaborações e articulações – alternadas em um jogo de aproximação e distanciamento “vertical” e comparação “horizontal”.

A dimensão on-line do trabalho de campo concentrado na experiência direta de motoristas e entregadores de aplicativo foi realizada por meio de um fazer cumulativo, iniciado de forma experimental, refinado e rotinizado em procedimentos aplicadas sistematicamente a conjuntos de dados, na medida em que a pesquisa foi se desenvolvendo. Procurei manter, ao longo deste processo, tanto a ancoragem da análise na lógica interna da sociabilidade e das elaborações destes sujeitos e seus grupos, quanto a atenção última voltada às nuances e significações mais esféricas das inscrições de suas inscrições, na complexidade de elaborações e confrontações internas, individuais ou coletivas, evitando deixar pelo caminho o caráter recente, corrente e plural destas classes e a instabilidade que caracteriza tanto estas formas de vida em transição e consolidação quanto a própria crise à qual estão entrelaçadas.

### **Enquadramento teórico-metodológico**

Iniciei esta introdução falando de uma crise. A mesma crise – dupla crise da presente radicalização do neoliberalismo e das formas políticas das democracias liberais –, em relação a qual Nancy Fraser aponta, corretamente, para os riscos da “banalização do termo” *crise*, em meio a tantos e desarticulados discursos, para, então, defender que a crise presente possui um sentido e dinâmicas características, cuja adequada caracterização possibilitaria “determinar melhor o que é necessário para resolvê-la” (2018, p. 43). A adequada caracterização das crises, de seus sentidos e dinâmicas, na sugestão da autora, é informada pela abordagem de Antonio

Gramsci produzida no cárcere do fascismo italiano, em um período de crise do capitalismo, desconstrução do regime parlamentar e guerra. Abordagem que produziu a conhecida síntese que Fraser mobiliza no título de suas contribuições:

“Se a classe dominante perder o consenso, ou seja, não é mais ‘dirigente’, mas unicamente ‘dominante’, detentora da força pura coercitiva, isso significa exatamente que as grandes massas se destacaram das ideologias tradicionais, não acreditam mais no que antes acreditavam etc. a crise consiste justamente no fato de que o velho morre e o novo não pode nascer: neste interregno, verificam-se os fenômenos patológicos mais variados” (Gramsci, 2007, p. 184).

Nestes termos, a crise de hegemonia é um problema da legitimação, da lealdade das massas a uma ordem. Mas a adequada compreensão das crises, no programa de estudos gramsciano, envolve mais lições. Tais lições partem da distinção entre o que é orgânico, referente a tendências gerais de longo prazo e “relativamente permanentes”, e o que é conjuntural: “que se apresentam como ocasionais, imediatos, quase acidentais” (ibidem, p. 36).

São os fenômenos orgânicos que instauram

“crises que, às vezes, prolongam-se por dezenas de anos. Esta duração excepcional significa que se revelaram (chegaram à maturidade) contradições insanáveis na estrutura e que as forças políticas que atuam positivamente para conservar e defender a própria estrutura esforçam-se para saná-las dentro de certos limites e superá-las. Esses esforços incessantes e perseverantes (já que nenhuma força social jamais confessará que foi superada) formam o terreno do ‘ocasional’, no qual se organizam as forças antagonistas que tendem a demonstrar (...) que já existem as condições necessárias e suficientes para que determinadas tarefas possam e, portanto, devam ser resolvidas historicamente (devam, já que a não realização do dever histórico aumenta a desordem necessária e prepara catástrofes mais graves)” (ibidem, p. 37).

O desafio da caracterização e da análise das crises é, portanto, dialético: o estudo combinado de “ondas” de diferentes oscilações, “que permite reconstruir as relações entre estrutura e superestrutura, por um lado, e, por outro, entre o curso do movimento orgânico e o curso do movimento de conjuntura da estrutura” (ibidem, p. 40). É nos diferentes momentos das relações de força internas a este processo que se destroem e constroem – ou se tenta, sucessivamente, construir em ensaios e fracassos – novas hegemonias.

Daí uma importante lição a nossa pesquisa. Gramsci rejeita que, “por si mesmas, as crises econômicas imediatas produzam eventos fundamentais; podem apenas criar um terreno mais favorável à difusão de determinados modos de pensar, de pôr e de resolver as questões que envolvem todo o curso subsequente da vida estatal” (ibidem, p. 44). Sobre o problema da não distinção adequada entre movimentos orgânicos e movimentos conjunturais, Gramsci alerta para alguns equívocos graves das considerações “economicistas”, nas quais: o “desenvolvimento econômico é reduzido à sucessão de modificações técnicas nos instrumentos de trabalho”; ou que “decorre imediatamente das mudanças num determinado elemento importante da produção” (ibidem, p. 50-51). O desfecho das crises é político, determinado pelas

formações de classe e nos acúmulos dos diferentes momentos da relação de forças em seu interior, em alianças e conflitos que podem construir hegemonias e subordinações.

Enquanto não se passar de um momento a outro da construção de uma nova hegemonia, no interior das crises, “a situação se mantém inoperante e podem ocorrer desfechos contraditórios: a velha sociedade resiste e garante para si um período de ‘tomada de fôlego’, exterminando fisicamente a elite adversária e aterrorizando as massas de reserva; ou, então, verifica-se a destruição recíproca das forças em conflito com a instauração da paz dos cemitérios, talvez sob a vigilância de um sentinela estrangeiro” (ibidem, p. 45). Aqui voltamos ao “interregno” e aos “fenômenos patológicos mais variados”, de uma crise de hegemonia que se arrasta no interior de uma crise orgânica.

Dizer que esta tese trata da crise, de suas formas de vida e de suas políticas, portanto, requer atenção com este conjunto de lições, encampando o desafio da observação de ondas que se comportam com oscilações diferentes, ainda que combinadas, e, a partir desta distinção, não incorrendo nos erros “economicistas”, que transferem à técnica e à tendência geral o que compete às relações de força e à política. Não qualquer espécie de autonomia do político, diga-se. Mas, ao invés disso, de uma economia-política da crise.

Mas não me parece possível seguir apenas com este programa de estudos no caso desta pesquisa, que se concentra em um fragmento da crise, para identificar-lhe os movimentos moleculares na construção de classes no interior deste processo, de suas próprias redes e instrumentos, formas de vida e subjetividades – e de sua política. Me parece necessário combinar as linhas fundamentais deste programa de estudos com lições próprias à fragmentariedade deste tempo – o tempo longo do pós-fordismo e do neoliberalismo, que já se arrasta por “dezenas de anos”, como crise orgânica. Para entender a um e a outro, isto é, a crise e as classes, me parece indispensável ir ao nível produtivo de suas formas de vida, onde efetivamente se dão as composições e recomposições do capital e do trabalho.

Antonio Negri (2003), em outro cárcere, meio século depois, sugeriu uma formulação a respeito dessa passagem e de seus desafios metodológicos e interpretativos.

“A relação entre movimentos sociais e modificações institucionais se dá, de fato, em concomitância com a transformação da própria natureza dos movimentos. Nesse sentido, é fundamentalmente a passagem da hegemonia do trabalho material ao trabalho imaterial, isto é a análise dos processos internos à força-trabalho, que transformaram, pelo modo de trabalhar, o modo de existir e de chocar com obstáculos enormes (...). Mas não há maneira de evitar o risco, neste como em outros pontos: trata-se de ir para frente, e o único modo de ir para frente é procurar, seguindo uma lógica que é a *imersão*, é aquela lógica de colocar-se dentro. Partir sempre de baixo, onde não há mais um lado de fora” (Negri, 2003, p. 226).

Negri indaga qual seria o significado da investigação como dispositivo ético político no pós-fordismo “do precário, da mobilidade e da flexibilidade do trabalho, da imaterialidade das prestações e da hegemonia da cooperação”, para então reafirmar o “ponto de vista metódico e da progressão constitutiva do sujeito” tal como desenvolvidos pelo operaísmo italiano (ibidem, p. 237). Trata-se da proposta de uma investigação combinada dos processos objetivos e subjetivos do trabalho, da produção e da política. Isto é, de uma política produzida desde o imediato – ainda que, contemporaneamente, disperso e fragmentário – do conflito entre a força-trabalho e o capital, de suas subjetividades, composições e prolongamentos.

Esta forma de encarar as classes, proposta pelo operaísmo italiano, foi descrita por Mezzadra nos seguintes termos

“O conceito de “composição técnica de classe” foi esculpido a partir de uma espécie de “lado avesso” do que Marx havia chamado de “composição orgânica do capital”. A este conceito, foi adicionado o de “composição política de classe”, de modo a considerar também os comportamentos subjetivos, as necessidades, as tradições de luta, como parte da definição de classe” (p. 88)

O que pode ser complementado pela síntese de Wright (2002) que, analisando o operaísmo, define “composição de classe” como “as várias formas de comportamento que surgem quando determinadas formas de força de trabalho são inseridas em processos específicos de produção” (p. 49). Ao nos deslocarmos para esta perspectiva sobre as classes, aproximamo-nos da célebre definição de E. P. Thompson (1987), segundo a qual,

“A classe acontece quando alguns homens, como resultado de experiências comuns (herdadas ou partilhadas), sentem e articulam a identidade de seus interesses entre si, e contra outros homens cujos interesses diferem (e geralmente se opõem) dos seus. A experiência de classe é determinada, em grande medida, pelas relações de produção em que os homens nasceram – ou entraram involuntariamente. A consciência de classe é a forma como essas experiências são tratadas em termos culturais: encarnadas em tradições, sistemas de valores, ideias e formas institucionais. Se a experiência aparece como determinada, o mesmo não ocorre com a consciência de classe” (p.10).

A mudança de um a outro destes registros – do programa de estudos das crises de Gramsci para as composições e experiências de classe do operaísmo e de Thompson e além – não se faz sem tensões e descontinuidades teóricas e metodológicas. Não pretendo aqui negá-las. Ao contrário, pretendo combinar lições de cada uma, reconhecendo-as e mantendo-as – inclusive como desafio de pesquisa e de tradução – de modo a reconstruir este fragmento multidimensional sem incorrer no grave erro de despedaçá-lo ou despotencializá-lo, de descorporificar a política ou despolitizar a vida.

Este jogo metodológico, que habilita a experiência cotidiana conflitiva e produtiva de subjetividades como perspectiva é historicamente determinado pelas rupturas que fundam a era ou interregno neoliberal, habilitando sujeitos e vozes, reivindicando e restituindo agências e



perspectivas em paralelo às desconstruções daquele sujeito histórico particular universalizado no capitalismo industrial, como vanguarda ou destino, cujo ápice de consolidação correspondeu ao momento de não retorno de sua crise. Aquele sujeito que Negri chama operário-massa. Falam por esta ruptura, sujeitos e pensamentos sempre “outros”, que tendencialmente se tornam um todo desclassificado.

Mantem-se o desafio, no entanto, de acompanhar as duas ondas de que fala Gramsci em suas oscilações diferenciais. Bem como de manter a afirmação, presente em *sua* proposta de método materialista histórico de análise e interpretação, da centralidade da política, da construção das classes e dos momentos das relações de força e antagonismo como motor de suas transformações. A “descida” ao terreno cotidiano da produção e da reprodução e a habilitação de sua objetividade parcial é uma chave para viabilizar tal movimento, identificando-lhe os mecanismos de engate e linhas de tendência mais ou menos imediatas.

Donna Haraway (1995), oferece importantes lições para enfrentar este desafio, ao perseguir uma possibilidade de objetividade corporificada, isto é, que parte da perspectiva dos sujeitos, sem apagar o corpo e o lugar de onde esse corpo vê (e age). A preocupação da autora deriva do reconhecimento de que os corpos são diferencialmente marcados e que, dessa forma, a produção científica é cindida entre aquela dos corpos não marcados, que acabam dignos de exercitar a objetividade; e os corpos marcados que não podem fazê-lo. Para Haraway:

“a objetividade revela-se como algo que diz respeito à corporificação específica e particular e não, definitivamente, como algo a respeito da falsa visão que promete transcendência de todos os limites e responsabilidades. A moral é simples: apenas a perspectiva parcial promete visão objetiva. Esta é uma visão objetiva que abre, e não fecha, a questão da responsabilidade pela geração de todas as práticas visuais. A perspectiva parcial pode ser responsabilizada tanto pelas suas promessas quanto por seus monstros destrutivos” (ibidem, p.21).

Essa proposta de uma “ciência sucessora” oferecida por Haraway, no entanto, vem acompanhada de importantes desafios. O primeiro deles diz respeito à visão dos subjugados como visão privilegiada, que carrega um “sério perigo de se romantizar e/ou apropriar da visão dos menos poderosos ao mesmo tempo em que se alega ver desde a sua posição”. (ibidem, p. 23). O dilema envolvido nessa questão é apresentado pela autora como:

“Os posicionamentos dos subjugados não estão isentos de uma reavaliação crítica, de decodificação, desconstrução e interpretação; isto é, seja do modo semiológico, seja do modo hermenêutico da avaliação crítica. As perspectivas dos subjugados não são posições ‘inocentes’. Ao contrário, elas são preferidas porque, em princípio, são as que tem menor probabilidade de permitir a negação do núcleo crítico e interpretativo de todo conhecimento. Elas têm ampla experiência com os modos de negação através da repressão, do esquecimento e de atos de desaparecimento – com maneiras de não estar em nenhum lugar ao mesmo tempo que se alega ver tudo. Os subjugados têm uma possibilidade decente de reconhecer o truque de deus e toda a sua brilhante – e, portanto, enceguecedora – iluminação. As perspectivas dos subjugados são preferidas

porque parecem prometer explicações mais adequadas, firmes, objetivas, transformadoras do mundo” (ibidem, p. 23).

Este exercício de conhecimento depende, para ser fértil, da recusa a políticas e epistemologias da identidade, que estabeleçam uma equivalência entre “ver bem” e “ver desde baixo”. De acordo com Haraway, não apenas não é possível como é perigoso e irresponsável buscar fundir-se aos sujeitos de estudo, buscando uma totalidade e uma visão pura da realidade. A fusão, portanto, é uma má estratégia de posicionamento para o conhecimento. O sujeito do conhecimento reside, dessa forma, muito mais na relação que estabelece entre dois sujeitos, das dissonâncias e traduções da realidade na qual uma observação plural se insere, do que em uma forma acabada, completa ou original. A promessa de objetividade de um conhecimento situado é aquela segundo a qual “um conhecedor científico não procura a posição de identidade com o objeto, mas de objetividade, isto é, de conexão parcial” (ibidem, p. 26).

Em linha com este mesmo campo de desafios, são especialmente valiosas as lições de Joel Rufino dos Santos (2004). Desde o caso brasileiro, Santos aponta os limites da ótica de classe, ao que atribui o frequente “olhar sem ver” do intelectualismo preso ao “bloco de classes”, que caracteriza nossa formação social:

“vai se percebendo que a sociedade brasileira está formada em dois grandes blocos, o dos com-classe e o dos sem-classe. A luta de classes, em nosso caso, é muitas vezes enganosa, a contradição objetiva que tem servido de motor às nossas transformações sociais é entre elas, no seu conjunto, e os que não se inserem por classe, mas por alguma outra maneira” (p. 54)

Assim, este intelectualismo seleciona fenômenos e razões segundo seu “lugar teórico”, na mesma medida em que desqualifica as práticas e saberes latentes dos “desclassificados”. A vida destes dá não apenas no interior da estratificação de padrão da acumulação capitalista regulada, mas, no caso brasileiro e em outros tantos das modernidades periféricas, em “ordens”. Na definição de Santos (2004), “desclassificados, talvez designação melhor para os homens livres pobres em nossa sociedade: pertencer a uma classe, mesmo que à trabalhadora, já é um privilégio” (p. 53).

Com Rufino dos Santos, podemos dizer que esta “desclassificação” não inviabiliza a política, mas, pelo contrário, a determina para estes sujeitos e para o conjunto das relações sociais a partir de suas vivências. Mesmo que esta política apareça como “episódios que não formam série com os selecionados por historiadores limitados a ótica de classes” (p. 63) – trata-se de uma limitação do olhar e não do fenômeno. O desafio, portanto, acolhendo a problematização sugerida por Santos, consiste em habilitar as razões desclassificadas, isto é, olhá-las e vê-las, rompendo o “bloco de classes”.

Este trabalho se associa, deste modo, a uma longa trajetória e tradição de análise e interpretação de entradas em cena de frações das camadas populares brasileiras, construídas no último quarto do século XX com forte influência da nova historiografia thompsoniana (Thompson, [1963] 1987), no contexto de deslocamento metodológico descrito, fundado na experiência coletiva e comunitária, para além e aquém das relações própria ou imediatamente produtivas em termos industriais.

Tradição que pode ser associada e combinar-se, ao mesmo tempo, a leituras críticas ao positivismo, ao oficialismo e ao estruturalismo, situadas no campo marxista, como aquela oferecida por Francisco de Oliveira ([1972] 2013), em sua crítica à razão dualista, de 1972, que ecoa a proposta metodológica gramsciana. Oliveira encontra formas fundamentais da acumulação no Brasil e a determinação particular das condições de luta política e de desfecho para as crises fora da fábrica, mas não fora do trabalho. A expansão capitalista brasileira e as formas de vida majoritárias de sua população são deslocadas de um caso de ausência, desvio e patologia para serem vistas como formas particulares da lógica e do movimento do capital, fundada em seus interesses de longo prazo, mas presididas conjuntamente pelas relações de força em suas condições internas.

Esta articulação contraditória do particular com o universal, movimento desigual e combinado, assumido como enfoque para a análise da acumulação e do poder no Brasil, implica a habilitação destas figuras trabalhadores desclassificadas e de suas formas de vida precárias e informalizadas, não garantidas e não integradas, como fatores e agentes do processo histórico. O que provoca, inevitavelmente, uma inquirição crítica da teoria do valor de Marx e a necessária postulação de seu caráter vivo e dinâmico, isto é, histórico, como propõe David Harvey (2018); impondo um consequente deslocamento às figuras estáveis do trabalho e de seus campos discursivos, políticos, jurídicos, organizativos e representativos consolidados e elevados à condição de horizonte normativo de integração e realização – cuja afirmação incondicional pode levar à desistoricização e desmaterialização das lutas de classes, derivando em idealismos que perdem consequência política. As formas de vida das classes, as lutas de classes e as políticas do trabalho no interior do capitalismo existiram e existem para além de uma forma histórica específica. Trata-se de uma lição da história e um desafio presente, que implica atenção ao método de análise, de modo a não perder movimentos fundamentais.

E isto nos leva a um último e necessário passo da delimitação desta tese, referente às diferentes formas de trabalho na formação nacional e às inscrições conflitivas de ambos nas estruturas de nosso desenvolvimento histórico. A partir das frequentes menções à “escravos” e “escravidão” por parte dos sujeitos dessa pesquisa para se referirem a suas relações e condições

de trabalho, procuro refletir como os regimes uberizados se situam historicamente no campo das relações sociais brasileiras, desta perspectiva que combina a estratificação por classes, mas também a permanente (des)classificação e hierarquização de pessoas e territórios. O que nos leva, fundamentalmente, não à flexibilização da legislação trabalhista e à desregulamentação do emprego nos anos 1980 ou 2010, mas ao escravismo, seu desfecho não integrativo e às condições do primeiro trabalho livre e seus prolongamentos no tempo.

Prolongamentos estes que carregam como razões, dispositivos e figuras reprogramadas, de ciclo em ciclo, a produção racializada de corpos descartáveis e sempre “sobrantes”, postos e expostos à superexploração, sem garantias e perspectivas futuras, submetidos a um duplo controle ideológico e despótico, fundado no medo e na hierarquia. É esta razão e experiência que orienta e organiza as formas econômicas e políticas da acumulação por superexploração, precarizadas e sem lugar na estrutura de direitos, (des)classificadas pelo seu engajamento ou não no trabalho por conta e em relações de sujeição, hierarquizadas e ameaçadas permanentemente pela operação policial que visa esta ameaça “marginal”. Clóvis Moura ([1988] 2019) e Abdias Nascimento ([1980] 2019) – em um movimento acompanhado parcialmente por Florestan Fernandes (Fernandes, [1965] 2021; Queiroz, 2021) – narram o processo que “expulsou violentamente” os negros da classe trabalhadora no Brasil.

A operação presente e recomposta destes dispositivos, razões e figuras nos é informada pelo fragmento que confere perspectiva a esta investigação – as formas de vida determinadas pelos mercados e regimes uberizados de trabalho, de entregadores e motoristas de aplicativos –, não só nos casos de discriminação racial diretos de que são vítimas estes trabalhadores ou que atravessam seu cotidiano. Mas, especialmente, nas figuras do trabalho e da violência, nas formas como se constroem e nas dinâmicas que permitem acessar. É neste sentido que se assume, na delimitação metodológica desta pesquisa, a proposição de que o “racismo é sempre estrutural”, ou, mais precisamente, nos termos postos por Silvio Almeida, “O racismo fornece o sentido, a lógica e a tecnologia para a reprodução das formas de desigualdade e violência que moldam a vida social contemporânea” (Almeida, 2021, p. 21).

É preciso não confundir a busca por uma objetividade política parcial a partir da perspectiva destes sujeitos com a investigação apenas de suas formas públicas e acabadas de inscrição coletiva. Naturalmente, os episódios de protestos e participação de grupos destas classes em momentos abertamente políticos mais ou menos relevantes para eles ou para um campo mais amplo de sujeitos é uma chave privilegiada de análise: isto é, compreender as classes e suas formas de vida a partir de suas lutas e elaborações, afinal, elas trazem não apenas

repertórios, referências e estratégias, mas expressam diagramas de aliança e conflito com outros atores – observá-los foi fundamental nesta pesquisa.

Nestes termos, política é primeiramente entendida nos termos postos por Rancière (2018), relativos à instauração de um litígio determinado pela autoafirmação de si que rompe uma ordem determinada de distribuições dos lugares, funções e regimes de aparecimento público, pela visibilidade e pela audibilidade. O litígio é instalado em um processo que, ao mesmo tempo, suspende a ordem e reconstitui os seres que fazem um uso imprevisto e não autorizado do sensível, da cidade e das relações, das múltiplas instâncias em que uns se veem diante de outros: são iguais efetivamente apenas no momento litigioso de imposição desta igualdade, através de processos de subjetivação que fazem de um lugar policial, nos termos de Rancière, um lugar político. A política, para Rancière, é esse momento de curto-circuito que transforma sujeitos e regimes, no momento exato em que ocorre (2018, p. 43-51).

Não pertence ao diagrama interpretativo do autor o “finalismo” e a estabilização destes processos, a sua constitucionalização – ponto em que registro um desengate da análise proposta nesta tese com a conceituação de política de Rancière. Isto é, para o nosso exercício, é importante afirmar o prolongamento da política e seu caráter cumulativo, ao longo de diversos momentos de “relações de força”, para insistir na tensão acolhida aqui. Se bem que, para Rancière, existem “polícias” – regimes de ordem – melhores e “polícias piores”: assumindo-se esta ressalva, preserva-se, mesmo no pensamento do autor, a possibilidade transformativa da política em sentido cumulativo, através de seus prolongamentos, ainda que ceticamente despida de finalismos éticos ou dialéticos.

De todo modo, restringir o olhar para esse momento abertamente político, não necessariamente permite identificar e compreender as etapas e momentos anteriores de subjetivação, elaborações individuais e coletivas e articulações, seus mecanismos e movimentos moleculares – processos igualmente fundamentais, que revelam aquilo que se torna maduro na política. Para colocá-lo nos termos de uma contribuição mais recente de Antonio Negri, em parceria com Michael Hardt (2018):

“Os movimentos que nos interessam, com frequência, apresentam natureza cárstica, isto é, eles ocasionalmente refluem em plena vista, para, em seguida, escoarem canais subterrâneos adentro e, ainda assim, são coletivamente capazes de gerar um acúmulo significativo de práticas e de subjetividades. Seu fluir e refluir deposita camadas geológicas de um ser social sedimentário. (...) Não poderemos compreender plenamente essa ontologia plural ou alcançar esse projeto político, entretanto, se mantivermos a vista fixa no terreno político, mesmo ao analisarmos os mais contundentes protestos, rebeliões e levantes. Em si mesmos, os movimentos são meramente os sintomas de uma realidade social mais profunda, encarnada nas práticas cotidianas e capacidades da multidão e seus circuitos de produção e reprodução social” (Hardt e Negri, 2018, p. 93-95).

É preciso, ainda, estabelecer uma segunda camada de delimitação, referente aos fenômenos e processos macro que conformam o contexto histórico e teórico desta pesquisa. Dito de outro modo, para articular neoliberalismo, precariedade e democracia a partir da afirmação de uma dupla crise articulada, no contexto brasileiro, é preciso definir o que se entende por estes fenômenos e como se articulam nesta proposta

A sustentação da discussão proposta depende de uma aproximação mais detida aos termos e significados do fenômeno neoliberal e de sua relação com a política. De acordo com a formulação de inspiração foucaultiana de Dardot e Laval (2016), o neoliberalismo se configura como uma racionalidade expansiva – capitalista, empresarial e concorrencial – que transforma o mundo por meio de processos relativamente independentes, viabilizando e determinando o domínio do capital financeiro. O neoliberalismo remete, segundo os autores, a uma série de experimentos políticos diversos, conduzidos por governos de diferentes países a partir do fim dos anos 1970, consolidados no Consenso de Washington (1989), como um “modo de uso” governamental.

A centralidade cronológica dos anos 1970 remete à crise do capitalismo democrático, nos termos postos por Wolfgang Streeck (2018). Para o autor, as transformações correspondentes à recomposição da política e da economia deflagradas nos anos 1970 e maturadas ao longo de meio século – período a que podemos assumir como era do neoliberalismo – são determinadas por um encadeamento determinado pela “revolta do capital” contra a economia mista do pós-guerra, a popularização dos mercados de trabalho e consumo e o crescente endividamento dos Estados para manter a adesão das massas ao capitalismo, no contexto da concorrência de sistemas da Guerra Fria e de suas crises econômicas sucessivas. Tal sequência teria atingido seu ponto alto, no fim da primeira década do século XXI, numa “tripla crise dos bancos, dos orçamentos públicos e do crescimento econômico”. O processo característico do capitalismo global no último terço do século XX seria, portanto, resultado de uma resistência da “classe de dependentes de lucro” às “múltiplas restrições que o capitalismo foi obrigado a aceitar depois de 1945 para voltar a ser politicamente viável” (ibidem, p. 54).

Streeck busca um acerto com as teorias do capitalismo tardio contemporâneas ao início deste processo ao afirmar a resiliência e a capacidade de revitalização do capitalismo, afinal, o sistema não estava então condenado, como se chegou a pensar. O reconhecimento desta pujante revitalização da acumulação e da economia de mercado, contudo, dependeu da compensação por parte do Estado, via ciclos de endividamento, dos efeitos corrosivos sobre o bem-estar e a solidariedade sociais determinados pelas desregulamentações, flexibilizações e privatizações. O tempo comprado do capitalismo democrático corresponde, assim, a “uma política estatal que

comprou tempo com dinheiro ao sistema capitalista, garantindo uma espécie de lealdade das massas ao projeto neoliberal de sociedade enquanto sociedade de consumo” (ibidem, p. 54).

O crescente endividamento gera crises de legitimidade que, antes de atingirem as massas e sua lealdade, atingem as classes capitalistas em suas expectativas de retorno, assumindo a forma de crises de reprodução e acumulação. No entanto, seus impactos deteriorantes nas condições de vida da população são crescentes e tão mais sensíveis quanto mais se transita dos regimes de solidariedade social e garantia a modos de vida fundados na individualização e no consumo, corroendo a autoridade democrática em crises massificadas de legitimação. Como que em um ciclo vicioso, a solução para recuperar as disposições capitalistas e recuperar a funcionalidade capitalista é a maior liberalização, desregulamentação e flexibilização da economia e a neutralização da pressão democrática sobre a política econômica.

Do ciclo inflacionário ao ciclo da dívida pública, o Estado fiscal se transforma em Estado endividado; para, então, transitar da dívida pública à privada, generalizando a financeirização da reprodução social. Essa seria a passagem em três atos da soberania estatal à soberania (global) do capital financeiro. Na visão de Streeck, a crise contemporânea corresponde ao ponto de maturação deste longo processo, que encontra forma em um “processo de desdemocratização do capitalismo por meio de deseconomização da democracia [que] avançou muito desde a crise de 2008” (ibidem, p. 55), traduzindo o mais recente pulso de expansão neoliberal, enfim, em fase tardia da democracia ocidental.

Michael Hardt e Antonio Negri (2018), dando sequência à longa série de estudos sobre as transformações do capitalismo global a partir de fins da década de 1960, acompanham em linhas gerais a leitura de Streeck, mas propõe criticamente a (re)habilitação da centralidade e da precedência das lutas do trabalho na explicação e na apreensão dos sentidos de longo prazo da crise do capitalismo democrático e do estabelecimento neoliberal. Em linhas muito gerais, Hardt e Negri propõem que a revolta, a resposta e a recomposição do capital ao longo dos anos 1970 responde fundamentalmente a uma potência de liberação do trabalho dos regimes massificados do fordismo, que apontavam para formas socializadas, cooperativas e de maior centralidade cognitiva de (re)produção. Em chave foucaultiana e devedora do operaísmo italiano, a reestruturação e flexibilização produtiva e o amplo uso da informática e dos sistemas de comunicação e informação, a desterritorialização e a financeirização seriam as formas de reengajamento e captura por parte do biopoder, enredando-se nesse tecido social e reprodutivo difuso que escapava aos controles massificados do fordismo e do Welfare. A genealogia do neoliberalismo dos anos 1970, como recomposição do capital, portanto, só poderia ser encontrada na potência do trabalho vivo, que teria na “revolução mundial” de 1968 a

inauguração deste novo ciclo não apenas de acumulação, mas de lutas determinadas por subjetividades que superam a organização massificada operária e assumem novas formas, instáveis, fragmentárias e plurais.

Mais que tensionar e disputar uma cronologia do processo, a proposta de Hardt e Negri concentra-se em habilitar este trabalho coletivo, flexível e cooperativo – multidão, em seu léxico – como sujeito e potência a partir do qual se pode não apenas compreender a recomposição do capital, mas acessar o fundamento determinante de suas crises e das lutas que lhe confrontam, abrindo vias para o estabelecimento de formas potencialmente alternativas à seu poder e dominação. Esta multidão, portanto, escapa ontologicamente às figuras estáveis e massificadas do fordismo e desloca o enfrentamento ao capital do terreno da fábrica ao terreno social ampliado, do urbano e dos corpos, da reapropriação do tempo, das subjetividades, do afeto e da cooperação.

A contribuição de Hardt e Negri instala um ponto de tensão nos enquadramentos do neoliberalismo e da crise tal como oferecidos, cada um a seu modo, por Dardot e Laval e Streeck. São tensões internas à discussão de extração foucaultiana, por um lado, e neomarxista, por outro – ambas remetidas ao consenso que situa a gênese neoliberal nos anos 1970 e que enxerga nas lutas sociais um fator incontornável de sua deflagração, mas também ao desacordo sobre as capacidades e a efetividade – até mesmo a efetiva autonomia – destas lutas frente às formas de governo e regulação revitalizadas e recompostas do capitalismo. Fundamentalmente, na dupla crítica de Hardt e Negri, trata-se de contestar a primazia do capital e de sua racionalidade, seja no enfrentamento e determinação macro ou micro, da economia-política ou do biopoder, e recentralizar o diagrama conflitivo do capitalismo a partir das forças do trabalho.

Ao fazê-lo, contudo, o produto analítico e teórico mais conflitivo da intervenção de Hardt e Negri é o deslocamento, no interior das forças do trabalho, do elemento político e econômico dinâmico às frações trabalhadoras informalizadas e não reconhecidas, sempre majoritárias, e cujas intervenções e subjetividades nem sempre e não apenas orbitam a temática salarial ou se expressam através da estrutura mediada das organizações do emprego fordista. O que remete à polêmica maior no interior do debate marxista sobre o estatuto do trabalho e a validade da teoria do valor e suas (re)leituras contemporâneas<sup>5</sup>.

De uma ou outra forma, as lutas e a centralidade de grupos sociais alheios ao núcleo fordista, em suas formas imprevistas no modo de regulação do capitalismo democrático é fator incontornável das dimensões políticas e econômicas da crise que se deflagra nos anos 1970 e

---

<sup>5</sup> Ver também Harvey (2018).



de seus prolongamentos e são elas que vão informar, precisamente, as investigações e releituras críticas das formas de vida e das lutas do trabalho a partir das condições sexuais e de gênero, raciais e migrantistas, deslocando-as da forma jurídica do emprego e das relações salariais reguladas ao âmbito doméstico, informalizado, não pago, externo ao regime nacional da cidadania – e, por tudo isso, desprovido de uma medida, mas não por isso de um valor (Federicci, 2016; Negri, 2015).

Ainda nestes termos, o enquadramento geral construído a partir das contribuições de Dardor e Laval (2016), Streeck (2018) e Hardt e Negri (2018) pode ser aprofundado e tensionado a partir de contribuições críticas que prolongam a genealogia do neoliberalismo, para indicar-lhe a derivação e o pertencimento aos experimentos e lógicas coloniais, patriarcais e de guerras de conquista – situados no tempo e no espaço transnacional do mercantilismo escravista, da colonização do Sul Global e do tradicionalismo conservador próprio às formulações fundadoras neoliberais, ainda na primeira metade do século XX (Alliez e Lazzarato, 2021; Brown, 2019; Mbembe, 2021). Na periferia do capitalismo, inclusive, a contribuição de Francisco de Oliveira ([1972] 2013) já apontava, nos anos 1970, para a centralidade de uma “espécie de acumulação primitiva” permanente como fundamento da expansão capitalista e da “financeirização precoce” e de seu domínio como resultado da desigualdade provocada por tal expansão.

Um ponto de convergência a cerca deste debate pode ser dado precisamente pela afirmação de uma acumulação primitiva permanente, que passa de ato que funda à lógica que preside a expansão do capital, por meio de atos contínuos e pulsos privatizantes sucessivos, que a cada vez se fazem não pelos meios exclusivos da relação de capital e do valor trabalho, mas por uma rotinização distribuída de ações de ocupação, desapropriação e espoliação, atravessada por dispositivos militares, policiais e pelo reforço às hierarquias sociais e sua instrumentalização nos modos de governo. Nesta chave, o neoliberalismo representa uma necessidade e um ponto de maturação desta expansão, expressa na instauração de um mundo determinado pela privatização, pela acumulação por expropriação, pela individualização da responsabilidade pela sobrevivência, pela universalização da desgarantia e dos conflitos cotidianos pela vida – cuja coesão e viabilidade é dada pela distribuição desigual e estratificação de recursos e do reconhecimento e pela financeirização total.

Ao falar neoliberalismo, portanto, não falamos de um fenômeno restrito à esfera da economia ou muito menos à política econômica dos Estados, e sim a um modo distribuído de governo dos corpos (Gago, 2018), um “sistema normativo que ampliou sua influência ao mundo inteiro, estendendo a lógica do capital a todas as relações sociais e a todas as esferas da vida”

(Dardot e Laval, 2016, p. 7). A impossibilidade de governar um mundo efetivamente global, nestes termos, redundando na infinita responsabilização dos indivíduos por seu próprio destino. Na mesma chave, Judith Butler descreve a condição de uma autossuficiência compulsória e inviável que caracteriza a consolidação deste regime, como forma de exploração e governo:

“A racionalidade neoliberal exige a autossuficiência como uma ideia moral, ao mesmo tempo em que as formas neoliberais de poder trabalham para destruir essa possibilidade no nível econômico, estabelecendo todos os membros da população como potencial ou realmente precários, usando até mesmo a ameaça sempre presente da precariedade para justificar sua acentuada regulação do espaço público e a sua desregulação da expansão do mercado. No momento em que alguém se prova incapaz de se adequar à norma da autossuficiência, essa pessoa se torna potencialmente dispensável. E então essa criatura dispensável é confrontada com uma moralidade política que exige a responsabilidade individual ou que opera em um modelo de privatização do ‘cuidado’” (Butler, 2018, p. 20).

O neoliberalismo, conforme Butler, é um regime que induz a condição precária e distribui desigualmente a vulnerabilidade – o que Mbembe (2018) radicaliza na ideia de “necropolítica”, como estrutura de regulação social fundado na racialização dos corpos, em um exercício de soberania (des)classificatório que tem a morte como rotina e medida desta desigualdade. A ausência de medida própria às formas de exploração, acumulação e governo contemporâneas traduzem-se não apenas na precarização, mas na efetiva e sistemática eliminação física ou exposição à morte.

O neoliberalismo para Mbembe, corresponde à era de um “devir negro do mundo”, como tendencial generalização da marcação de corpos destinados à vida e corpos destinados à morte, resumidos a sua capacidade de trabalho e de valor passível de extração, atomizados, dissociados de sua condição e realização humana e de formas de soberania. Esta relação se dá, crescentemente, na sobreposição e articulação dos fluxos financeiros e tecnológicos globalizados e das realidades de violência e despossessão radicais, típicas da pós-colônia, mas universalizada por meio da suspensão das garantias e da inviabilização das institucionalidades democráticas modernas nos países centrais e em centros metropolitanos cosmopolitas. O que, novamente, no que é acompanhado por Alliez e Lazzarato (2021), deriva-se em uma condição de guerra cotidiana e na instalação de Estados de segurança.

Enquanto existir um regime que se assuma e busque legitimação nos termos de uma democracia, portanto, o neoliberalismo deve ser tomado como a sua própria crise: como resposta, resultado e prolongamento de uma disjunção e de um litígio entre as lógicas da democracia e do capitalismo e da quebra de um experimento duradouro e paradigmático de equilíbrio, alçado à horizonte de aperfeiçoamento e ampliação do bem-estar. Neoliberalismo é o processo e o produto desta quebra, a contra-afirmação de uma projeção democrática consolidada como horizonte e hegemonia no pós-guerra, mesmo quando não realizada.

Enquanto modo de uso governamental e regime de acumulação, o neoliberalismo deve ser caracterizado como relação de poder, determinado, portanto, como conflito sempre latente entre interesses e forças contraditórias. O neoliberalismo, ele próprio como crise da democracia, assumida enquanto fundamento da hegemonia política de massas do capitalismo no ocidente. Se quisermos reservar à democracia a definição minimalista restrita à operação rotinizada e efetiva de sua instituição fundamental: a eleição (Przeworski, 2020). Falemos de crise das formas de integração e legitimação ocidente moderno fundamentadas no emprego e na nação e em suas estruturas discursivas, mediadoras e representativas.

No entanto, mesmo nas abordagens minimalistas da democracia e do governo representativo – comprometidas com uma persistente rejeição da hipótese de sua crise (Manin, 1997, 2013) –, o agravamento dos conflitos e desgastes do regime ao longo da segunda década do século XX produziu um deslocamento parcial importante. Nos termos de Przeworski (2020), a democracia é um “mecanismo para processar conflitos” de modo ordeiro e estruturado, absorvendo distúrbios que possam ameaçar a ordem pública, por meio de eleições ou sistemas coletivos de negociação. Para o autor, a “democracia funciona quando conflitos políticos são processados em liberdade e paz civil” (p. 31-32 e 36-37). Crises da democracia seriam situações determinadas pela perda de apoio e confiança nas instituições e conflitos que lhe escapam e se prolongam, evoluindo para a rotinização da desordem ou da repressão. As crises não devem ser confundidas, contudo, com a iminência de um cataclismo ou substituição do regime. Seguindo a intuição de Gramsci, a ameaça à democracia já teria se materializado, mas suas instituições seguem funcionando, indefinidamente ainda que comprometidas, o que poderia indicar uma “espécie de desastre: nenhuma mudança ocorre, mas poderia acontecer” (p. 34-35).

O fato de não aderir ao que qualifica como “diagnósticos alarmistas”, não impede o autor de assumir pessimismo com o futuro e a performance dos regimes democráticos, não apenas do ponto de vista normativo, de sua própria lógica interna, perdendo mesmo a sua essência mínima. Em um movimento determinado pelas crises econômicas e sociais contemporâneas – acompanhando os termos descritos para a presente condição neoliberal – o “fantasma” que assombra as democracias, segundo a impressão de Przeworski seria “uma deterioração imperceptível das instituições e normas democráticas, a subversão sub-reptícia da democracia (...). Retrocesso, desconsolidação e retrogressão não precisam acarretar violações da constitucionalidade e mesmo assim destroem instituições democráticas” (p. 38-39). Subversão sub-reptícia da democracia fertilizada no fracasso de suas instituições – “As eleições fracassam como mecanismo de processamento de conflitos quando seus resultados não têm

consequências na vida das pessoas, ou quando os governos abusam de suas vantagens a ponto de tornarem os pleitos não competitivos” (ibidem, p. 199).

A crise econômica e social determinada pelo amplo processo de globalização, financeirização, reestruturação e desregulamentação da produção, do trabalho e das garantias sociais e a ocupação não-eleitoral de importantes instâncias decisórias por elites – como no caso dos Bancos Centrais independentes e da judicialização das decisões – agrava os descontentamentos e gera disposições antissistêmicas, que fertilizam o terreno à deterioração sub-reptícia da democracia. Nos seus termos: “é natural que quando participam de sucessivas eleições, veem o governo mudar e se dão conta de que sua vida continua a mesma, as pessoas passem a achar que tem alguma coisa errada com o ‘sistema’” (ibidem, p. 233).

Mesmo abordagens avessas à hiperqualificação do regime democrático aproximam-se da constatação de sua crise, ou, para voltar aos termos de Streeck, um “processo de desdemocratização do capitalismo por meio de deseconomização da democracia”. O fundamental neste reconhecimento, partindo da leitura de Przeworski, é a centralidade da necessidade de adesão e convencimento das massas ao regime político – precisamente o núcleo da dinâmica da crise e da transferência de soberania do Estado ao capital, nos termos apresentados por Streeck.

A ideia de uma crise da democracia acompanha toda a longa jornada neoliberal, tendo sua expressão primeira – e constantemente retornada – não o terreno eleitoral, mas o mundo dos “tumultos” de grupos sem representação, para tomar emprestado o léxico de maquiavel. Os eventos mundiais de 1968, para muito além das universidades parisienses, podem ser lidos como formas de reivindicação e aparecimento público e afirmações “incivis” de equidade e dignidade que escapam às formas previstas e processáveis de mediação e resposta – sendo esta política imprevista, alheia à ordem, ao mesmo tempo, causa e sintoma de sua crise. Uma dimensão política que pode ser assumida como derivação de transformações no mundo produtivo e reprodutivo, que não compete e nem se expressa apenas no âmbito institucional e eleitoral, mas em formas de litígio públicas, que irrompem sem lugar para serem processadas e se acumulam como objeto de contenção.

O capitalismo sempre conviveu com estas emergências, que expressam pontos de tensão entre formas de vida atravessadas e subordinadas pelo domínio das relações de capital, mas a ele não plenamente integradas ou, então, integradas à força e sem a construção de consentimento e mediações. Tais emergências e sua exterioridade e conflitividade também podem ser identificadas em relação aos governos representativos. Contudo, o capitalismo democrático dispôs – notadamente no pós-guerra, nacional e internacionalmente –, da promessa

e do horizonte integrativos para responder a estas emergências, em paralelo a soluções policiais e militares. Além disso, do ponto de vista da acumulação, na chave do capitalismo democrático, resolvidos os problemas do trabalhador garantido e estável, da fração integrada do trabalho, preservava-se a operação e pacificação de seu núcleo dinâmico, diluindo as tensões fundamentais que poderiam efetivamente colocar em risco o centro da acumulação e, devido à força social, o regime político.

A recomposição capitalista determinada a partir do fim dos anos 1960, no entanto, implode esse núcleo de pacificação econômica e política do capital, pulverizando e expandindo as tensões pelo conjunto do tecido social, na mesma medida em que os dispositivos de regulação ancorados no trabalho garantido e estável passavam a se erodir com a reestruturação técnica, gerencial e territorial da produção. Em outras palavras, trata-se de um enfraquecimento econômico do trabalho organizado e de seus diagramas de mediação, representação e governo, apontados por observadores de primeira hora como Claus Offe (1989). Ao mesmo tempo, complexifica e eleva os custos de gestão das populações, impondo, o duplo desenvolvimento, por parte da ordem, de técnicas e regimes de controle político e econômico e sua distribuição enraizamento ilimitados pelo mundo da vida, isto é, pelo novo terreno contínuo e sem fronteiras da acumulação capitalista revitalizada – o que se faz tanto por meios policiais e pela suspensão da cidadania, quanto pelo uso intensivo de tecnologia, pelas finanças e pelo consumo (Alliez e Lazzarato, 2021; Streeck, 2018).

Os tumultos imprevistos destas frações das classes trabalhadoras, contudo, não cessam, emergindo e submergindo, sob formas instáveis e desestabilizantes – tornam-se parte da crise, fragmentos de sua incapacidade não apenas de canalizar e processar conflitos institucionalmente, mas de (re)produzir consentimento. O fato destes movimentos serem repetidamente debelados pela fadiga ou pela polícia, e mesmo que se dissipem sem, muitas vezes, terem publicamente formuladas suas questões e eventuais soluções – e que não se coloquem propriamente o problema da tomada do poder – não pode significar a negação de seu caráter político ou o atestado de seu caráter indiferente. Afinal, foram estes tumultos a primeira vista incompreensíveis a anunciar a crise fundadora do neoliberalismo em todo o mundo e seu permanente retorno deve ser assumido como oportunidade investigativa das dinâmicas da recomposição neoliberal.

Para o paradigmático relatório da Comissão Trilateral (Huntington, et al., 1975), seria o aumento de demandas que pressionam os governos a corroer a autoridade e fomentar a rebeldia de grupos e indivíduos que, cada vez em maior número, desertam aos sacrifícios exigidos pela ordem de Estado (Hardt e Negri, 2012. p. 59). O argumento sugere um “efeito dominó”, no

limite, fatal à “ordem democrática”: uma demanda que surge na sociedade e é respondida pelo Estado acaba por incentivar o aparecimento de novas demandas e a mobilização em torno delas, reduzindo gradativamente a capacidade do Estado e da economia em responder a essas demandas, colocando em risco a saúde da economia de mercado e da autoridade do Estado.

Como resume Jacques Rancière (2014), a demonstração que se fazia em “The crises of democracy” (Huntington, et al., 1975) era que “o que provoca a crise do governo democrático nada mais é que a intensidade da vida democrática” (Rancière, 2014, p. 16). A “vida democrática” – agora em uma visão ampliada de democracia, diferente do minimalismo institucionalista, e que se aproxima do que Negri (2015) chama “poder constituinte” – seria aquilo que

“os Estados Unidos, assim como outros Estados ocidentais, conheceram as consequências extremas nos anos 1960 e 1970: uma contestação militante permanente, que intervinha em todos os aspectos da atividade dos Estados e desafiava todos os princípios do bom governo (a autoridade dos poderes públicos, o saber dos especialistas e o *savoir-faire* dos pragmáticos)” (Rancière 2014, p. 16).

A solução neoliberal, policial e despolitizante dada a esta reivindicação integrativa dispersa e “democrática”, seria o que Rancière chamou de “Estado oligárquico de direito”. Isto é, o desfazimento por parte do Estado e do capital do horizonte de integração e a consolidação de uma nova hegemonia fundada na positivação das hierarquias sociais e na responsabilização individual e privada pela sobrevivência e pela realização, em que o direito à realização seria, enfim, propriedade de uma oligarquia e não mais projeto ou promessa a um universal.

Estes tumultos imprevistos marcam, a partir de então, não mais a relação do capital e do Estado com os resíduos a serem integrados, mas com a nova condição de vida das classes despossuídas, a serem geridas nestas condições, fora do âmbito da política. Uma relação rotinizada com as formas de vida próprias a produção, em sua condição tendencialmente mais precária e desgarantida – tensão à qual não se pode responder com a promessa de integração em chave cidadanista e universalista e à qual se pode, apenas, induzir ao maior engajamento com o trabalho e com o consumo, por meio do endividamento.

Mas a partir de quando exatamente se pode falar em implementação de um projeto neoliberal no Brasil? Esta é uma questão complexa e controversa. A esse respeito, contudo, nos bastam duas afirmações como baliza. A primeira, de que a incompletude do capitalismo democrático e de um Estado de direito e de bem-estar social no Brasil é uma constatação histórica de nosso movimento formativo. Não uma idiosincrasia ou um particularismo patológico e inexplicável, mas uma razão inscrita em ciclos sucessivos de expansão da acumulação e das formas de composição do político, encravada em conflitos sociais violentos,

mais ou menos abertos. Razão esta que, ao mesmo tempo, antecipa e converge com movimentos particulares inicialmente sediados no atlântico norte para conformar o que, no adensamento do processo histórico, se consolida no neoliberalismo nos termos descritos acima. “Incompletude” deve ser substituída aqui por projeto ou lógica particular no universal da expansão capitalista. Ou, em outros termos – articulando capitalismo, democracia e cidadania – a expansão capitalista tal como se deu no Brasil foi histórica e estruturalmente beneficiada por ciclos de negação da cidadania e de controle despótico das massas populares, que viabilizam a superexploração do trabalho como condição da acumulação (Moura, 2019).

Vera Telles ([1993-4-9] 2013) identifica, no curso dos anos 1990, a “construção de um social por enclaves” através da destruição das referências simbólicas de uma universalização possível, nos termos emprestados de Francisco de Oliveira, a produção de uma experiência subjetiva de desnecessidade do público” (Telles, 2013, 162). Acompanhando o argumento de Telles, esta sociedade por enclaves era reconhecida em uma fratura com um duplo sentido privatizante. Para os que se mantinham “integrados aos núcleos organizados da economia”, as tendências de flexibilização e desregulamentação dos direitos configuravam uma

“sociabilidade privada e privatizada que transfigura direitos em benefícios concedidos como recompensa às competências individuais e individualizadas nas novas práticas de gestão da força de trabalho, minando por baixo as práticas de representação pela erosão das medidas possíveis de universalização, ao mesmo tempo em que cria a desnecessidade de serviços públicos, agora encapsulados nas formas diversas de um welfare privado” (Telles, 2013, p. 162-163).

Enquanto isso, em paralelo, para os “desempregados e todos os que transitam nas franjas do mercado de trabalho entre formas diversas e hoje crescentes de trabalho precário, resta o discurso humanitário que prega a solidariedade como dever moral em relação aos “pobres”. É este fracasso circular que “parece operar com a aleatoriedade própria dos fenômenos da natureza” que marca a sobrevivência e a experiência subjetiva das “‘classes inacabadas’ que se constituem neste imenso e hoje crescente mercado informal”. Conclui a autora:

“A novidade dos tempos atuais é que essa figura clássica de nosso ‘atraso’ foi metamorfoseada em símbolo de nossa modernidade e referência pela qual transformar direitos consagrados em privilégios que nos atam aos anacronismos de tempos passados. Essa é a dimensão, talvez mais perversa, da atual demolição pela qual a modernização neoliberal, hoje em curso, mostra o seu lado regressivo na sua tentativa, como diz Francisco de Oliveira, de ‘fazer as relações humanas retrocederem ao estatuto da mercadoria’, ao mesmo tempo em que implode o contrato mercantil, que, no Brasil, nunca foi sólido e nunca se generalizou como norma e medida de sociabilidade” (ibidem, p. 163).

A segunda afirmação balizar a esta discussão é a de que a dupla crise da dívida e da regime autoritário militar, nos anos 1980, redundou em um contraditório processo que combinou: a afirmação constitucional e programática de um Estado de bem-estar social e da

promessa da integração cidadã via desenvolvimento, emprego e solidariedades sociais; com a implementação de políticas neoliberais e a integração do Brasil e de sua comunidade nacional, incluindo crescentemente as camadas populares, em um regime global de financeirização e endividamento como fundamentos da acumulação, do consumo e da sobrevivência.

O lulismo é assumido aqui como ponto mais acabado desta experiência contraditória e sua crise como o limite da viabilidade desta coexistência. A crise do lulismo, como dupla crise do projeto cidadão de 1988 e de uma etapa da experiência neoliberal no Brasil, determinada interna e externamente, se expressa na implosão tardia da promessa integrativa no Brasil, após o momento de sua máxima experimentação. Em outras palavras, na implosão desta experiência determinada por seu vazio produtivo, pela dependência externa e pelo descompromisso interno com a universalização da cidadania, a superexploração massificada como base da acumulação interna e da subordinação externa – pela contradição fundamental do período iniciado nos anos 1980, de lutas sociais contra a precariedade e da recomposição capitalista pela retomada da acumulação.

Ao conceituar o lulismo, André Singer (2012) propôs tratar-se de um fenômeno complexo, cuja definição perpassava os terrenos eleitoral, econômico e ideológico. Constituído na passagem do primeiro para o segundo mandato de Lula, o lulismo corresponderia a um inédito fenômeno de representação de uma fração específica da classe trabalhadora brasileira, o “subproletariado”. Ao analisar a estrutura social brasileira no início dos anos 1980, Paul Singer sugeriu que cerca de dois terços do proletariado nacional ou metade da população economicamente ativa de então compunha uma fração de classe que qualificou como “subproletários”, que seriam os que “oferecem a sua força de trabalho no mercado sem encontrar quem esteja disposto a adquiri-la por um preço que assegure sua reprodução em condições normais”. Seriam “trabalhadores destituídos das condições mínimas de participação na luta de classes”.

André Singer recupera esta formulação na caracterização do fenômeno lulista, explicitando a relação entre a condição precária majoritária da população trabalhadora brasileira, excluída dos circuitos de garantia e direitos, e o problema político-eleitoral em contexto democrático. Diz Singer que

“apesar do sucesso do PT e da CUT, a esquerda não foi capaz de dar a direção ao subproletariado, fração de classe particularmente difícil de organizar. O subproletariado, a menos que atraído por propostas como a do Movimento dos Trabalhadores Rurais Sem Terra (MST), tende a ser politicamente constituído desde cima, como observou Marx a respeito dos camponeses da França em 1848. Atomizados pela sua inserção no sistema produtivo, ligada ao trabalho informal intermitente, com períodos de desemprego, necessitam de alguém que possa, desde o alto, receber e refletir as suas aspirações dispersas (2012, p. 79-80).



Seguindo a lógica do argumento, tem-se que a inserção atomizada no sistema produtivo redundava em grandes dificuldades de organização, que habilitam e requerem a constituição política “desde cima”, por alguém que possa “receber a projeção de suas aspirações”. Ainda com Singer, “Em virtude de seu tamanho, o subproletariado encontra-se no centro da equação eleitoral brasileira” – o que significa dizer que, no centro da equação eleitoral brasileira está uma fração de classe que tem grandes dificuldades de organização e que tende a ser constituída desde cima. O argumento reforça fragmentos da afirmação anterior de uma histórica obstrução da questão pública e da política determinada pela ausência de direitos e pertencimentos que lhes sirvam de referência. Importa observar que, na formulação de Singer, o apontamento visa, ao mesmo tempo, o terreno eleitoral e a construção política de classe em sentido mais amplo, de elaboração, articulação e mobilização coletivas relativamente autônomas.

A precariedade da parcela majoritária da população trabalhadora desgarantida, na formulação de Singer, produz um campo de interesses marcado por dois fatores dominantes: o recurso ao apoio do Estado para viabilizar as condições de sobrevivência e dignidade; e, ao mesmo tempo, um certo “conservadorismo popular”, entendido como aversão ao conflito social, dado o impacto da instabilidade na sobrevivência de quem não dispõe de garantias, associado à suspensão da normalidade e à inflação, por exemplo. Por estes dois trilhos programáticos determinados pelo pragmatismo da experiência cotidiana, esta vasta camada popular teria se desviado historicamente das candidaturas de esquerda, associadas à desordem e à instabilidade (Singer, 2000). Demandante de apoio estatal, avessa à “desordem” dos movimentos sociais e estruturalmente incapaz de organizar-se para a reivindicação, segundo a formulação de Singer, o subproletariado buscaria solução política no poder constituído, uma saída “desde o alto” (idem, 2012).

Ao conciliar ordem social – mantendo o equilíbrio econômico, sem abrir enfrentamento a setores capitalistas e corporações militares ou comunidades religiosas e sem ativar ostensiva mobilização sindical e de movimentos sociais – com massiva distribuição de renda e bem estar na base da pirâmide, Lula teria então construído as bases para um realinhamento eleitoral: esta fração de classe passava, pela primeira vez, desde 1989, a apoiar em sua expressiva maioria a liderança do Partido dos Trabalhadores.

Não é menos importante nesse processo o elemento subjetivo da história de vida do ex-presidente, que oferece um registro de identificação em torno do qual se reorganiza o conflito político. A tensionada oposição entre esquerda e direita despolariza-se, dando lugar a uma nova e difusa oposição entre pobres e ricos. Esta oposição ganha ainda contornos regionais ao

territorializar o apoio majoritário a Lula no Nordeste, na medida em que aumenta relativamente o peso da oposição nas regiões Sul e Sudeste.

Conforme a conceituação de Singer, portanto, o lulismo combina elementos de esquerda e de direita. Com mais precisão, caracteriza-se como fundamentalmente popular, o que significa – na formação social brasileira lastreada em uma vasta fração de trabalhadores que vivem nos limites da vulnerabilidade – ser contraditoriamente reformista e conservador. Daí o fenômeno orientar-se a um reformismo fraco, enquanto se sustenta num pacto conservador. Um projeto que visa preservar e potencializar os ganhos e prioridades dos de cima, enquanto atua na margem para melhorar as condições de vida dos de baixo, necessariamente modulado no desarme da mobilização de setores organizados de frações empoderadas da classe trabalhadora e progressistas das classes médias e na institucionalização e conciliação dos conflitos sociais.

Se é verdade que não houve enfrentamento aberto aos detentores históricos do poder político e econômico no Brasil, em nenhuma virada de mesa, também é verdade que o lulismo pôs à mesa setores historicamente marginalizados. E se, por um lado, não se pode falar que houve equilíbrio e equidade no processamento destes conflitos, por outro, pode-se dizer que os resultados relativos dos setores historicamente marginalizados foram sentidos cotidianamente e subjetivamente, ainda que modestos quando comparados em cifras absolutas àqueles dos de cima. Enquanto os de cima viveram a pacificação, os de baixo puderam experimentar melhoras e acreditar em seu gradual prosseguimento, como anunciava a publicidade pública e privada. O que implica processos subjetivos cuja relevância política não pode ser subestimada. A extensa coalizão política do lulismo, que reuniu os mais diferentes matizes produzidas na Nova República, representava o “ganha-ganha” dos extremos da sociedade brasileira – o que, na interpretação de Marcos Nobre (2013), representa o ponto de totalização do “peemedebismo”.

Não adiantarei aqui o debate sobre as experiências celebradas e os limites do lulismo, em diferentes campos da vida social, política e econômica; e nem a cronologia e descrição de sua crise, que culmina no impeachment de Dilma Rousseff, em 2016, e na prisão e posterior impedimento eleitoral de Lula, em 2018. Eventos postos em linha com uma sequência agressiva de reformas do Estado e da estrutura de garantias, proteção social e promoção do desenvolvimento de cunho ultraliberal; e o paralelo avanço conservador, de tons (para)militares e religiosos, cuja articulação e expressão máxima se dá em Jair Bolsonaro e sua frente política.

Cabe, para avançar, assinalar apenas que a crise do lulismo passa por um duplo ensaio de confrontação nos governos de Dilma Rousseff: um ensaio desenvolvimentista e um ensaio republicano, nos termos da análise posterior de André Singer (2018). Mais que discutir o quão desenvolvimentistas e o quão republicanos foram estes ensaios, me importa aqui apontar que

seu fracasso revelou o duplo limite político e econômico do lulismo e do regime de 1988. Fracasso da experimentação econômica que rompesse a subordinação ao capital financeiro e a dependência externa, viabilizando um salto quantitativo e qualitativo de bem-estar – o que diz respeito diretamente à qualidade do emprego, ao horizonte da qualificação e à capacidade estatal e pública de impor prioridades coletivas.

Fracasso da experimentação política que, no momento dos sinais de estagnação, determinados interna e externamente, na primeira metade da década, verificou o esvaziamento concomitante de sua base popular de apoio e de sua coalizão de governo. Uma dupla desconstrução que produz um registro subjetivo coletivo no qual se sobrepõe a deterioração econômica e a precarização da vida, de um lado, e o esvaziamento operacional e moral da política. Mobilizados ambos pela negação programática do público, do direito e da democracia e pela afirmação da privatização da vida.

A integração promovida pelo lulismo não pode, desta perspectiva, ser descrita como um parêntese da expansão do neoliberalismo no Brasil; mais apropriado é assumi-la como fase contraditória de sua expansão (Braga, 2012, 2017; Santos, 2018; Bresser-Pereira, 2014; Lavinias, 2017). O que condiz com os sentidos do fenômeno tal como captados e formulados por André Singer (2012). O fragmento desta experiência referente ao emprego, à formalização e ao consumo diz muito sobre esta contradição. Enquanto representou, de fato, o ponto máximo do processo integrativo e da promessa de expansão do bem-estar, com aumento da ocupação, da formalização e dos rendimentos médios do trabalho (Krein e Santos, 2012); carregou e aprofundou, ao mesmo tempo, os sentidos da precariedade da exploração extensiva da força de trabalho nos núcleos dinâmicas do modelo – construção, comércio e serviços –, com salários baixos, sem perspectivas de progressão e alta rotatividade (Braga, 2012, 2017; Santos, 2018); em paralelo à democratização do crédito, a ampla financeirização popular e dos serviços básicos e a rotinização do endividamento como “salário” (Lavinias, 2017); e à celebração da formalização, formas informalizadas do autônomo, do conta própria e do empreendedorismo individual (Oliveira, 2017; Tommasi e Corrochano, 2020).

A fratura exposta provocada pela crise do lulismo e sua derrota lega um terreno de massificados endividamento e desocupação, além de uma subjetividade do emprego na crise construída a partir das figuras da imprevisibilidade, da descontinuação e da estagnação; acompanhada, enfim, pela tríade consumo-financeirização-emprego individual. O experimento de integração e proteção social ruíram com incontestável fragilidade. Este será o terreno político da radicalização do neoliberalismo sobre o decidido solapamento do bem-estar social como solução política e econômica para a crise – promovida através de um golpe

institucional com prolongamentos autoritários, consolidado e dirigido politicamente com a frente de extrema-direita articulada em torno de Bolsonaro e de seu ministro radicalmente neoliberal. O encadeamento entre domínio do capital financeiro, despolitização da economia e esvaziamento da adesão das massas ao regime e sua subversão sub-reptícia, no interior de uma performatividade antissistêmica. As figuras da sobrevivência por conta são, enfim, consolidadas como projeto de país, em paralelo à *blitzkrieg* sobre o regime de 1988 e suas “obras inacabadas” de proteção e solidariedade social.

Uma apropriada caracterização complementar à definição do fenômeno, no exercício de investigar sua crise, me parece ser a de que o lulismo é uma máquina de integração inscrita no neoliberalismo, que não procurou ou que não encontrou vias alternativas à reprodução social e, por isso, foi interrompida. Como que em uma experiência longa comprimida no tempo, pode-se sugerir, partindo do diagrama proposto por Streeck, que o lulismo comprou tempo e espaço em dólar e com juros – com o que quero me referir antes ao caráter implacável do poder financeiro e da dependência externa, do que acompanhar uma crítica vulgar de “gastança com commodities”, que oblitera a complexidade política e institucional do fenômeno.

De todo modo, ao tornar-se insustentável, reduziu o espaço da integração. O que não quer dizer condená-lo nem no passado e nem no futuro. Afinal, é possível que, nos termos de uma crise de longa duração, como proposta por Przewroski (2020) a partir de inspiração gramsciana – em que “há crises que se arrastam de maneira indefinida, com todos os seus sintomas mórbidos” (p. 34) –, o mesmo esforço integrativo possa ser repetida e circularmente realizado, depois de ser destruído, como dispositivo necessário de gestão da acumulação e da ordem, inclusive. O que não compromete em nada o seu caráter objetiva e subjetivamente relevante do ponto de vista da experiência conjuntural da precariedade, mas que talvez indique a sua incapacidade de oferecer-lhe uma via de superação.

Para encerrar esta discussão, no entanto, é preciso habilitar um vetor da crise e da precariedade no contexto que, a meu ver, é central em sua dinâmica. Todo o processo descrito – da crise do lulismo e do regime de 1988 e da radicalização neoliberal no Brasil – é acompanhado por sucessivas emergências políticas contraditórias, fundadas na precariedade, e que tensionam as capacidades promotoras e representativas da democracia, seus regimes discursivos, a distribuição prevista de suas partes e identidades. Para ficar com um punhado de exemplos, diga-se: acontecimentos de junho de 2013, rolezinhos, ocupações de escolas secundaristas, paradas, marchas e primaveras negras e feministas, da maconha, das vadias ou LGBTQIA+, mas também a greve dos bombeiros, dos policiais, a greve dos garis e a paralisação dos caminhoneiros.

Esta miscelânea de inscrições políticas induz a duas afirmações. À primeira vista, por um lado, parecem um conjunto aleatório de temas e sujeitos, a não ser por suas formas e contexto; por outro, poderiam ser divididas em aparentes tendências mais à esquerda ou mais direita. Ainda que ambas as afirmações sejam, em parte, verdadeiras, provocar as tensões destas primeiras observações superficiais me parece bom caminho a habilitá-las em conjunto, como vetor fundamental da crise.

Acompanhando a discussão anterior, referente ao neoliberalismo e à precariedade, me parece pertinente contestar a aleatoriedade destas emergências, afirmando de conjunto: seu caráter precário e a denúncia de sua precariedade e exposição a um dano insustentável, perturbando a ordem a partir da afirmação coletiva de si; a centralidade do aparecimento público imprevisto como forma, mas também como reivindicação e recusa à invisibilidade e desclassificação social e política; e sua indeterminação institucional e política, isto é, uma certa contradição finalista destas intervenções.

Por outro lado, me parece pertinente também tensionar e relativizar os alinhamentos intuitivos à esquerda e à direita de cada uma destas manifestações. Não cabendo negá-los, é necessário inquirir tais alinhamentos na sobreposição conflituosa de dimensões distintas da política. Do ponto de vista abertamente ideológico, o alinhamento se percebe de forma mais clara, mas é ele precisamente que se descontinua ao avançarmos ao campo organizativo da inscrição política destes sujeitos e, ainda mais, a sua institucionalização e relação com a representação – momento em que este alinhamento, mesmo quando reconhecido, é afirmado pelos movimentos como secundário, diante da premência e do caráter inadiável da intervenção e da urgência de seu atendimento ou priorização. Com isto, estes movimentos perturbam a ordem na mesma medida em que embaralham a distribuição rotinizada dos sentidos políticos, provocando deslocamentos no interior dos campos estabelecidos e abalando suas convicções e, por conseguinte, sua figuração pública perante outras audiências.

Angela Alonso (2017) interpreta os eventos de junho de 2013 como um encontro de diferentes referências e repertórios de mobilização: um repertório “socialista”, um “autonomista” e um “patriota”. Vale assinalar que Singer (2018) vai em caminho semelhante, ainda que seguindo abordagem distinta, ao interpretar os acontecimentos na chave de “classes e ideologias cruzadas”. Alonso sugere que entre 2013 e 2016 seguiram-se três ciclos de protestos: um ciclo “mosaico”, um “patriota” e um do “impeachment”. Na interpretação de Alonso, “Os três estilos de ativismo, misturados em 2013, desaguaram em dois grandes campos políticos em competição entre si pela direção do Estado: um pró, outro contra o impeachment

(...). Com o impeachment, o processo político deslocou seu centro nervoso das ruas para as instituições” (ibidem, p. 55-56).

A abordagem de Alonso se concentra, fundamentalmente, nos repertórios e referências e é clara em delimitar seu escopo à análise dos protestos de junho de 2013 e aos protestos em torno do impeachment. Isto posto, se estendermos a interpretação da autora para além dos protestos iniciados pelo Movimento Passa Livre e aqueles concentrados no impeachment, mas que marcaram os meses, as ruas e as experiências políticas de todo o longo período, pelo menos, entre 2013 e 2018, temos uma operação analítica que subordina duplamente um conjunto plural e contraditório de fenômenos de inscrição política cuja caracterização adequada de suas formas, figurações e objetivos passa pelo reconhecimento de seu não lugar e não reconhecimento – ou ainda, precariedade nos termos discutidos aqui.

A primeira subordinação é a que conforma um campo “autonomista”, que se tomado para além de seus repertórios – afinal, inscrições políticas não se resumem a repertórios – parece construir a figura de um “resto”, tendo por referência os campos “socialista” e “patriota”, que podem ser lidos sem prejuízo de seu sentido como esquerda e direita. A segunda subordinação – ainda mais problemática, a meu ver – é a que sugere o desague deste “resto” nas duas frentes de esquerda e de direita na luta pelo controle do estado, deslocando-se das ruas às instituições.

O problema está, portanto, em que esta simplificação apaga a miríade de movimentos, coletivos, ocupações, marchas e intervenções que correram o Brasil de forma distribuída neste período e que nem podem ser apropriadamente assumidas como “autonomista” e nem podem ter constatada a sua subordinação e harmonização com as disputas pelo controle do Estado, orientadas às vias institucionais, pelas frentes consolidadas de esquerda e direita. Fazê-lo implica perder de vista não apenas os repertórios e sentidos próprios destas inscrições – e a agência e subjetivação dos grupos sociais que as empreendem – como também centralidade da desestabilização e recomposição das esquerdas e direitas, do Estado e da política institucional, que promovem com sua agência dotada de sentido próprio, um sentido produzido e ancorado em experiências e subjetividades cotidianas de precariedade, estruturalmente marginalizadas do processo político. Ao desestabilizar o processo político, confundindo e impondo oscilações e movimentos erráticos, esvaziamentos e contradições aos poderes e campos discursivos constituídos, estas emergências precárias produzidas pela crise reinscrevem-se publicamente como fator da crise e de suas recomposições possíveis e necessárias. Este enfoque converge com a proposta de Rosana Pinheiro-Machado, que identifica no centro da crise da democracia as “revoltas ambíguas” de grupos sociais precarizados pela crise neoliberal (2019, p. 56-63).

A leitura concorda, ainda, com a abordagem oferecida por Teresa Caldeira (2012) para a participação e construção de múltiplos movimentos e intervenções por jovens periféricos em São Paulo, determinadas por regimes territoriais, temporais e policiais segregatórios de vivência na metrópole, e sua suspensão e subversão por meio da (re)apropriação da cidade e pela imposição de sua visibilidade e audição, por práticas culturais e de deslocamento, repertórios e referências, que são politizadas na autoafirmação imprevista destes sujeitos.

Esta linha estabelece uma continuidade dotada de razão própria entre a vida cotidiana e os acontecimentos de junho de 2013 – determinada pela experiência com os transportes e os deslocamentos na cidade, mas também pela relação com a violência policial –, os rolezinhos nos shoppings paulistanos e que chegam até as ocupações de escolas secundaristas (Patta, 2017; Medeiros et al., 2019). As mesmas linhas desta socialização cotidiana e suas experiências de contestação e suspensão da ordem pela imposição aparecimento público coletivo se prolongam nas experiências de entregadores de “app” com o “grau”, o “bololo” e o “corte de giro” – práticas de intervenção pública sonora com o barulho das motos e de acrobacias, como empinar a moto<sup>6</sup> – e seus protestos públicos que têm na orquestra de marchas e motores sua forma de registro da visibilidade.

A abordagem não busca qualquer afirmação de superioridade moral destas formas políticas e não daquelas. Antes, busca manter aberto o acesso à sua razão própria e a suas contradições, carregadas de sentido determinantes ao processo ampliado da crise, do neoliberalismo e da democracia tal como proposto. Não tenho intenção de adentrar o complexo e controverso debate sobre junho de 2013. A reflexão busca observar o conjunto contraditório e plural de inscrições precárias que se seguiram no período e determinam a crise, em suas raízes e desdobramentos, pois dotadas de potência política e de peso incontornável: de junho de 2013 aos rolezinhos, passando pela greve dos garis cariocas, as ocupações secundaristas e a greve dos caminhoneiros.

A abordagem adotada aqui converge também com muitas outras que apontam antes as contradições, o caráter precário e a potência do movimento dos caminhoneiros de 2018 do que a estabilização de seu sentido subordinado à saída autoritária e à frente de extrema-direita (Comin, 2018; Huertas, 2018; Pinheiro-Machado, 2019). Ambas as faces fazem parte do fenômeno, mas ao abrir mão da primeira, esvazia-se o sujeito e o sentido de sua intervenção, transferindo sua potência à forma que a partir dela se constitui, perdendo de vista a continuidade

---

<sup>6</sup> Ver: <https://www.uol.com.br/carros/reportagens-especiais/empinada/#page10>, acessado em 15/12/2021.

entre as formas de vida e a política e transformando sua crise em uma vontade de poder desde o alto, ao invés de reconhecê-la, antes, como um pulso por sobrevivência, por baixo.

Busquei com esta última investida habilitar as inscrições políticas precárias e desclassificadas – para voltar à provocação de Rufino dos Santos – como vetores fundamentais da crise e da problemática da democracia e do neoliberalismo. Ao fazê-lo, procuro deslocá-las de uma posição subordinada e reconhecer-lhes uma razão e um sentido próprios, uma potência determinada pela experiência da precariedade. Interessa sua força e potência, pois delas e com elas se fazem a crise e as recomposições políticas em seu interior; como, igualmente, interessa suas formas e sentidos particulares e heterogêneos, pois deles se fazem as contradições, derivas, aberturas e fechamentos democráticos. A respeito desta precariedade reposta, nos termos da crise do lulismo e do regime de 1988, trata-se de reconhecer e assumir a centralidade das formas de inscrição política destes sujeitos, suas potencialidades e contradições, prolongadas no terreno ampliado da política e como fator de suas transformações. As políticas das classes de entregadores e motoristas de aplicativo serão analisadas aqui no interior deste enquadramento.

As subjetividades da desintegração e da não integração oscilam, assim, entre o tumulto reivindicativo e a deserção ao regime, apontando tanto horizontes de repolitização da reprodução social, em experimentos democráticos de afirmação da não descartabilidade de corpos e grupos sociais ou ensaios de soberania popular contra o seu esvaziamento; quanto abrindo veios à construção de estruturas autoritárias e despóticas, privadas ou estatais, por baixo ou por cima, orientadas ao solapamento de mediações e divergências determinadas por uma persistente e insustentável precariedade que não recebe respostas ou ouvidos (Brown, 2019; Hardt e Negri, 2018; Mbembe, 2021). As formas de viver e produzir elaborações e inscrições coletivas no contexto neoliberal, por partes destes sujeitos precários e imprevistos, participam da crise radicalizada da democracia na contemporaneidade.

Sobre as derivações autoritárias destas inscrições, Hardt e Negri (2018) sugerem que “os movimentos de direita refletem os movimentos de liberação, mas como um espelho distorcido: seus principais elementos são de tal forma distorcidos que a identidade se torna precípua e a democracia é adiada ou negada” (ibidem, p. 67). Estes movimentos, segundo os autores, buscam se apropriar seletivamente de repertórios, discursos e até mesmo objetivos declarados de movimentos e pulsos de caráter democrático e resistente ao neoliberalismo. É a mesma sugestão oferecida por David Graber (2015). Estes seriam movimentos de “corrupção do comum” para os termos de outra intervenção destes mesmos autores (Hardt e Negri, 2016):

“devemos lembrar que a família, a corporação e a nação de fato mobilizam o comum, ainda que em forma corrompida, e portanto fornecem importantes fontes para o êxodo



da multidão. Todas essas instituições apresentam redes de cooperação produtiva, recursos de riqueza abertamente acessíveis e circuitos de comunicação que simultaneamente abrem o apetite pelo comum e o frustram” (ibidem, p. 188).

As formas corrompidas do comum são aquelas que, contraditoriamente, abrem e fecham o acesso às condições de produção e reprodução da vida e das relações sociais, buscando acesso e valorização ao mesmo tempo em que reforçam processos de subordinação e exclusão, delimitados pela identidade. A identidade (nacional) e a racialização da (condição de merecimento da) propriedade são, precisamente, os pilares dos movimentos sociais de direita. (Hardt e Negri, 2018). A reunificação do povo – em oposição aos outros, inclusive no interior dos territórios nacionais – é a resposta da ordem ao aprofundamento da precariedade das vidas e do esvaziamento da capacidade de representação e legitimação da regulação social sob o neoliberalismo (ibidem, p. 67-75).

A fluência de movimentos por fraturas de gênero, raça e religião é a tônica de uma série de contribuições a respeito do caráter autoritário de movimentos populares de extração precária – e precarizada – no contexto do neoliberalismo e da presente tendência de desdemocratização (Brown, 2019; Mbembe, 2021). Os clamores populares produzidos pela precariedade neoliberal se canalizam, deste modo, por fraturas sociais, alargando-as na medida em que buscam fugir à condição de inferiorização, indiferença, abandono ou impotência – o êxodo, de que falam Hardt e Negri. Movimento, mas também afirmação amedrontada e paranoica da vida. A esse respeito, é precisa a descrição que oferece Mbembe sobre a relação entre o estado de insegurança que caracteriza as formas de vida no neoliberalismo e o que chama de Estado de Segurança, como guerra permanente que mobiliza recursos paramilitares e psíquicos:

“Com a imaginação açulada pelo ódio, as democracias liberais se alimentam constantemente das mais variadas obsessões a respeito da verdadeira identidade do inimigo (...). Favorecem o surgimento e a consolidação de uma forma de Estado que tem sido chamada de Estado de Segurança e de Vigilância. Se o Estado de Segurança é uma estrutura, o estado de insegurança é uma paixão, ou um afeto, ou mesmo uma força de desejo. Em outras palavras, o estado de insegurança é o que faz funcionar o Estado de segurança, na medida em que este é, no fundo, uma estrutura responsável por investir, organizar e desviar as pulsões constitutivas da vida humana contemporânea” (2021, p. 93).

Alliez e Lazzarato (2021) se referem a esta dualidade política determinada pela crise nos termos de uma oposição que se tornou indiscutivelmente desequilibrada entre, de um lado, as “lutas multiformes contra o sistema-mundo do novo capitalismo” e, de outro, “as máquinas de guerra do capital e os novos fascismos”. Os autores não rompem com o enquadramento sugerido por Hardt e Negri (2018) e Graeber (2015) de uma precedência daqueles em relação a estes. As “máquinas anticapitalistas” se batem, a partir de 2011, contra a economia da dívida e a austeridade – Occupy Wall Street, os indignados espanhóis e as lutas estudantis no Chile, em

2011, as ocupações gregas em 2015, o ciclo de movimentos que ficou conhecido como primavera árabe, além do Brasil e da Turquia, em 2013. A caracterização oferecida pelos autores aos outros campos é de “políticas econômicas predatórias fomentando uma pós-democracia autoritária e policialesca, gerenciada por técnicas de mercado” e a “hegemonia neofascista sobre os processos de subjetivação” expressa na “guerra racial de classe”, na “guerra à autonomia das mulheres e à emancipação sexual” e na “redefinição territorial de caráter racista, nacionalista e xenófobo” (Alliez e Lazzarato, 2021, p. 12).

Propositalmente, inverte a cronologia intuitiva destes movimentos no interior do enfoque adotado, trazendo antes as derivas autoritárias para agora retornar às expressões primeiras, no ciclo da crise atual, de inscrições políticas de sujeitos viventes no neoliberalismo e em sua crise, nas ruínas produzidas por seu presente pulso expansivo. Por um lado, me parece apropriada a afirmação desta precedência, tanto cronológica quanto do ponto de vista de sua ontologia. Isto é, ainda que se assuma que a totalidade dos movimentos reivindicantes e denunciastes da austeridade e da despolitização da economia iniciados na virada dos 2000 para os 2010 tenha derivado *em*, aberto caminho *à* ou simplesmente sido substituídos *por* movimentos inscritos em uma hegemonia neofascista sobre os processos de subjetivação, ainda assim, seu caráter antineoliberal, popular e precário não podem ser apagados, dizendo sobre si e, ao mesmo tempo, dando pistas ao entendimento do que lhe sucede e, assim, constituindo passagens indispensáveis à compreensão da crise e de seus sentidos.

Por outro lado, tanto a separação estanque quanto a afirmação de deslocamentos totais – ou, ainda mais, a atribuição do conjunto destes movimentos ao engenho exterior e apócrifo –, não me parecem caminhos apropriados para reconhecer e compreender a centralidade das subjetivações precárias no neoliberalismo e de suas inscrições nos processos políticos de desestabilização e recomposição no interior de sua crise. Isto é, manter-lhes o caráter aberto, tão próprio à fragmentariedade, instabilidade, desproteção e descontinuidade de suas formas de vida, é aposta mais profícua à sua apreciação – desde que tal abertura não seja traduzida apressadamente em passividade e subordinação ou inaptidão à política. Por isso optei pela reversão cronológica, assumindo primeiro a força das hegemonias neofascistas e neoliberais na fase avançada da crise, para então buscar o que há de menos acabado nesta inscrição, pretendendo acessar e reter o seu fundamento, a ser utilizado em nossa análise.

Observando os movimentos iniciais deste ciclo, na primeira metade da década, como o Occupy Wall Street, o Black Lives Matter, marchas e ocupações de praças, Butler (2018) sugere que forçar o aparecimento público em aliança é uma das formas características da política em contexto neoliberal. O aparecimento plural de uma política performativa não identitária, nos

termos da autora, é fruto de uma aliança entre diversos sujeitos e grupos que vivem uma condição de precariedade induzida social e economicamente. Nos seus termos:

“A ‘precariedade’ designa a situação politicamente induzida na qual determinadas populações sofrem as consequências da deterioração das redes de apoio sociais e econômicas mais do que outras, e ficam diferencialmente expostas ao dano, à violência e à morte (...). a precariedade é, portanto, a distribuição diferencial da condição precária” (ibidem, p. 41).

A vivência nestes termos se dá no interior de uma “guerra contra a ideia de interdependência” (ibidem, p. 76) em curso. As reuniões performativas, neste contexto, são uma afirmação pública da interdependência e contra a precariedade.

“[Q]uando corpos se juntam na rua, na praça ou em outras formas de espaço público (incluindo virtuais), eles estão exercitando um direito plural e performativo de aparecer, um direito que afirma e instaura o corpo no meio do campo político e que, em sua função expressiva e significativa, transmite uma exigência corpórea por um conjunto mais suportável de condições econômicas, sociais e políticas, não mais afetadas pelas formas induzidas de condição precária” (ibidem, p. 17).

Butler ressalva que estas reuniões não devem ser assumidas ou traduzidas em “democracia”, devido ao seu caráter extra-institucional e transitório, o que está ligada à sua função crítica das formas de institucionalidade excludentes e estratificantes – poderíamos dizer, classificatórias, nos termos de uma distribuição desigual da precariedade. Funcionam, assim, como “um dos momentos incipientes ou ‘fugitivos’ da democracia” (ibidem, p. 26). Estas formas de aparecimento imprevisto e coletivo no espaço público constituem um questionamento corporificado desta condição também corporificada de precariedade, ou, em outros termos, a performatividade é a forma como a “população sem fala pode falar”, no contexto da precariedade e da despolitização da economia e do esvaziamento do regime do público.

Uma das características destas formas de se fazer ver e ouvir, conforme Butler, diz respeito à mídia, caráter potencializado pela sua natureza digital e instantânea que conforma o aparecimento público e o exercício político enquanto corpo e evento híbrido e multidimensional.

“A sua localidade não é negada pelo fato de que a cena é comunicada para além de si mesmo e assim constituída em escala global; ela depende desta mediação pra acontecer como o evento que é. Isso significa que o local tem que ser reformulado para fora de si mesmo a fim de ser estabelecido como local, o que significa que é apenas por meio da mídia globalizante que o local pode ser estabelecido e que alguma coisa pode realmente acontecer ali” (ibidem, p. 101).

Ainda a respeito dos eventos deste ciclo, Hardt e Negri (2018) discutem o problema da liderança e da institucionalidade/institucionalização; ou, em outros termos, tendências e possibilidades de uma redistribuição dos papéis da tática e da estratégia, democracia e eficiência destes movimentos. Os movimentos sem lideranças, mais que uma fórmula a ser perseguida, seriam

sintoma de uma mudança histórica no interior da modernidade política. O problema parte do reconhecimento de uma forte desconfiança com as lideranças e direções, característica de inscrições políticas fragmentárias e plurais (“multitudinárias”), paralelo ao sacrifício dos líderes, que podemos assumir como legal, financeiro ou mesmo físico. A questão é posta mais como problema em aberto e experimentação, mas cujo desfecho aponta, necessariamente, para o desafio da produção de institucionalidades ou ainda da relação tática com outras institucionalidades (ibidem, p. 11). O problema se relaciona diretamente à transitoriedade característica dos movimentos das reuniões, tal como apontado por Butler. Esta transitoriedade seria um desafio a ser enfrentado, sob o risco de dissolução ou deriva.

Dando um último passo atrás, enfim, as observações sobre as primeiras inscrições políticas de sujeitos de uma vida precária no contexto da presente crise, especialmente nos termos sugeridos por Butler, nos permitem definir nesta introdução, propriamente o que se está assumindo como política, apresentada como uma camada de autoconstituição destas classes de trabalhadores uberizados. O que significa, afinal, falar na *sua* política? Fora da discussão conjuntural sobre a crise deflagrada em 2008 e seus eventos, mas em terrenos teóricos vizinhos, Jacques Rancière (2018) sugere que uma greve é política, “quando reconfigura as relações que determinam o local de trabalho em sua relação com a comunidade” (ibidem, p. 48). A política diz respeito, portanto a alterações e reconfigurações das relações que organizam a comunidade.

A definição de política proposta por Rancière é mais complexa e vale completar sua elaboração para seguir. As relações que organizam a comunidade, que podem ser chamadas de ordem ou de regime, correspondem ao que o autor chama de “polícia”, entendida como definição e controle da partilha do sensível, da distribuição das partes da comunidade em lugares, tarefas e funções “uma ordem do visível e do dizível que faz com que essa atividade seja visível e outra não o seja, que essa palavra seja entendida como discurso e outra como ruído” (p. 43). A política, por sua vez e em oposição, é a atividade que rompe a configuração sensível e os pressupostos da distribuição policial das partes. A política é, assim, nos termos de Rancière, a atividade definida pela parte dos que não tem parte, pois que sempre pode ser feita como rompimento de uma ordem estabelecida por aqueles que não dispõem das credenciais para dela participar sem suspendê-la – “A atividade política é a que desloca um corpo do lugar que lhe era designado ou muda a destinação de um lugar; ela faz ver o que não cabia ser visto, faz ouvir um discurso ali onde só tinha lugar o ruído” (ibidem, p. 43). A atividade política, portanto, é aquela atividade que institui um litígio ao afirmar uma igualdade humana anterior ao direito.

Um movimento importante a reter da elaboração de Rancière é sua rejeição da equivalência entre política e poder, ou, em outros termos da afirmação de que tudo é político uma vez que todas as relações implicam poder. Tudo pode ser político, nesta abordagem, desde que afirme uma lógica igualitária que desestabiliza a relação de poder definida pela ordem, correspondente à estabilização da partilha nos termos descritos. A igualdade na comunidade, no entanto, é uma latência e não um dado, não um direito ou uma natureza. A suscitação da igualdade é um ato, uma lógica que não está dada nas relações à priori. A lógica igualitária é aquela que se afirma no momento da suspensão da distribuição das ocupações, das funções e dos lugares, que estabelece um litígio, uma reivindicação e a denúncia de um dano pela imposição da interlocução e uma equidade entre quem fala e quem escuta, imprevista na ordem. Em outras palavras, uma afirmação do sujeito que se dá pelo rompimento da ordem.

Mas o que provoca a instauração desta lógica igualitária? A resposta de Rancière é que a lógica igualitária se impõe mediante dispositivos e modos de subjetivação, capazes de “medir o incomensurável” – a capacidade efetiva de interlocução entre duas pessoas que a ordem não reconhece e, portanto, que não lhe oferece medida. Os modos de subjetivação instauram o litígio e afirmam a lógica igualitária por meio da sobreposição à “ordem policial que estrutura a comunidade, uma outra comunidade que é a do conflito em torno da própria existência do comum entre quem tem parte e quem não tem” (ibidem, p. 49).

Subjetivação corresponde aqui à “produção, por uma série de atos, de uma instância e de uma capacidade de enunciação que não eram identificáveis num campo de experiência dado, cuja identificação, portanto vai de par com a reconfiguração do campo da experiência” (ibidem, p. 49). Isto é, os modos de subjetivação transformam identidades determinadas pela lógica policial estabelecida, em “instâncias de experiência de um litígio” (ibidem, p. 49-50), o que quer dizer transformar o lugar social no qual se vive em um lugar do qual se afirma um conflito, conflito este que não era previsto na distribuição dos papéis e, ao anunciar-se, inscreve na cena pública de uma ordem cindida um novo sujeito, um sujeito (re)constituído. Para ficar uma última vez com os termos de Rancière, “Uma subjetivação política é o produto dessas linhas de fratura múltiplas pelas quais indivíduos e redes de indivíduos subjetivam a distância entre sua condição de animais dotados de voz e o encontro violento da igualdade do logos” (ibidem, p. 51).

Em outra oportunidade, dialogando com a contribuição de Hardt e Negri e de sua “multidão”, como projeto político – ponto de chegada distinto a partir de uma elaboração bastante semelhante –, Rancière arremata sua concepção tão potente quanto cética da política: “compreender o que democracia significa é renunciar a essa fé” (Rancière, 2014, p. 122). A fé

de que fala Rancière é aquela de que a política pode produzir garantias, o que poderíamos traduzir como formas estáveis de afirmação da igualdade. A igualdade, em Rancière, é mais um ato do que uma instituição. Esta concepção, assumida em sua radicalidade é necessária, mas não é suficiente para o exercício proposto nesta tese, como indiquei na introdução. Isto é, quando falo em políticas da crise, falo também das recomposições institucionais em seu interior, determinadas pelas desestabilizações e interações incontornáveis destas políticas brutas da precariedade.

Aqui voltamos aos termos da política como relações de força e construção de hegemonia, nos termos de Gramsci (2007). Mas mesmo o próprio Rancière (2018) dá uma chave a esse movimento:

“Há uma polícia pior e uma melhor – uma sendo a melhor, aliás, a que segue a ordem supostamente natural das sociedades ou a ciência dos legisladores, mas aquela que as rupturas e os arrombamentos da lógica igualitária vieram na maioria das vezes sacudir e afastar a sua lógica ‘natural’. (...) Isso não muda a sua natureza que é a única coisa aqui que está em questão” (ibidem, p. 44).

Rancière é rigoroso em sua conceituação e é importante manter este rigor. O que não afasta a possibilidade de assumirmos, a partir desta última observação, que, de um ponto de vista processual, é possível manter sua definição e articulá-la com formas rotinizadas de governo, mantendo a questão da igualdade e sua afirmação no centro da questão. Isto é, pensar na construção de formas de governo a partir da afirmação igualitária urgente. Talvez isto não seja tão distante da lição de Maquiavel a respeito da relação entre os tumultos e as boas leis, das repúblicas que se aperfeiçoam pela afirmação inadiável do interesse dos sem parte (Maquiavel, 2007, p. 22).

## **Roteiro**

Nesta introdução, busquei apresentar os fenômenos em foco, os problemas de pesquisa e as teses gerais defendidas, além das balizas teóricas e metodológicas, técnicas e abordagens do trabalho. Além desta introdução, a tese é formada por 3 partes e um interlúdio, divididos em 8 capítulos e uma conclusão. As partes são construídos tendo por referência quatro camadas de constituição destas classes de trabalhadores uberizados, de motoristas e entregadores de aplicativos.

A primeira camada é referente às trajetórias de vida na crise, que levam estes sujeitos a uberizarem-se, cuja reconstrução é apresentada e discutida na parte I, no capítulo 1 “Uberizar-se: trajetórias da crise”. A questão central deste primeiro capítulo pode ser resumida nos

seguintes termos: por quais mecanismos a crise se relaciona com a constituição destas classes uberizadas e quais subjetividades são produzidas e carregadas neste processo? Ou, em outras palavras, como a crise é processada no processo de uberização, desde a perspectiva de sujeitos que se uberizam?

Uma segunda camada diz respeito ao cotidiano e às relações de trabalho, tanto no interior do núcleo do mercado, com plataformas e clientes, quanto para além dele, com os meios de trabalho, com o Estado, com a família e em relações marcadas por (in)segurança e violência. A partir desta reconstrução, a parte II, “Rotinas do trabalho uberizado”, discute como opera a uberização enquanto dispositivo de recomposição técnica e gerencial da acumulação. E quais relações e subjetividades se estabelecem no interior e a partir deste dispositivo de recomposição da acumulação.

Outra camada constitutiva é a de sua inscrição histórica, articulando-se às camadas mais profundas do trabalho precário na formação nacional e de suas políticas, no que sugiro tratar como genética colonial, para então, retornar às perspectivas contemporâneas de sua recomposição. No interlúdio “Escravos e não escravos” (capítulo 4: “Não somos escravos!”), a questão central trabalhada é como o fenômeno do trabalho uberizado e as experiências de constituição destas classes se relacionam mais amplamente com a formação nacional brasileira – como via para compreender e interpretar suas tendências de mais longo prazo e os termos de uma política da precariedade.

A última camada de constituição destas classes é a construção política, em suas elaborações, articulações e intervenções públicas e coletivas, e conflitos e alianças com outros sujeitos, grupos e atravessando outros espaços. Na parte III, “Políticas do trabalho uberizado” a discussão se concentra em como os regimes uberizados de trabalho participam dos processos de recomposição política do capital e da ordem no interior da crise. E sobre quais relações e subjetividades se estabelecem no interior e a partir dos dispositivos de recomposição política associados ao trabalho uberizado e como se prolongam em alianças e conflitos a partir de suas tensões.

Ao reconstruir estas camadas, procuro reunir elementos necessários à interpretação da relação entre neoliberalismo, precariedade e democracia, assumindo a hipótese de uma dupla crise da democracia e do neoliberalismo. A investigação se propõe a interpretar a constituição de grupos precários e, ao mesmo tempo, por meio das subjetividades, relações e práticas coletivas produzidas tanto no dia a dia quanto nos processos de inscrição política destas classes, contribuir parcialmente com os debates ampliados sobre esta dupla crise.

## Parte I: Trajetórias do trabalho uberizado

### 1. Uberizar-se: trajetórias da crise

Rita<sup>7</sup> tinha 46 anos quando conversamos e era motorista de aplicativo há mais de três. Após alguns anos de trabalho em uma multinacional, foi chamada ao departamento de recursos humanos e de lá saiu sem chão. Era final de 2015, quase natal, quando foi dispensada: “ali o *azar* cruzou meu caminho”. Distribuiu currículos por alguns meses sem sucesso. Fez trabalhos como *freelancer*, que renderam menos do que precisava. As contas e faturas do cartão passaram a se acumular. O desemprego, lembrava Rita, já estava muito alto: “não estava fácil, mas eu não ia me entregar. Eu sempre fui uma *guerreira*”.

Foi então que procurou saber como poderia se tornar motorista de aplicativo. “Eu já sabia que a Uber estava no Brasil e já tinha ouvido falar dos ganhos de motoristas, mas não sabia como era. Achava que tinha que ter alguma experiência ou indicação”. Ao se informar, viu que, na verdade, precisava apenas um carro nas condições especificadas (4 portas, ar-condicionado e fabricação máxima de 10 anos), não ter antecedentes criminais e requisitar a inclusão da observação “exerce atividade remunerada” (EAR) em sua Carteira Nacional de Habilitação (CNH).

O carro de Rita, no entanto, era “velhinho”, tinha duas portas e estava batido. “Mas tudo tem solução”. Juntou sua rescisão com uma pequena ajuda do pai e financiou em várias parcelas o restante do valor de um carro zero. Achou que o cadastro na plataforma demoraria a ser liberado, mas levou pouco mais de uma semana. A antiga funcionária do setor administrativo de uma multinacional se transformou, então, em motorista de aplicativo. “Foi tudo aprovado e então eu falei: eu vou me tornar uma motorista de aplicativo e vamos com a *fé* e a *coragem* de aprender uma profissão nova, mas desempregada eu não vou ficar”.

Os primeiros dias foram de confusão, tentando conciliar a atenção ao GPS<sup>8</sup>, a conversa com o passageiro e o cuidado com os cruzamentos. Para enfrentar a insegurança solitária da nova atividade, recorreu aos canais de Youtube de motoristas mais experientes, que distribuem dicas valiosas para os novatos. E para a solidão e a insegurança da cidade também encontrou saída: “nas ruas você vai conhecendo motoristas em postos de gasolina, quando você para pra almoçar, tomar um café. E aí vão te colocando nos grupos e lá você tem um monte de gente”.

---

<sup>7</sup> Todos os nomes reais foram substituídos por nomes fictícios para preservar a privacidade dos sujeitos.

<sup>8</sup> Sistema de posicionamento global, em inglês: *global positioning system*.



E assim Rita passou a fazer parte daquela classe que se formava nos cruzamentos da cidade e nos fluxos digitais, da vida e da crise brasileira.

O desemprego leva ao giro em falso em um país à beira da depressão, que deteriora rapidamente as condições financeiras pessoais. O diploma de curso superior, o domínio de línguas estrangeiras e os anos de experiência no setor administrativo em uma multinacional já foram motivo de orgulho e segurança, mas não foram suficientes para a recolocação de uma mulher de 46 anos no mercado. Também não foram suficientes os ganhos incertos e tímidos como *freelancer*. Mas as plataformas não requerem curso superior, experiência ou domínio de línguas. O que requerem é a urgência engendrada pela necessidade de subsistência e pelas dívidas, a “fé” e a “coragem” para reunir todos os recursos à sua volta e assumir os compromissos e riscos para investi-los, junto ao próprio corpo, em uma atividade que “depende só de você”. Em verso, “o que ela quer da gente é coragem”.

Os anos de formação e experiência profissional e os meses distribuindo currículos contrastam com os poucos dias que o cadastro na Uber levou para ser aceito. O “espírito guerreiro” de Rita sugere mais que mera força de expressão, pois é de fato essa e não outra a lógica e o léxico da empreitada na qual se lança. Não é a gramática do reconhecimento da qualificação, da previsibilidade da carreira ou do apoio institucional, e sim a da pessoa que precisa dispor de suas próprias forças e recursos, arcar com os riscos e preencher lacunas, sem qualquer garantia de sucesso ou retaguarda, na luta cotidiana por sustento e dignidade.

A imagem da confusão do primeiro dia de trabalho – de múltiplas funções e responsabilidades concomitantes, articulando o corpo e a mente, e sobrepondo fluxos urbanos e digitais – registra a reconfiguração da vida e do mundo de Rita e de milhões de brasileiros. Ela encontra apoio não na plataforma ou nos passageiros, mas no pai e em outros motoristas, seja nos canais de Youtube ou nos grupos de WhatsApp, seja em casa, nos postos de gasolina e ou lanchonetes espalhadas pela cidade. Rita narra sua determinação de enfrentar os azares do mundo: uma guerreira dotada de fé e coragem, acompanhada pela família e por outros guerreiros, que não aceita se entregar à privação e à desgraça.

\*\*\*

Azar, demissão, desemprego, dívida, nome sujo, desespero, depressão, sacrifício, coragem e fé. Levantar, ajudar em casa, fortalecer a família, colocar o pão na mesa, correr atrás, se virar, empreender, batalhar, acreditar. Entrar nos aplicativos. Virar uber. Fazer entregas. Estes são fragmentos do léxico de uma vasta ruína, mas também de uma experiência de reconstrução, compartilhadas e massificadas. Vocabulário da crise, para dizer de outro modo. Este capítulo tem como objetivo reconstruir e discutir o que sugiro se tratar da primeira camada

de formação das classes de motoristas e entregadores de aplicativos no Brasil, a partir de meados da década de 2010. Esta camada diz respeito àquilo que precede e instaura estas experiências de classe: a sobrevivência na crise e a adesão aos aplicativos.

Uma classe não é um dado, um status ou uma dedução lógica. Classes são composições de histórias, urgências, práticas, subjetividades e agências comuns. Suas condições e sentidos precedem sua função em uma determinada estrutura futura, ainda que por ela também venham a ser determinadas no curso de sua formação. Mas nunca passivamente. A formação de classe – incluindo aí sua dimensão política – é um fenômeno histórico, que passa necessariamente pelas condições objetivas e subjetivas com que os sujeitos atravessam o tempo e se relacionam com o mundo. Para Thompson (1987),

“A classe acontece quando alguns homens, como resultado de experiências comuns (herdadas ou partilhadas), sentem e articulam a identidade de seus interesses entre si, e contra outros homens cujos interesses diferem (e geralmente se opõem) dos seus. A experiência de classe é determinada, em grande medida, pelas relações de produção em que os homens nasceram – ou entraram involuntariamente. A consciência de classe é a forma como essas experiências são tratadas em termos culturais: encarnadas em tradições, sistemas de valores, ideias e formas institucionais. Se a experiência aparece como determinada, o mesmo não ocorre com a consciência de classe” (Thompson, 1987, p. 10).

Antes de debruçar-me sobre as rotinas (capítulo 2) e as políticas (capítulo 3) do trabalho uberizado no Brasil, darei um passo atrás, indo aos processos sociais e às trajetórias individuais que levaram estes sujeitos a uberizarem-se. Isto é, a mobilizar e engajar o corpo, o tempo e recursos próprios ou em sua posse nestes regimes de trabalho e sustento; autogerenciando-se, na mesma medida em que se subordinam à programação e racionalização algorítmica, digital, financeira e globalizada das plataformas (Rosenblat e Stark, 2016; Abílio, 2019; Grohmann, 2020; Zuboff, 2021; Mazzucato, 2020).

Trata-se do momento e da razão do encontro entre a urgência e a necessidade de uma multidão não garantida, no contexto da crise, com o uso e manipulação de alta precisão do trabalho e do consumo em larguíssima escala. Este encontro desencadeia uma dinâmica espiralada de acumulação que combina superexploração e extração de valor do trabalho, da reprodução, da circulação e do consumo com agressivo (re)investimento em tecnologia e valorização financeira em âmbito global. Tal movimento se expande e entrelaça em relações sociais, econômicas e políticas que vão muito além do núcleo dos mercados uberizados, e assume relevante papel na recomposição do capital no interior da crise.

Estes vasos comunicantes ligam os altos círculos e fluxos das finanças globais às urgências populares mundanas, também e ainda mais agudamente na periferia capitalista. A abordagem aqui adotada visa investigar este fenômeno assumindo como perspectiva primeira

as condições, pulsões e razões de uma vida precária massificada sem as quais os regimes e mercados uberizados e seus circuitos de acumulação e valorização não existiriam como os conhecemos. Uma das premissas desta tese é que esta revolução no interior do capitalismo neoliberal tem como condição e fonte de contradições a vida não garantida de uma multidão de pessoas, suas necessidades, trajetórias e disposições. Fenômeno marcado, precisamente, pela pluralidade e pelo caráter ultrafragmentário.

Por isso, é em trajetórias individuais tão diversas quanto poderiam ser e em sua convergência na (sobre)vivência por meio de aplicativos que busco os fundamentos da formação destas classes. Elas oferecem importantes pistas sobre as contradições e sentidos destes referidos regimes e mercados e do movimento geral de recomposição da acumulação do qual participam. O desafio proposto é compreender em que condições e com quais percepções e elaborações se deu este processo massificado – fragmentado, mas convergente – de destruição e (re)construção da vida na crise; e o que este processo fundacional lega para as rotinas e políticas do trabalho uberizado.

Durante a pesquisa, tive contato com motoristas e entregadores de aplicativo com origens, condições e trajetórias muito diversas. Engenheiro, servente de pedreiro, *rapper*, professor, manobrista, auxiliar administrativo, estoquista, militar, advogado, caminhoneiro, piloto de avião, mecânico, enfermeiro, policial, representante de vendas, pastor, físico, bancário, jogador de basquete, metalúrgico, músico, porteiro. Jovens recém-saídos da escola ou que não concluíram o nível médio. Graduados, pós-graduados, aposentados. “Pais de família”, mães-solo e pré-adolescentes. Refugiados e migrantes. Negros e brancos.

Opto pela construção de um extenso painel, como aqueles que, observados muito de perto, mostram figuras particulares e detalhadas; com um passo atrás, perdem nitidez, em um emaranhando de traços aleatórios e borrões; mas, tomando ainda mais distância, oferecem uma imagem complexa cujos sentidos podem ser apreendidos. Com isso, busco encontrar não apenas os processos particulares que convergem e constituem estes grupos, mas, a partir deles – de seus traçados, referências e das percepções que carregam –, identificar a figura coletiva, social, dotada de novas experiência, agência e subjetividade, que já não pode se resumir à soma de suas partes, mas cujos sentidos e potência também não podem ser determinados unicamente de fora, pela sua superficialidade ou para preencher diagramas confortáveis. O sujeito é também o processo de sua (auto)constituição.

Esta proposta requer considerar fatores de diferentes registros e dimensões: família, qualificação e experiências profissionais, sonhos e frustrações, traumas e desejos, entre tanto mais neste feixe de trajetórias. Trabalho fundamentalmente a partir de registros de observação

em campo, entrevistas, depoimentos e intervenções de motorista e entregadores de aplicativos em conversas presenciais, individuais ou em grupo e análise de interações em redes sociais, no âmbito de pesquisa etnográfica desenvolvida entre 2018 e 2021. Em paralelo e seguindo indicações do campo de pesquisa, reconstruo e discuto eventos e processos políticos e econômicos mais amplos do período, mobilizando fontes secundárias.

Daí esboça-se uma história possível do Brasil recente e de sua crise, das urgências da vida comum, da celebração e do otimismo à frustração, incerteza e conflito. Reconstruo essa história a partir das fraturas que, ainda na primeira metade dos anos 2010, passam a se acumular, conformando uma ruína cada vez mais vasta e compartilhada, em meio a agressivos deslizamentos políticos e econômicos. Este processo molecular de destruição e sobrevivência produz experiências e subjetividades que se inscrevem como fatores da desestabilização das formas de governo e acumulação, mas também de suas recomposições, como lastro de novos e conflitantes experimentos e imaginários de vida social.

### **1.1 “Azar” e desemprego**

O “azar” não cruzou apenas o caminho de Rita. A partir do fim de 2014, a vida de uma multidão de brasileiros descarrilhou. Entre 2004 e 2014, o Brasil celebrou taxas crescentes de ocupação, chegando à situação de chamado pleno emprego, em 2013, com desocupação próxima de 6%. Mas o tempo virou, em uma tempestade que conjuga fatores internacionais, políticas econômicas do governo, a crise política, o comportamento empresarial e os impactos da operação Lava Jato (Carvalho, 2018; Singer, 2018; Sicsú, 2019). A desocupação cresceu consistentemente em 2015 e 2016, até alcançar 14% ao fim do primeiro trimestre de 2017, conforme o IBGE (2021). O que corresponde a cerca de 8 milhões de novos desempregados no país em pouco mais de dois anos.

Artur, de 42 anos, havia trabalhado durante mais de 15 anos em uma empresa de ônibus, escalando posições: “De cobrador eu cheguei a assistente de coordenação jurídica e técnico de segurança do trabalho, fiscalizador da empresa, preposto da empresa nas audiências”. Antes disso já tinha trabalhado com o pai em um negócio de instalação de antenas parabólicas, que “desandou por causa do FHC, daquela política dele”. Artur não conseguiu fazer o curso de Direito que sempre sonhou, mas, com este emprego, casou e criou suas duas filhas, o que é motivo de orgulho. Enquanto esteve empregado, diz que não via os “problemas que acontecem na sociedade”, como se o sucesso pessoal turvasse a visão:

“Quando você vê a sua trajetória, você vê como foi importante a sua luta, como funcionário dentro de uma empresa e é muito bom. Mas você não se preocupa com os problemas que acontecem na sociedade, como o desemprego. Porque você tá bem. Você tá empregado, você tem décimo terceiro, você tem férias, você vai viajar. As pessoas falam de dificuldades e às vezes você acaba não enxergando essas dificuldades” (Artur, 42, motorista de aplicativos).

Mas não demorou para o “azar” cruzar também o caminho de Artur. Demitido da empresa de ônibus, em 2015, pegou a rescisão e investiu em um carro novo, com o objetivo de retornar ao ramo da instalação e reparo em antenas. Mas o mercado havia se tornado concentrado, “sem espaço para os pequenos”, com uma concorrência muito agressiva. O dinheiro havia ido todo para o empreendimento, que não ia para a frente. Artur resolveu, então, apostar em outro negócio: prestar serviços gerais de manutenção e prevenção de incêndios e acidentes, com um amigo que virou sócio. A formação como técnico de segurança do trabalho permitia “assinar a papelada”. O contrato de prestação de serviços para oito creches conveniadas de uma prefeitura fez parecer que daria certo. Mas não deu.

“Veio uma conversa estranha”. O presidente da associação que geria as creches pediu uma “nota maior”, que faria “ficar bem pra todo mundo”. O serviço custava 1500, pediu uma nota de 5000, e prometeu pagar 2500: “Como é que é isso? Vai reformar a escola? Vamos pintar toda a escola? Eu sabia que não. Óbvio. Você fica até inebriado. Mas é errado. Todo mundo sai ganhando, menos as crianças e a escola, né?”. Depois de muita conversa com o sócio, decidiram recusar a operação. A porta se fechou e abriu a fase mais difícil de sua vida:

“O cara chegou e falou que então eu não ia mais trabalhar com ele. Pra você ter uma ideia eu não cheguei nem a receber meu último pagamento. Eu fui à falência. Eu tenho dívida até hoje por isso. Meu nome tá sujo até hoje. Fiquei sem emprego e sem a empresa. Isso psicologicamente me afetou muito. Principalmente em casa, né, com a mulher. Acabei me separando. Graças a Deus, minhas filhas já criadas. E aí começou a minha luta por emprego” (Artur, 42 anos, motorista de aplicativos).

Artur conta que, nesse período, as mudanças na legislação que ampliaram as possibilidades de terceirização tornaram mais difícil e menos atrativa a sua reinserção no mercado como técnico em segurança do trabalho:

“aí o governo liberou que empresas de técnicos de segurança do trabalho fossem criadas. E aí a própria empresa faz um contrato com uma empresa que disponibiliza um técnico. Conclusão: pra eu trabalhar como técnico tinha que trabalhar pra uma empresa prestadora de serviços ou tinha que abrir uma empresa. E ia ganhar 1800 reais. Ou seja, o que ganha um cobrador de ônibus. Aí eu pensei: poxa, eu demorei quase vinte anos pra ganhar o mesmo salário de vinte anos atrás, que é o que um cobrador de ônibus ganha? Então isso mexeu muito psicologicamente comigo também” (Artur, 42, motorista de aplicativos).

Vendo Artur abalado e com a vida patinando, um amigo sugeriu que ele se tornasse motorista de aplicativo: “O mais difícil você já tem: o carro”. “E comecei a trabalhar na Uber. E aí fui ver que dava pra tirar três ou quatro mil por mês. Isso no começo. Mas aí eu pensei: eu posso

trabalhar 12, 14 horas porque eu tô trabalhando pra mim”. Essa foi a primeira conversa que tive com Artur, em um telefonema de mais de duas horas, das três às cinco da manhã. Ele estava no bolsão da 99 no Aeroporto de Guarulhos. Mais cedo, não podia conversar, pois estava fazendo corridas. E naquele dia, não iria passar a noite em casa, para onde voltaria só depois de pegar uma corrida da manhã, “das boas”, quando chegam os voos internacionais.

## 1.2 Empreendedorismo

Como milhões de brasileiros, Rita e Artur perderam um posto estável de trabalho, dando início a um período de incertezas e dificuldades. Artur não tinha o curso superior e não dominava outros idiomas, mas tinha um curso técnico e uma experiência profissional que, em um primeiro momento, pareceram-lhe suficientes para uma recolocação. A caminho escolhido foi o trabalho por conta própria, primeiro no ramo das antenas e depois no dos serviços gerais. Só depois dos dois “fracassos” aderiu aos aplicativos. Foi já na primeira aposta que Artur investiu sua rescisão, convertendo tudo o que tinha em meios de trabalho. No jogo em que se lançou, Artur perdeu. Por certo existem casos de sucesso, que cumprem, inclusive, relevante papel legitimador do “modo de vida empreendedor” (Amorim et al. 2021a). Mas a “tragédia” de Artur está longe de ser uma exceção na crise.

Fábio (57), por exemplo, é um engenheiro de produção que considerou ser vítima de muita exploração pela empresa em que trabalhava – “na minha visão, além de não estar sendo valorizado, os caras tavam me sacaneando, porque não queriam arcar com a demissão”. Sem aumentos reais há alguns anos, sobrecarregado e desestimulado, resolveu pedir um aumento e, diante da negativa, tomou a decisão de se demitir. Montaria o próprio negócio com suas economias e não seria mais “sugado”. Mas Fábio teve o mesmo destino de Artur: sua microempresa individual faliu e acabou se tornando motorista de aplicativo.

O empreendedorismo se constitui, conforme elaboração de Amorim et al. (2021a), “como um modo de vida hegemônico, nas sociedades neoliberais contemporâneas” (p. 849), mistificando as relações de classe e “passivizando a classe trabalhadora”. Ainda,

“a generalização do modo de vida empreendedor atua como um componente central para intensificação da exploração e precarização do trabalho, pois se fundamenta em um movimento de transferência de riscos e custos produtivos para os trabalhadores que acaba por estabelecer relações de trabalho desassistidas de direitos trabalhistas e baseadas em formas de trabalho autogerenciadas (Abílio, 2019; Amorim e Grazia, 2021). Como um novo modo de vida, o empreendedorismo cria, portanto, um novo tipo de trabalhador e de tipo humano que sintetiza um conjunto de relações sociais (laborais, políticas, micropolíticas, morais, econômicas e ideológicas) que orientam a quase totalidade das formas de interação social, reconfigurando a subordinação classista” (p. 851).

Tais sentidos alinhavam as condições e práticas de sobrevivência de uma fração crescente e tendencialmente majoritária de trabalhadores: PJs, “freelas”, bicos e uberizados. Sua promoção e celebração diuturnas por atores públicos e privados afina-se não apenas ao presente das formas concretas do viver popular, mas também a sua história. A vida “por conta própria” – excedente, sem garantias e formalização –, acompanha historicamente a expansão capitalista no Brasil de modo funcional à acumulação, na contraface dos restritos mercados organizados (Oliveira, 2013; Theodoro, 2022). Não surpreende, portanto, sua potencialização em uma nova rodada de desconstrução do emprego formal e das redes de solidariedade social ou coletiva, como parte da recomposição dos regimes de acumulação.

O projeto neoliberal de uma nação de empresários-de-si requer, ainda, dispositivos jurídicos, gerenciais e financeiros que o viabilize. É o caso da categoria Microempreendedor Individual (MEI) e de serviços financeiros e contábeis voltados a microempreendedores. Desde sua implementação, em 2009, o número de MEIs cresceu exponencialmente, alcançando 13 milhões de pessoas ao fim de 2021 (Receita Federal, 2021). Ainda que uma parte corresponda à formalização de microempresários (Ipea, 2021), o movimento compreende precarização, como indica a aceleração de seu crescimento a partir de 2016, em contexto de deterioração do mercado de trabalho e flexibilização das garantias trabalhistas. Conforme Krein et al. (2018, p. 50), o MEI é um instrumento de formalização do trabalho que permite simular a relação de emprego, elevando a vulnerabilidade dentro da formalidade. Observa, ainda, que parte considerável dos MEIs “são trabalhadores que foram demitidos ou desistiram de seus empregos em busca de oportunidades”.

A observação das trajetórias corrobora as sugestões de que o empreendedorismo contemporâneo constitui um modo de vida e um dispositivo de regulação fundamentais à recomposição da acumulação e da hegemonia neoliberais. Ocupa, assim, o centro da experiência da crise, na vida individual ou em políticas de Estado e mercado. Ensaia-se um novo projeto de nação, em que a viração (Telles, 2006; 2013) passa de desvio a destino.

### **1.3 Reforma ou demolição?**

A trajetória de Artur revela como a deterioração do mercado de trabalho não é um processo que se encerra nas dinâmicas privadas determinadas pelas disposições empresariais. A desconstrução do emprego é determinada também pelas políticas de governo. A mudança legislativa que impactou o ramo da segurança do trabalho e, por consequência, as alternativas de Artur, foi a chamada Lei das Terceirizações – Lei Federal nº 13.429, sancionada pelo então

Presidente Michel Temer (MDB), em março de 2017, que passou a permitir a terceirização também de atividades-fim, e não mais apenas de atividades-meio. Para Krein et al. (2018), “ampliar a terceirização para as atividades fim das empresas se configura como instrumento de redução de custo”, viabilizado pelo “rebaixamento do padrão de remuneração e do número de direitos que deveriam compor o patrimônio jurídico do trabalhador” (p. 53-54). O que sintetiza a experiência de Artur ao tentar se (re)inserir em um mercado transfigurado: percebe que o valor de seu trabalho, sua experiência e formação haviam sido rebaixados. Restando o carro, que se torna “o mais importante”.

A mudança na legislação impacta tanto a percepção de Artur sobre sua trajetória quanto as vias que lhe estão abertas ou fechadas. No passado, na empresa de ônibus, a formação técnica em segurança do trabalho representou ascensão profissional, incremento salarial e realização pessoal – expressa na aproximação com o setor jurídico. No presente, porém, quando busca recolocação, percebe a atividade rebaixada e esvaziada de valor, dada a nova regulação de seu consumo no mercado. A reforma rebaixa o posto de trabalho, reservando-lhe a base salarial e hierárquica. Interditada a mobilidade vertical e estimulada a mobilidade horizontal: de uma empresa para outra, para ser o que se é e ganhar o que se ganha – reforçando a rotatividade crônica do trabalho precário, ainda que formal. Na sobreposição de Cadastros Nacionais de Pessoa Jurídica (CNPJ) da terceirização, direitos, garantias e vínculos se perdem. A alternativa para sair desse carrossel é empreender, viver por conta, aproveitando os incentivos à formalização – ou, então, aderir aos aplicativos.

Mas esta reforma não foi isolada. Ela compõe um movimento mais amplo de flexibilização de direitos e garantias nas relações de trabalho, orientado à redução do custo do trabalho. De acordo com seus defensores, a agenda criaria as condições para a retomada na geração de empregos formais e aumentaria a competitividade das empresas brasileiras, que passariam a ter capacidade de oferecer produtos e serviços com um preço final menor, graças à redução de encargos e à maior flexibilidade para a contratação (Filgueiras, 2019).

Estas radicais transformações na legislação trabalhista estão ancoradas nas disputas referentes ao papel do Estado na promoção do desenvolvimento econômico e ao conflito distributivo – determinantes da instabilidade institucional e da crise política no país nos anos 2010 (Singer, 2018). Reformas nas legislações trabalhistas e previdenciária e nas regras para gastos e investimentos do Estado assumiram, desde o fim de 2014, o centro da pauta econômica nacional. A adesão parcial à agenda dos adversários não interrompeu a escalada de tensão e sabotagem política e institucional que culminou no impeachment de Dilma Rousseff (PT), em 2016, em momento de aguda deterioração dos indicadores econômicos e sociais. O novo bloco



de governo lançou-se decididamente contra os compromissos de solidariedade e desenvolvimento social, inscritos na Constituição de 1988, abalando os pilares políticos do regime fundado na carta e liberando seus fantasmas.

No contexto de deterioração fiscal, situação internacional desfavorável e dos impactos diretos e indiretos da operação Lava Jato – além da crise política e institucional em curso – o choque recessivo promovido por Joaquim Levy na inauguração do segundo mandato de Dilma deflagra o processo de queima de empregos e da sustentação popular da presidente, que vencera as eleições prometendo proteger o trabalho. Após o choque e sem sinais recuperação – já sob a condução de Nelson Barbosa – Dilma apresenta uma agenda que envolvia alteração nos reajustes do salário-mínimo, mecanismos de contenção de gastos, restrição do acesso a benefícios sociais e uma reforma da previdência. Embaralham-se salvação política, crença na “responsabilidade fiscal” e busca pela “confiança dos mercados”. Mas nenhuma foi alcançada. Conformou-se contra o governo petista uma frente amplíssima, que isolou Dilma e a esquerda no parlamento e nos altos círculos do poder político e econômico, enquanto o apoio popular da presidente derretia aceleradamente, pela confluência da deterioração da economia e das condições de vida, por um lado, e, por outro, da espetacularização da Operação Lava Jato (Carvalho, 2018; Singer, 2018).

A crise política e a instabilidade se radicalizaram e rotinizaram nas ruas, nas famílias, nas redes sociais e meios de comunicação, nos tribunais e até na caserna. Neste ritmo e temperatura, é já o governo de Michel Temer (MDB) com a antiga oposição, empossado pelo impeachment e dispendo de ampla maioria no Congresso, quem efetiva a agenda, em uma versão radicalizada. Esgrimando contra uma esquerda traída pelo MDB e contra graves acusações de obstrução de justiça, Temer mantém o apoio do Congresso, dos mercados e estreita relação com os militares. Foi o suficiente para repetir, quantas vezes precisou, “não renunciarei”, e para fazer do “Fora Temer!” o mesmo que se fizera do “Não vai ter golpe!”: um brado cujos destinos foram eficientemente blindados.

Temer terminou seu governo com desaprovação recorde: 74% consideravam o governo ruim ou péssimo, enquanto apenas 5% o consideravam bom ou ótimo. Mas a equação política de Temer não dependia de apoio popular, desde que seus adversários também não o tivessem – e não tinham. O governo dependia e respondia, fundamentalmente, aos mercados e ao Congresso. E com estes cumpriu rigorosamente o programa apresentado no “colégio eleitoral” de 2016. Os resultados de sinergia liberal-fisiológica comandada por Temer, Henrique Meirelles e Rodrigo Maia podem ser chamados de impressionantes. Em menos de um ano, entregaram: a mudança na regra de partilha e exploração do pré-sal, retirando a obrigatoriedade

de participação da Petrobrás e sua exclusividade na operação dos campos (em novembro de 2016); a limitação por 20 anos do crescimento dos gastos públicos acima do percentual da inflação dos últimos 12 meses (em dezembro de 2016); a referida lei das terceirizações (em março de 2017); e a reforma trabalhista (em julho de 2017).

A reforma trabalhista consolida e racionaliza o movimento radical colocado em marcha pelo empresariado nos anos 2010, no que diz respeito ao conflito entre capital e trabalho. Isto é, ampliação das margens de lucro das empresas através da redução dos custos diretos ou indiretos com trabalho<sup>9</sup>. O que, por sua vez, é viabilizado pela restrição do acesso a direitos e garantias e pela legalização de modalidades que permitem rebaixar a remuneração, notadamente a terceirização e o trabalho intermitente (sem jornada e salário fixos) (Filgueiras, 2019, p. 31 e 38). Em linha com o que foi discutido anteriormente, os autônomos com CNPJ são o foco da reforma e seus rendimentos médios caíram nos anos que se seguiram a ela (p. 33). Conforme Filgueiras, “A substituição de empregados formais por trabalhadores contratados como autônomos é um processo que antecede à reforma, cristalizando-se provavelmente com o estímulo decorrente da alteração legislativa” (p. 44).

Desta brevíssima retomada, devemos reter alguns fatores fundamentais à experiência, subjetividades e perspectivas de vastos contingentes da população na crise. Artur é um entre milhões de brasileiros expelidos do mercado de trabalho em um movimento que compreende não apenas a deterioração da situação e das expectativas econômicas, mas a realização de um completo programa de classe em favor do empresariado e do setor financeiro. A (re)definição do papel do Estado no desenvolvimento e no conflito distributivo favorece o capital, em flagrante prejuízo dos bens e serviços públicos e da população não proprietária, a quem coube a derrota política e o dano coletivo. A fatura seria fechada em 2019, já sob o governo Bolsonaro, com a Reforma da Previdência, de mesma orientação.

#### **1.4 A vanguarda da tragédia**

Como refletiu Artur, enquanto “você tá bem (...). As pessoas falam de dificuldades e as vezes você acaba não enxergando essas dificuldades”. Artur só as sentiria quando perdeu o emprego e a crise bateu à porta, já no momento de massificação do desemprego. Mas outros sentiram a crise em seus primeiros sismos. É o caso de Valter, de 48 anos. Depois de servir à

---

<sup>9</sup> “custos relacionados à contratação, à remuneração, aos intervalos e deslocamentos, à saúde e segurança, à manutenção da força de trabalho, à dispensa e às consequências jurídicas do descumprimento da legislação”. (Filgueiras, 2019, p. 15)

Aeronáutica, formou-se em direito e chegou a trabalhar como perito judicial. Mas resolveu ir atrás do sonho de ser piloto de avião. Mudou-se para os Estados Unidos, onde tirou a licença como piloto comercial. Voltou ao Brasil e foi contratado pela companhia Webjet. Mas o sonho foi interrompido. “A aviação é a que mais sofre diretamente impacto do combustível. Então a gente acabou sentindo primeiro do que os outros”, ensina Valter. Sentindo o aumento do preço do petróleo e do dólar, em 2011<sup>10</sup>, e endividada, a Webjet foi comprada pela Gol. Na sequência, veio o enxugamento de pessoal e sua demissão.

Valter já conhecia a Uber por conta de sua estadia nos EUA e foi um dos primeiros motoristas da empresa no Brasil, convidado, ainda na modalidade “Black”, para oferecer o serviço de luxo: traje social, carro sedam preto e banco de couro. Pensou que seria uma experiência passageira, de oito horas diárias bem remuneradas, suficiente para “juntar um dinheiro e ir embora” (do Brasil), mas o plano não progrediu como planejado

“Eu pensei: ‘Não, tudo bem. Vai dar dois anos’. Mas aí eu vi que não. A tendência, o cenário político começou a piorar. A Dilma começou a desestabilizar. Aí eu falei: ‘é hora de ir embora’, mas eu não consegui ir embora (...) Falei: o que eu tenho é isso. Vou ficar” (Valter, 48, motorista de aplicativos).

Valter não conseguiu voltar para os Estados Unidos e não conseguiu se firmar em outros ramos, passando a depender mais e mais da atividade de motorista. Atento ao setor aéreo, compreendeu que não voltaria a ter uma oportunidade tão cedo: “acabou a eleição. Aí a Dilma tirou aquela maquiagem do combustível e aí gerou um crash generalizado na economia”. De algo temporário, a Uber virou sua profissão. De uma atividade com bons rendimentos e a “pompa” de um serviço de luxo, no início, tornou-se um trabalho extenuante, arriscado e mal pago, com o lançamento da modalidade Uber X, em 2015, e com a entrada da concorrente 99 no mercado. As novas modalidades, responsáveis pela popularização dos aplicativos de viagens particulares, fizeram Valter mergulhar na competição generalizada por corridas mais baratas, em jornadas de mais de 10 horas e distribuídas por toda a região metropolitana para garantir seu sustento. Nesta fase, sofreu um assalto e perdeu um grande amigo, assassinado enquanto trabalhava nos aplicativos, também em um assalto.

---

<sup>10</sup> A impressão de Valter corresponde ao relatório do setor divulgado pela Anac em outubro de 2014: “diante do cenário adverso em que vem se desenvolvendo o transporte aéreo desde 2011, caracterizado pela desaceleração da economia e da demanda por transporte aéreo e pela elevação do custo dos seus insumos essenciais, a indústria vem adotando diversas medidas justificadas pela necessidade de recuperação da rentabilidade do negócio e de assegurar a continuidade e a expansão dos serviços”. Ver: <https://valor.globo.com/empresas/noticia/2014/10/13/setor-aereo-perdeu-rs-24-bilhoes-em-2013-segundo-dados-da-anac.ghtml>, acessado em 20/04/2021.

Pedro, de 31 anos, também foi impactado pelos primeiros tremores da crise. Antes de contar sua história, alertou: “Se eu contar absolutamente tudo vai parecer o Forest Gump”. Ainda na escola, passou em um concurso público para auxiliar técnico em educação, da Prefeitura de São Paulo – “tipo inspetor de aluno” – seguindo as orientações da mãe, que fora funcionária pública. Se formou na escola em dezembro e assumiu o posto em janeiro.

Mas Pedro disse gostar de desafios. Antes de completar o período probatório de três anos, pediu exoneração para aproveitar uma nova oportunidade que apareceu. Com uma bolsa do ProUni, havia iniciado um curso de tecnólogo em marketing, que levava com dificuldade, dada distância entre a casa “quase em Cotia”, o curso no Ipiranga e o trabalho no centro, além do compromisso com esposa e filhos. As aulas de economia no curso lhe despertaram interesse pelo mercado financeiro. Um dia, visitando uma corretora de valores e distribuindo sua curiosidade e simpatia, foi convidado a fazer uma entrevista e, para a sua surpresa, foi admitido. Deixou, então, a faculdade e o serviço público para desbravar o mundo da Bolsa. Mas o entusiasmo não tardou a dar lugar à desventura do desemprego.

“Eu fui pra Bolsa de Valores, tudo bem, tudo legal. Até que teve a tal da marolinha, mas a segunda né, mais forte... nessa crise ali a partir de 2011, 2012. Eu era corretor recém-chegado, não tinha uma carteira de clientes pra segurar. Assim que o escritório começou a ser desmontado, acabei saindo. Não fui um dos primeiros, porque tinha uma certa amizade com os sócios, mas teve uma hora que não deu. E aí eu fui mandado embora” (Pedro, 31, motorista de aplicativos).

Depois de experimentar a estabilidade do serviço público e o *glamour* do mercado financeiro, Pedro encarava a instabilidade: teve várias ocupações, de vendedor de loja a corretor de imóveis, mas “nada como carreira”. Nessa fase, teve que vender o carro e deixou de conseguir pagar o aluguel. Voltou à casa dos pais, agora com a mulher e dois filhos. Com o pai, teve a ideia de comprar um carro utilitário para fazer entrega de mercadorias, seguindo o exemplo de um tio. Montaram uma pequena empresa familiar de carretos e entregas, que até ia bem, mas o dinheiro ainda era pouco. Pedro começou, então, a fazer entregas de bicicleta, antes da explosão dos aplicativos, para complementar a renda.

“Sem perceber eu fui um dos pioneiros da entrega por bicicleta. Eu tava sem grana pra um carro. Meu pai fazia as coisas com a Doblô e às vezes não precisava de dois. Vi a oportunidade e comecei a fazer entrega em um aplicativo que até existe até hoje, mas é bem pequeno. Mas comecei a fazer entregas e querendo ou não eu tirava 40 ou 50 reais por dia. Pra quem tava com zero renda, já era alguma coisa. Eu voltei a comprar minhas próprias coisas. E aí vem aquele sentimento de voltar a fazer parte do mercado” (Pedro, 31, motorista de aplicativos).

Aos poucos, Pedro começava a recuperar sua autoestima e autonomia financeira, feridas nos primeiros anos de desemprego. Com dificuldades com as entregas, o pai trocou o utilitário por um carro de passeio, para “fazer Uber, que é mais garantido”. Pedro acompanhou o

movimento do pai. Com os filhos crescendo, sentia falta de um carro para organizar a logística da família. A falta de dinheiro não impediu o plano. A solução, no caso, foi alugar um carro em uma modalidade feita sob medida para os aplicativos. Com o carro, além de trabalhar, podia levar os filhos para a escola e viabilizar outros compromissos. A renda ficou mais robusta e a dinâmica familiar “facilitada”, o que permitiu que a esposa retomasse os estudos, assim como Pedro, que matriculou-se no curso de direito.

Wilson também não demorou a sentir os sinais da crise. Foi demitido do setor da construção civil no final de 2014:

“Trabalhava como supervisor de uma empreiteira, acabei sendo mandado embora e acabei entrando aqui no comecinho dos aplicativos, vi uma possibilidade de renda (...). Eu trabalhei dez anos lá. Trabalhei em 3 empreiteiras brasileiras: na OAS, na Andrade Gutierrez e na Camargo Correia. Inclusive fora do Brasil. Aí veio a Lava Jato, né. Infelizmente acabou prejudicando bastante. É essencial as investigações, mas acabou prejudicando bastante a gente. E eu fui um deles, prejudicado pela roubalheira deles lá. Mas é isso, cara. Tamo aí nos aplicativos agora e sem expectativa nenhuma de retornar pro mercado de trabalho. Foram 3 anos no Caribe e 2 anos na África do Sul. Foi uma experiência. Ajudou muito, tanto financeiramente como pessoa. Hoje eu trabalho em média 12 horas, no mínimo” (Wilson, 50, motorista de aplicativos).

Aqueles que aderiram aos aplicativos de transporte de passageiros no Brasil como motoristas nos primeiros anos podem ser chamados pioneiros. Em um primeiro período, o mercado plataformizado de viagens particulares de automóvel no país – então restrito às grandes cidades – era um mercado de nicho, associado às tendências das metrópoles globais e a um estilo cosmopolita de vida e consumo na cidade. Em São Paulo, boa parte deste público era formado por jovens descolados e pelo pessoal de áreas executivas e gerenciais das finanças e dos serviços no quadrante mais rico da cidade, no entroncamento entre o centro e as Zonas Oeste e Sul, com frequentes idas e vindas aos aeroportos. Os motoristas pioneiros narram com saudosismo a “época boa dos app”: jornadas menores e ganhos maiores; mais segurança, respeito e reconhecimento. Memórias que costumam vir acompanhadas de certo orgulho da intuição ou da boa aposta nos primórdios dos aplicativos.

Chama atenção neste grupo dos pioneiros a recorrência de sujeitos oriundos de famílias não garantidas e não proprietárias, mas cujas trajetórias envolvem *relativos* destaque, sucesso e valorização. Indivíduos que ostentam experiências e registros de qualificação formal, remuneração e posição profissional responsáveis por produzir distinções positivas nos meios populares – valor que se perde quanto mais distante destes meios de origem se está. Este capital simbólico (Bourdieu, 2013) costuma estar associado a diplomas, habilidades e jargões aprendidos em cursos de direito, economia ou administração; domínio do inglês ou do espanhol;

períodos em outros países; experiências em mercados e empresas de setores complexos da economia, diretamente vinculados a cadeias internacionais.

Em grande parte dos casos, é justamente a inserção em setores diretamente engatados aos circuitos econômicos globais ou nevrálgicos da economia nacional, mas em posições inferiores e frágeis – ainda que relativamente qualificadas – que provoca o abalo precoce nestas trajetórias, derivado dos primeiros sinais da crise no Brasil. Para parte destes pioneiros, os aplicativos pareceram oportunidade de reconstruir suas trajetórias abaladas. Para outros, aposta sagaz de acelerar a poupança ou a progressão, em uma atividade de ganhos dinâmicos e associada a vivência das grandes metrópoles. No início, ser motorista podia significar um passo atrás para dar dois à frente. Ouvi relatos de analistas financeiros, engenheiros ou bacharéis em administração de empresas que distribuía cartões e currículos, apostando que podiam estar com a “sorte” sentada no banco do carona.

Não tardou, no entanto, para este grupo passar a conviver e competir com levas de desempregados cuja adesão desesperada aos aplicativos desmontava aquela experiência e invertia seus sentidos. Novas modalidades popularizavam e massificavam o serviço, os ganhos diminuía e os aplicativos deixavam de ser a aposta de gente esperta para ser a saída dos desesperados e o serviço de “qualquer um”. Essa “invasão dos bárbaros” produziu, como reação nos pioneiros, certa idealização da primeira fase dos aplicativos e culpabilização dos novatos pela desvalorização – eram “mendigos” que aceitavam trabalhar por migalhas e permitiam, assim, que as plataformas humilhassem todos com taxas cada vez mais baixas.

Por outro lado, contudo, os pioneiros recebem uma dupla deferência dos recém-chegados: suas qualificações, trajetórias, habilidades e jargões são reconhecidos e admirados; assim como as habilidades já desenvolvidas nos aplicativos. Deste modo, gozam de condições para passarem de pioneiros a veteranos, conselheiros ou líderes. Figuras que se consolidam, muitas vezes, com a criação de canais no Youtube, coordenação de grupos de WhatsApp e mediação com as plataformas. Sobressaem os bacharéis em direito e quem entende de finanças, em uma atuação que combina compreensão e informação sobre o sistema com certa ascendência mistificada produzida pelos jargões jurídicos e econômicos.

Desta particularidade, deriva uma segunda, que é o sentido da elaboração política e temporal da crise. Valter, Pedro e Wilson são exemplos de pessoas que carregam as marcas dos primeiros solavancos da crise, antes do que Artur pudesse senti-la. O preço internacional do petróleo e a “maquiagem no combustível”, a crise mundial de 2011 e a segunda “marolinha”, a operação Lava Jato e a “roubalheira” são sismos que anunciam desde a primeira metade da década uma crise que se alastraria pelo tecido social brasileiro até alcançar a base do comércio

e dos serviços e se configurar como uma crise social massificada e cotidianamente compartilhada. Quando uma massa de trabalhadores encontra estes pioneiros nos “app” – a vanguarda da tragédia – e lhe confere relativa autoridade, sua elaboração da crise serve de base para constituição de novas subjetividades coletivas.

### **1.5 Crise: vítimas e responsáveis**

Há um descompasso entre a elaboração pública dominante nos meios intelectuais e militantes de esquerda e progressista e a forma como a crise foi frequentemente elaborada por estes trabalhadores em seus círculos, a partir de suas trajetórias pessoais. A oposição entre Dilma Rousseff, o PT e a esquerda, de um lado, e a ampla coalizão “verde-e-amarela”, de outro, foi estendida pelo progressismo em uma cadeia de oposições: povo e elites; direitos e ataques; empregos e desemprego; e assim por diante. Mas esta cadeia de oposições equivalentes não se acopla à percepção de um expressivo contingente, que associou o governo Dilma ao desemprego e à crise, tendo como referência o momento em que a vida própria e no entorno desandou – antes do impeachment.

Dilma Rousseff e sua equipe não podem ser exclusiva ou especialmente responsabilizados pela crise dos anos 2010. Outros fatores participaram diretamente da equação que produziu o resultado político e econômico conhecido. É o caso dos desfavoráveis deslocamentos na economia internacional, da sabotagem política empreendida por setores do Congresso Nacional e da perseguição e manipulação jurídico-policia da Operação Lava Jato no período (Carvalho, 2018), por exemplo. Ainda assim, não se pode obliterar a adesão do segundo governo Dilma à agenda de austeridade e suas consequências. Não se trata, portanto, de negar que “o golpe é contra o povo e contra a nação”<sup>11</sup>, o que a passagem presidencial de Michel Temer confirma, mas de assumir que Temer radicalizou, intensificou e eliminou contradições de uma agenda recessiva adotada previamente por Rousseff logo após a sua reeleição, no fim de 2014, e cujos efeitos foram sentidos de forma dramática durante todo o ano de 2015 e o primeiro semestre de 2016.

A presença e a liderança da então presidente, do PT e da esquerda ficou gravada como fator de elaboração política das tragédias pessoais de milhões de pessoas que viram suas estratégias e esforços inviabilizados nestes anos. Em descompasso com a narrativa majoritária do progressismo, a elaboração destes sujeitos sobre a crise mantém a oposição entre o “povo”

---

<sup>11</sup> Pronunciamento de Dilma Rousseff, em 31 de agosto de 2016, após a aprovação do impeachment no Senado.

e o “sistema”, mas situa o governo Dilma como parte do problema, não como vítima. Esta responsabilização se torna mais grave devido ao fato de Dilma ter se apresentado como candidata da proteção do emprego formal e do salário, em 2014, politizando a questão. O preço de tal “estelionato” foi prontamente calculado na ocasião (Singer, 2015).

O foco é a razão traída e injustiçada de pessoas que, durante anos, dedicaram-se à difícil tarefa de melhorar a vida própria e da família. Fizeram sacrifícios e agarraram oportunidades, enquanto desfrutavam prazeres possíveis. Nada disso aparece como concessão, mas como esforço e conquista em uma árdua jornada, mesmo quando compensadora e promissora. A crise que faz retroceder esta progressão e desvaloriza o sujeito é encarada como injustiça, não deixando espaço para gratidão ou compreensão.

Nestas elaborações, Dilma Rousseff, o PT e a esquerda aparecem como responsáveis, e não como vítimas da crise. Ainda mais grave: “a política”, como *sistema* apartado da vida popular, aparece como responsável pela crise; e Dilma Rousseff, o PT e a esquerda representam esse sistema<sup>12</sup>. Os jargões jurídicos e econômicos liberais, aprendidos nas faculdades, exercitados nos circuitos profissionais e nutridos pelo noticiário – característicos da formação e da socialização distinta de parte destes pioneiros convertidos em veteranos, conselheiros e lideranças – compre importante papel na conformação e massificação desta camada da elaboração da crise entre a classe de motoristas de aplicativo.

## 1.6 Dano psicológico e familiar

Como Artur, muitos percebem e sentem a desvalorização de experiências pregressas, da qualificação e do trabalho. Isto é, a desvalorização de si, do que se é e do que se tem. A crise não é registrada apenas no plano político e econômico, expressando-se também psicologicamente. O desvalor que produz dano e vulnerabilidade material não raro se manifesta também como dano psicológico. A deterioração econômica e a descida em uma espiral de necessidades e compromissos insanáveis caminham sobre duas pernas: um passo de frustração e outro de urgência, que se alternam em uma marcha ansiosa, que vai se tornando cada vez mais longa, exaustiva, sem perspectiva e solitária.

Há um encadeamento recorrente nas trajetórias de sujeitos que vieram a se tornar motoristas e entregadores de aplicativo: encarar a desvalorização ou insuficiência de suas qualidades e qualificações, colecionar recusas e não-respostas a currículos e entrevistas,

---

<sup>12</sup> Argumento semelhante foi desenvolvido por Marcos Nobre (2013).



desfazer-se do patrimônio, ser marcado como devedor e perder a confiança no mercado, e ver contas, dívidas e vontades se acumulando. Se repetem também nesta caminhada, formas diversas de sofrimento psíquico associadas às figuras da incompetência, da incapacidade e da culpa, que se massificam em diagnósticos de ansiedade e depressão (Dunker, 2021).

Muitos dos que passaram por esse processo de adoecimento viveram uma crise familiar, atribuída à deterioração do convívio associada tanto ao estado psicológico quanto aos compromissos com aluguéis, mensalidades de escola ou planos de saúde, parcelas de cartões de crédito, financiamentos imobiliários ou automotivos ou à compra de alimentos, vestuário e remédios. “Minha mulher já não me aguentava mais”, “comecei a ter medo de perder minha mulher”, “já não dava mais sexo” ou “não queria que meus filhos me vissem daquele jeito” são frases que frequentemente aparecem ao lado de “já não conseguia mais dormir por causa das dívidas”, “já não tinha mais vontade de sair, de conversar, de fazer qualquer coisa”, “comecei a ter crise de choro, do nada”. As múltiplas experiências de adoecimento psicológico e desestruturação familiar são um relevante vetor do movimento massificado que constitui as classes uberizadas de motoristas e entregadores.

### **1.7 A família é o que organiza**

Mas a família também aparece nos relatos como fonte de estímulo e motivação (às vezes de pressão) e de recursos, para “sair do buraco”, “ir em frente” ou “se levantar” – o que aqui acaba se traduzindo no cadastro em um aplicativo para trabalhar. Na base da decisão de se tornar motorista ou entregador, muitas vezes, estão as necessidades, o incentivo ou o exemplo de familiares ou pessoas próximas. Além de que, a viabilização da empreitada depende frequentemente de mobilizar recursos familiares para obter meios de trabalho.

“Flecha”, como gosta de ser chamado, é um jovem adulto de 28 anos, negro, morador de Osasco. Faz entregas de bicicleta pelas plataformas Uber Eats e I Food desde o fim de 2017. Interrompeu os estudos na oitava série do ensino fundamental e começou a trabalhar, com 15 anos. Foi pressionado pela mãe a buscar emprego quando o pai saiu de casa. Primeiro trabalhou sem registro em uma loja de calçados, que faliu e não o pagou. Depois foi *office boy* e ajudante de pintor. Aos 18 anos, fez supletivo e terminou o ensino médio.

“E depois não parei mais [de trabalhar]. Se eu saía de um, já arrumava outro. Até em cooperativa trabalhei. Trabalhei um ano no lava-rápido, sem registro. Aí, em 2017, fiquei sem emprego e pra completar teve a crise de emprego. Aí fui pros aplicativos. Isso depois de passar meses saindo todo dia pra entregar currículo e indo no CAT” (Flecha, 28, entregador de aplicativos).

Não por coincidência, em 2015, o CAT (Centro de Apoio ao Trabalhador) foi transformado em CATE: “Centro de Apoio ao Trabalho e Empreendedorismo (CATE), tendo como finalidade captar, cadastrar e oferecer aos desempregados e trabalhadores em situação de vulnerabilidade, vagas para reinserção no mercado de trabalho, bem como promover ações de *fomento ao empreendedorismo e autoemprego*”<sup>13</sup> – o que corrobora nossa reflexão anterior e se afina ao destino de Flecha.

Foi da mãe a sugestão para que Flecha passasse a fazer entregas: “ela viu que tinha muita gente na minha quebrada fazendo. Moleque, menina, os caras mais velhos. Tinha um primo meu já também”. A relação com a mãe não é boa, mas os anos foram passando e ficaram os dois. A casa é dela e ele é responsável pelo sustento. Sem trabalho, as condições ficaram difíceis e a relação piorou. Pressionado pela mãe, depois de uma longa busca por trabalho sem sucesso, Flecha resolveu o problema com uma bicicleta, uma “bag” e um cadastro nos aplicativos.

É semelhante a trajetória de Alex, que começou a trabalhar com 14 anos, também quando o pai deixou a família. Mas, no seu caso, conta que a decisão foi dele, contra a vontade da mãe, que insistia para que seguisse estudando.

“Se eu não tivesse tomado a frente quando ele saiu, nós tava na merda. Foi foda. Era eu, minha mãe e minha irmã. Minha irmã deu trabalho pra porra. Vou falar pra você. Eu dava dinheiro na mão da minha mãe, mas dava B.O.<sup>14</sup>. Aí eu comecei a pagar aluguel, água, luz. Minha mãe era manicure, depois ela ficou trabalhando na casa do vizinho. Ela foi costureira também, trabalhou numa empresa muito tempo e o cara sacaneou ela”. (Alex, 45, entregador de aplicativos)

Com 45 anos, Alex segue sendo o responsável pelo sustento da família, que conta com sua esposa e um filho pequeno, além da mãe e da irmã – a família se vira com outras atividades que rendem algum para complementar a renda. Desde que começou a trabalhar, em 1991, Alex teve apenas um emprego com carteira assinada, entre 2011 e 2015, em uma empresa de zeladoria de condomínios. O emprego permitiu “equilibrar as coisas durante um tempo” e a esposa chegou a iniciar a faculdade, com uma bolsa em uma instituição privada. Após perder o emprego, Alex trabalhou como carregador em um supermercado, mas foi dispensado: “o que tinha era uma moto e minha família precisando. E eu não ia roubar”. Foi então que baixou o aplicativo e aderiu às plataformas, em momento difícil: “já tive nessa situação sim: moto toda fodida, desempregado, faltando tudo em casa, nenhuma oportunidade. Aí consegui baixar o aplicativo e foi que deu ânimo pra não fazer merda”.

---

<sup>13</sup> Ver: [https://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/desenvolvimento/espaco\\_do\\_trabalhador/index.php?p=220248](https://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/desenvolvimento/espaco_do_trabalhador/index.php?p=220248), acessado em 21/04/2021.

<sup>14</sup> B.O. é uma abreviação para Boletim de Ocorrência, documento que registra uma queixa e formaliza uma denúncia em órgãos responsáveis pela Segurança, usada como gíria para se referir a um problema.

O período de maior estabilidade profissional de Alex representou uma mudança significativa, fomentando certo equilíbrio e perspectivas, que se multiplicam no interior do núcleo familiar. Mas é igualmente significativo como o retorno da instabilidade desestruturada rápida e radicalmente a vida, lançando Alex em um terreno de privação e desestabilização emocional, em que “roubar” e “fazer merda” aparecem como espectros no desafio da sobrevivência. O trabalho e o sustento colocam as coisas no “prumo” e protegem a família.

As trajetórias de Flecha e Alex repetem alguns elementos: o abandono paterno, a carência e privação material e inserção precária da família no mercado de trabalho, a interrupção dos estudos, o trabalho precoce e a trajetória profissional marcada pela precariedade e rotatividade. A família também aparece como fonte do estímulo e da urgência para dispor de trabalho e renda. Em ambos os casos, após esgotarem-se todas as possibilidades e a situação chegar a nível crítico, são os aplicativos – com uma moto ou uma bicicleta e uma *bag* – que se apresentam como saída de emergência. De um jeito ou de outro, o estímulo e a medida vêm da família.

## **1.8 Renovação**

Bruno é bem mais novo que Alex e Flecha, mas a condição de trabalho os aproxima. Na verdade, Bruno é novo até demais: tem 16 anos. Seguindo o exemplo do irmão mais velho, Caíque, de 19, resolveu aderir aos aplicativos com sua bicicleta. A família mora na periferia da Zona Sul de São Paulo, de onde “dá quarenta minutos pedalando até a Faria Lima”, região privilegiada para fazer entregas. O problema é que não é permitido que menores de 18 anos trabalhem nos aplicativos. Mas existem formas de burlar o limite de idade, o que envolve pegar emprestado os documentos e o rosto de um amigo ou familiar.

Com pequenas diferenças, cada um dos aplicativos exige periodicamente uma foto do rosto do trabalhador cadastrado para liberar o funcionamento do “app”. Assim, se o menor de idade que quer trabalhar como entregador nos aplicativos mora com o pai, o irmão ou um primo maior de idade, o parente tem de topa emprestar seus dados e, sempre que precisar, tirar uma foto do seu rosto – às vezes, ter uma foto no celular já resolve. Foi esse o trato de Bruno com o irmão. Caique trabalha para apenas dois aplicativos, mas cadastrou-se em um terceiro, que é utilizado por Bruno. Após liberar as entregas do menor, os dois saem juntos toda manhã. Bruno reclama de não poder receber o dinheiro das entregas em uma conta bancária própria e depender de o irmão repassar os ganhos. A conta dos recebimentos precisa estar vinculada ao mesmo documento do titular do cadastro.

A mãe de Bruno e Caique é beneficiária do Bolsa Família e fazia faxinas para fora, mas a renda da casa era apertada. Ainda no terceiro colegial, Caique aderiu aos aplicativos com sua bicicleta – “até conseguir comprar uma moto”. Com a pandemia, em 2020, as faxinas da mãe diminuíram e, mesmo com o auxílio, a renda ficou apertada. Com as aulas suspensas, Bruno decidiu acompanhar o irmão o dia todo.

“Eu preciso trabalhar, ganhar meu dinheiro e ajudar minha mãe também. Não é nem a necessidade assim, mas também. Seria melhor se não fosse essa dificuldade para eu trabalhar, né. Os caras embaçam. Você quer correr pelo certo, mas aí... Mas não tem jeito. Até eu fazer 18 vou fazer assim, cuidando pra não dar problema, até pelo meu irmão”. (Bruno, 16, entregador de aplicativos)

O caso dos irmãos Bruno e Caique reforça a relevância da família no movimento de adesão aos aplicativos. Além do duplo incentivo familiar – pela experiência do irmão mais velho e pela perda de renda da mãe –, neste caso, a família é também o espaço onde se busca não os meios materiais de trabalho, mas a identidade necessária (os documentos e o reconhecimento facial) para burlar uma das poucas barreiras de entrada desta que é base da uberização: as entregas de bicicleta. A superação desta barreira por Bruno demonstra o grau de permeabilidade dos mercados uberizados de trabalho, que tem na efetiva incorporação das mais diversas condições, necessidades e disposições uma condição de seu sucesso.

### **1.9 “Menor pode trabalhar nos apps?”**

O relato de Bruno não traz um caso raro, mas uma estratégia recorrente e conhecida pelas próprias plataformas, pela imprensa e pelo Ministério Público do Trabalho<sup>15</sup>. Veremos como também seus objetivos e a percepção da proibição e do mundo a sua volta são uma elaboração compartilhada. A dúvida e as estratégias referentes à possibilidade de adesão de menores de idade às plataformas de entregas – especialmente com bicicletas, visto que não há exigência de habilitação – são objetos privilegiados de audiência nos canais de Youtube que dão dicas para entregadores, além de ser assunto recorrente nos grupos de WhatsApp.

No Youtube, uma busca rápida permite mapear alguns desses vídeos que, em geral, respondem à pergunta: “menor de idade pode trabalhar em aplicativos de entrega?”. A resposta objetiva é “não”. Mas, na prática, pode. Recorrer a familiares ou amigos mais velhos que emprestem o documento e o rosto é uma estratégia amplamente conhecida e compartilhada. Observando quatro canais no Youtube com mais de mil usuários inscritos e avaliando o

---

<sup>15</sup> Ver: <https://apublica.org/2021/10/aplicativos-de-delivery-a-nova-faceta-do-trabalho-infantil/>, acessado em 21/10/2021.

desempenho dos vídeos com essa temática, chama atenção que estes vídeos tenham uma audiência acima da média. Seu desempenho é ainda maior no ranking de relevância, que considera, além das visualizações, os comentários e discussões.

Tabela 1 – Audiência e relevância de vídeos sobre trabalho de menores de idade nos aplicativos em canais da plataforma Youtube

	Média de visualizações por canal	Visualizações de vídeo "menor nos app"	Visualizações "menor nos app" / Visualização média	Posição de "menor nos app" no ranking (visualizações)	Posição de "menor nos app" no ranking (relevância)
<b>Canal 1</b>	1358	11762	8,66	3/153	4/153
<b>Canal 2</b>	13895	46769	3,37	45/485	5/485
<b>Canal 3</b>	1366	2474	1,81	45/313	43/313
<b>Canal 4</b>	5790	16280	2,81	22/331	3/331

Fonte: Elaboração própria a partir de dados do Youtube e dos sites socialblade.com e tools.digitalmethods.net.

Ao todo, estes quatro vídeos receberam 667 comentários, cujo conteúdo revela o perfil e o interesse daqueles que se engajaram com a publicação: menores de idade querendo trabalhar; adolescentes e até crianças, de 11 a 17 anos, em busca de orientação e estratégias para ganhar renda como entregadores de aplicativos. Como já sugerimos em outros relatos, os canais de Youtube são espaços privilegiados de orientação e de instruções para sobreviver – ao mesmo tempo em que são, para os produtores de conteúdo, fonte de rendimentos e reconhecimento. A dinâmica da comunidade de vídeos não é de audiência passiva, mas de interação e compartilhamento de demandas, experiências e apoio – diga-se, de solidariedade –, cujo engajamento é monetizado, convertendo-se em pagamentos. Isto será fundamental quando formos abordar a política dos sujeitos uberizados e suas contradições.

Figura 1 – Nuvem de palavras feita a partir dos comentários postados nos vídeos sobre trabalho de menores de idade nos aplicativos em canais da plataforma Youtube



Fonte: Elaboração própria no software Atlas.TI a partir de comentários extraídos da plataforma Youtube.

Analisar estes comentários permite acessar objetivos e estratégias envolvidos no processo de se uberizar, além de elaborações que revelam as formas como esses jovens percebem e refletem sobre suas necessidades e perspectivas e sobre sua relação com a sociedade e o Estado. Uma visão geral é dada pela nuvem nuvem de palavras (Figura 1). Quanto aos objetivos, o foco destas adolescentes é ter o próprio dinheiro e as próprias coisas, “com honestidade” e, principalmente, “ajudar em casa”, em que se destaca a figura da mãe.

“Só quem tem vontade de trabalhar pra ter suas coisas e ajudar a coroa em casa sabe como é foda passar por isso!”;

“Quero trabalhar com entrega na bike para ajudar minha coroa”;

“Tenho 13 anos. [...] vou fazer aniversário e daí vou ganhar dinheiro, uns 500 [reais], e vou vender meu aquário, daí ganho 800 [reais] e daí vou montar minha bike motorizada e vou trabalhar para ajudar em casa, porque a gente tá reformando e daí quero ajudar o máximo” (Comentários em vídeo no Youtube).

A estratégia utilizada por Bruno, de pegar emprestada a identidade do irmão, é o ponto de partida de todos. Daí derivam-se outras dúvidas e possibilidades: se uma diferença de idade muito grande pode atrapalhar, com qual frequência os aplicativos pedem a confirmação por *selfie*, se os primeiros sinais de bigode de um menino de 11 anos são suficientes para ele se passar por maior de idade e se os colegas teriam dicas para parecer mais velho. Trazem à tona também uma questão recorrente entre as famílias mais vulneráveis, ecoando as histórias de Alex e Flecha: uma dificuldade para muitos meninos que querem fazer o cadastro com a identidade de um familiar é a ausência do pai, que (já) não faz parte da família e do lar – “pode ser da mãe?”, perguntam alguns.

Este giro por comentários no Youtube reforça o relato de Bruno, indicando que a uberização já se consolida entre um grupo mais jovem e socialmente mais vulnerável como horizonte de vida e de transição para a idade adulta. Horizonte que se torna tão mais nítido quanto mais vulneráveis a origem e a condição do indivíduo e da família. Bruno, Caique e uma grande parte desses meninos compartilham com Flecha e Alex mais que a adesão aos “apps”: são homens negros, criados por mães solo em condição de vulnerabilidade e para os quais a perspectiva da qualificação não se colocou como realidade e projeto de vida. O trabalho precário é, desde muito cedo, um caminho visto e trilhado com naturalidade.

Há, contudo, uma diferença geracional importante. Para Flecha e Alex, os aplicativos vem como atualização da precariedade que sempre experimentaram na provisão do sustento familiar. Em seus relatos, a adesão aos aplicativos envolve certo pesar, correspondente à impossibilidade de seguir outro caminho, o que se evidencia na busca anterior e malsucedida por um emprego e no cadastro nas plataformas como *última opção*. Para a geração mais jovem,

de outro modo, as entregas nos aplicativos – sem qualquer garantia, mas sem barreiras, exceto as que podem ser superadas – aparecem já como a *primeira opção*, vista com naturalidade. Oferecem ainda, uma perspectiva de incremento: lembremos que Caíque sonha em comprar uma moto para dar um *upgrade* em sua atividade como entregador.

As dúvidas e diálogos que se articulam em torno dos referidos vídeos no Youtube suscitam outras questões. Um dos grandes “mistérios” para os entregadores menores de idade é: como ter acesso ao dinheiro, se não se está cadastrado no aplicativo? Há casos de amigos ou parentes que emprestam a conta e sacaneiam, demorando para repassar o pagamento que cai na própria conta bancária. Em uma das plataformas, é possível fazer um cadastro sendo menor de idade. Vários conseguem e comemoram, mas então se deparam com um problema. Para receber, era preciso, até 2021, se cadastrar em um aplicativo de serviços financeiros que intermediava o repasse da plataforma de entrega ao entregador. E neste aplicativo mediador o menor não tinha podia se cadastrar e nem cadastrar uma conta de terceiros. Resultado: o dinheiro ficava retido. Em 2021, o referido aplicativo eliminou a mediação e assumiu o repasse – bem como adiantamentos e empréstimos mediante juros e taxas – aos entregadores. Repetia, assim, o movimento geral das plataformas de tornarem-se bancos. A uberização está associada a um amplíssimo movimento de financeirização popular, operado por uma miríade de instituições financeiras e suas “facilidades” sem as quais a sobrevivência não se realiza.

A discussão dos meninos sobre a entrada nos aplicativos e suas estratégias parece falar de um jogo: existem objetivos e existem obstáculos, e existem macetes, manhas e jeitos. Dentre os obstáculos, estão figuras como o dono do restaurante, o conselho tutelar e o cliente. Pergunta-se quando eles aparecem, como se comportam e o que é preciso fazer para superá-los e despistá-los. O próprio aplicativo é o mais difícil e perigoso, afinal, ele pode eliminar o jogador. Ter o cadastro aprovado é o primeiro desafio. Conseguir acessar os rendimentos, o segundo. O jogo, em si, é sobreviver, “fazendo uma moeda” por meio de tudo o que dispõe, sem se deixar ser bloqueado. Vencer é comprar um agasalho, quem sabe uma moto, e dar dinheiro e orgulho à mãe. A “gameficação” (Han, 2020) da vida e do trabalho, afinada ao tempo curto e às urgências neoliberais, precedem e se realizam nas plataformas. A preocupação com os obstáculos deste jogo nos leva ao próximo ponto: “Se a polícia me parar com a mochila de entrega vai dar ruim para mim?”.

### **1.10 “Não tem desculpa”: “trabalhador” ou “vagabundo”?**

“Nunca pedem [para conferir cadastro e identidade] no restaurante. Quem pode pedir é a polícia para fazer revista de rotina”;

“Mano, sou de quebrada, mas não são todos [os policiais] que são atrasado, se tu souber trocar uma ideia consegue se safar”;

“[os policiais] Não vão atrasar o seu lado, apenas rotina. Eu vi eles fazendo muita revista em motoqueiro e em bike”;

“polícia está atrás de bandido” (Diálogo nos comentários de vídeo no Youtube).

As revistas da polícia são uma constante na rotina dos entregadores. Muitas vezes envolvem abuso de autoridade e, sistematicamente, racismo. No entanto, a polícia não aparece como o maior problema, se assumida a lógica de que a “polícia está atrás de bandido” e, para completá-la, *não de trabalhador*. E aqui encontramos a mais vigorosa elaboração que estes comentários revelam: a oposição entre “matar”, “roubar”, “estuprar”, “traficar” e trabalhar – como se pode perceber na nuvem de palavras.

“poxa, man. Esse Brasil é uma merda mesmo, hein. Vários menor querendo trabalhar honestamente, pra poder ajudar em casa e as leis não ajudam. Depois entra na vida errada, aí vem os outros falando que entrou nessa vida porque quis e bla bla, sendo q o governo não dá uma oportunidade pra nós com essas leis de merda. Sacanagem, viu”;

“Eu tou querendo fazer entrega pra juntar um dinheiro e montar uma loja de comida no ifood ou investir em outra coisa pra ajudar meus pais, mas pelo visto tá foda pra um menor trabalhar honestamente”;

“menor de idade não pode trabalhar, mas pode matar, roubar. Brasil é uma bosta”;

“Mas um menor pode matar, roubar, estuprar e vai pro centro ‘socioeducativo’; se alimenta às custas do estado, comete crimes lá dentro e é passado pano, a família é remunerada. Enquanto isso o menor honesto não pode trabalhar, não pode tirar habilitação, não pode nada. Esse é o país que vivemos” (Comentários em vídeo no Youtube).

A oposição entre crime e trabalho situa estes adolescentes no mundo, perante a sociedade e o Estado. O “jogo” fica mais sério. O tom curioso e engenhoso dá lugar à indignação e à revolta com a lei, com os governantes e com o Brasil, que representam, nesta elaboração, obstáculos à vida digna que só o trabalho honesto pode proporcionar aos mais vulneráveis. Estruturalmente superior, a taxa de desemprego dos mais jovens foi de 37,2% (de 14 a 17 anos) e 22,8% (18 a 24 anos) no quarto trimestre de 2021, enquanto a média geral foi de 11% (PNADc/IBGE, 2022). A falta de oportunidades de trabalho – cuja responsabilidade é atribuída ao país e ao governo – é o que alimenta o crime, dada a necessidade de obter recursos. Ainda nesta elaboração, o governo não impede e nem pune o crime, como deveria, mas o faz com o trabalho por conta que muitos tentam desempenhar.

A ausência de alternativas se expressa na inoperância do programa Jovem Aprendiz, que deveria garantir a inserção formal dos menores no mercado de trabalho. Diante da ausência de emprego, fazer um negócio próprio, ganhar dinheiro na internet ou fazer entregas para os



aplicativos – sem ajuda ou apoio do governo – é o horizonte possível<sup>16</sup>. O outro, é o crime. A lei que impede o menor de trabalhar é tomada, portanto, como produtora de privação e incentivo à criminalidade.

Nos subterrâneos da precariedade, a partir de uma realidade compartilhada de necessidade e ausência de garantias e oportunidades elabora-se coletivamente o referido discurso. Identificá-lo oferece pistas para compreender a tração de outros discursos e movimentos. É o caso daquele que Jair Bolsonaro fez, em setembro de 2020, defendendo o trabalho infantil em uma de suas *lives*, acompanhado de uma jovem *youtuber* de 12 anos. Na ocasião, o presidente dizia: “Deixa o moleque trabalhar, poxa. Eu trabalhei. Outro dia eu falei que aprendi a dirigir com 12 anos de idade (...) a molecada quer trabalhar, trabalha”. Duas semanas antes, Bolsonaro havia dito que, no Brasil, menores de idade “podem até fumar um paralelepípedo de crack, menos trabalhar”<sup>17</sup>. A costura entre esta realidade e suas percepções, o militarismo, o racismo e o punitivismo, potencializam e articulam as agendas da flexibilização do trabalho e do sucateamento dos instrumentos de sua fiscalização; e da redução da maioridade penal e do encarceramento em massa.

Longe de ser novidade, a oposição entre as figuras do trabalhador e do bandido está inscrita na formação da sociedade brasileira e organiza o imaginário e a gestão das populações em diferentes períodos, por meio de (sempre) renovados mecanismos de racialização e (des)classificação (Kowarick, [1987] 2019; Moura, [1988] 2019; Telles, [1993-4-9] 2013). O trabalho é necessário para manter o corpo vivo, mas também para habilitar-se a receber tratamento digno, diante da desigual distribuição da cidadania e sendo tal cisão o seu critério. A figura do vagabundo e do bandido é projetada como acusação sobre a população pobre e negra – e, notadamente, jovem. Provar o contrário é ônus do acusado e seu meio de provação é o trabalho disciplinado e regular, sem reclames ou protestos. Trabalhar é a forma de rejeitar o estigma que justifica e reproduz no cotidiano a desclassificação e a violação do sujeito.

Para uma população exposta permanentemente à precariedade, à inconstância e instabilidade – que no limite leva à pauperização –, esta fuga da figura do bandido e do vagabundo é permanente, afinal, o “mundo do crime” existe e oferece oportunidades, tão mais atraentes quanto mais escassas ou precárias são as alternativas. A uberização se acopla a essa

---

<sup>16</sup> A respeito da inserção dos jovens brasileiros no mercado de trabalho no contexto de recessão, Courseuil et al. (2020) apontam o expressivo aumento do desemprego de jovens de 14 a 29 anos, especialmente entre 2015 e 2017; e aumento na parcela de jovens em ocupações com características associadas à baixa qualidade do emprego, notadamente a informalidade. Segundo os autores “o trabalho por conta própria é o motor dessa tendência que aparentemente responde a outros estímulos além da fase do ciclo econômico” (p. 517).

<sup>17</sup> Ver: <https://exame.com/brasil/deixa-a-molecada-trabalhar-diz-bolsonaro-ao-defender-trabalho-infantil/>, acessado em 26/10/2021

máquina histórica de regulação da vida social no Brasil e lhe aperfeiçoa tanto no plano da superexploração, quanto no plano moral e ideológico. Mais que nunca, “não trabalha quem não quer”, já que praticamente não existem barreiras à adesão.

Sempre se pode dar um jeito com os impedimentos legais, físicos, subjetivos ou de qualquer ordem, quando o que está em jogo é o sustento e a necessidade e quando se tornam cada vez mais escassas garantias e alternativas. Resta a auto responsabilização pela reprodução cotidiana da vida individual e familiar. Ou, como diz um adolescente, “se você é menor e necessita tramar, tem que botar a cara no estilo brasileiro mesmo”. Esta operação é apresentada de forma clara na ponderação de um entregador *youtuber*, em um vídeo seu:

“Por mais que o aplicativo não seja lá aquelas coisas hoje em dia, igual era antigamente, é uma forma de ajudar aquela pessoa que tá sem emprego. Ou seja, na minha opinião, rouba quem quer. Muitos falam: ah, eu roubo porque eu não tenho opção. Mentira. Rouba porque quer. Porque opção tem. Só pegar uma bicicleta e pedalar como eu vejo muitos. Inclusive idosos, pessoas de idade, eu vejo trabalhando aqui no centro de bicicleta e não reclamam. Porque é um trabalho honesto e justo. Só que tem muitos que preferem a vida errada. Infelizmente é assim que as coisas funcionam. Oportunidade tem. Basta você querer correr atrás. Simples assim”. (C., entregador de aplicativos e *youtuber*)

Ao tornar superáveis as barreiras para a adesão aos aplicativos, expandindo as *possibilidades* de geração de renda, a uberização acaba com a “desculpa” de que “não tem opção” e reelabora os termos e sentidos da construção discursiva da cisão entre trabalhador e bandido. Quem escolhe aderir aos aplicativos está fazendo uma opção de vida, recusando as atividades que se situam fora da legalidade e/ou vinculadas às redes do crime organizado, em favor de um trabalho. O fato deste trabalho envolver possibilidade e não garantia de renda se torna um detalhe – as letras miúdas de uma ideologia.

A afirmação da honestidade e reivindicação de tratamento digno em função da *escolha* por trabalhar – ao invés de “roubar” – é, portanto, elemento definidor da subjetividade construída na conformação destas classes uberizadas. Quem, sem oportunidades e perspectivas, opta pelo trabalho nos aplicativos *merece*, deste ponto de vista, o reconhecimento de ter recusado a “vida errada”. Os aplicativos ocupam um papel relevante na operação da fronteira entre estes dois mundos.

Entregadores e motoristas de aplicativos experienciam, habitam e percebem de forma muito diferente – e, inclusive, contraposta – esta fronteira discursiva entre as figuras do trabalhador e do bandido e todo o campo de relações e conflitos que articula criminalidade, (in)segurança e discriminação com fatores marcadores de raça e classe e com o território. Estas diferenças serão discutidas atentamente mais adiante. Aqui, quero frisar que o fenômeno da

uberização se articula dispositivos estruturais da formação brasileira, definindo percepções e subjetividades no processo primeiro de constituição dessas novas classes.

O faz na medida em que se acopla a uma determinada construção social e conflitiva do espaço urbano e das características da população, atualizando-as em sua própria conformação. Reelabora, assim, não apenas a relação do cliente com a cidade e com o tempo, com seus compromissos ou com seu jantar, mas também a experiência dos entregadores e motoristas com os outros e consigo, com o seu bairro, com a cor da sua pele, com a imagem e os estigmas que mobiliza e com os quais negocia na busca cotidiana por dignidade material e simbólica. Ao reorganizar a dinâmica de exploração da força de trabalho e de afeição de renda, as plataformas incidem sobre as bases em que se funda o regime brasileiro de regulação e (des)classificação social e seus signos particulares de merecimento e exclusão.

### **1.11 A moto: sonho e realidade**

Davi fez uma espécie de vaquinha na família para tirar a CNH, comprar uma moto usada e fazer entregas. De início, o plano não era esse. Quando concluiu o Ensino Médio, em 2017, queria trabalhar com entretenimento: “eu queria fazer música, dança, gostava de cantar também e para isso hoje em dia o essencial é rede social. Tem que ser bom de mídia, estudar. Até por isso pensei em fazer faculdade ou um curso de marketing”. Mas a situação em casa apertou e o plano começou a parecer mais distante.

Incentivado por um amigo, recalculou a rota: ajudar a mãe a entregar salgadinhos e doces encomendados e, em troca, a família o ajudaria a realizar um outro sonho, mais tangível e com perspectiva de retorno financeiro imediato. Davi sempre foi aficionado por motos e aprendeu a pilotar cedo, com 12 anos. Com 18, poderia enfim tirar a habilitação. Com a habilitação e uma moto, poderia fazer entregas, ajudar em casa e ainda comprar suas coisas. O acordo foi feito, a família reuniu os recursos e Davi comprou uma CG 125 usada por pouco mais de 3 mil reais. Uma parte foi presente e outra ficou devendo para a irmã mais velha, o cunhado e um tio. “A minha família acabou fazendo um *sacrifício* ali”. Davi realizou um sonho, adiou ou suspendeu outro e tornou-se entregador de aplicativos.

O sonho de Davi – que era também o de Caíque – de ter uma moto reverbera um traço marcante da paisagem e da subjetividade das periferias da metrópole. A centralidade das motocicletas na vivência de jovens e adultos periféricos, como trabalho que constitui uma forma de vida não é novidade: se inicia nos anos 1980 e cresce desde então (Caldeira, 2012). Mas há uma mudança quantitativa e qualitativa em curso. Por um lado, o processo de uberização

envolve a mobilização de um imenso estoque de bens convertidos em meios de trabalho<sup>18</sup>, redes e habilidades desenvolvidas há pelo menos quatro décadas – mas impulsionada no século XXI –, por jovens e adultos moradores de periferias, cruzando e viabilizando a aceleração do funcionamento da cidade, encurtando tempos e distâncias.

Por outro, a uberização rompe uma espécie de monopólio e uma identidade particular, que marcava a dinâmica das entregas de motocicleta no período anterior e o grupo social dos motoboys. Ao embaralhar as distinções entre quem é e quem não é motoboy, os aplicativos rompem também a fronteira entre o objeto de desejo e o instrumento de trabalho, entre o sonho juvenil de ter uma moto – associado à adrenalina, liberdade, autonomia e status – e a necessidade de trabalhar e se sustentar. A realização do sonho torna-se, ao mesmo tempo, o investimento no trabalho, e o desejo se confunde com a garantia da sobrevivência.

O regime uberizado opera uma diluição do caráter profissional na atividade de entregas de moto, tornando tendencialmente dominante o trabalho amador (Abílio, 2020b, p.121). O que aumenta a centralidade da motocicleta na constituição da identidade, dos planos e prioridades de jovens periféricos. Além de reorientar a inscrição desse corpo coletivo no espaço urbano e social, nas periferias ou nos bairros nobres do centro, no horário do rush ou de madrugada, no trabalho ou no gozo do lazer. O foco aqui é a formação destas classes uberizadas, o que envolve o movimento de adesão dos sujeitos ao regime de trabalho e suas razões, percepções e elaborações; bem como as relações e as figuras que assumem perante os outros. Neste sentido, importa destacar como a uberização do mercado de delivery se acopla às figurações e relações precedentes associadas ao motofrete, bem como participa determinadamente de sua transformação.

Historicamente, o motoboy é uma figura tão invisibilizada e discriminada quanto indispensável e incapaz de ser apagada. Tal contradição se expressa, por exemplo, na disputa entre motofretistas e motoristas de automóvel pelo espaço viário, envolvendo acidentes e conflitos, ou, ainda, na discriminação sofrida em portarias de edifícios residenciais e corporativos. A figura pública dos motoboys na cidade se situa na sobreposição entre a dependência, o medo e a desconfiança. No contexto de articulada expansão do número de motocicletas e motociclistas e da plataformização do mercado de delivery, nos anos 2010, estes elementos são potencializados pelo crescimento do volume das atividades de entrega, em número de pessoas e pedidos e importância no cotidiano.

---

<sup>18</sup> Segundo o Observatório das Metrópoles (2019), entre 2008 e 2018, a frota de motos cresceu 105% no Brasil, indo de 13 milhões para 26,7 milhões. Ainda que abaixo da média nacional, o crescimento na Região Sudeste é expressivo, com um aumento de 80%, indo de 5,5 milhões para 10 milhões de motos.

Contudo, outros fatores se somam a este campo de relações e conflitos, operando importantes deslocamentos, inclusive na identidade e no reconhecimento do trabalhador do setor. A figura dominante deixa de ser a do “motoboy raiz” e passa a ser a do entregador. Um dos fatores que participam desta reconfiguração é a maior projeção na motocicleta e na pilotagem de elementos de desafio e prazer, realização e ostentação, que se entremeiam à atividade de trabalho no cotidiano. Carregadas por uma multidão de jovens para o mercado uberizado de entregas de pequenas cargas, as culturas periféricas do grau e do corte de giro<sup>19</sup>, do rolê, do funk e dos bailes assumem centralidade na constituição da imagem, das identidades e dos conflitos internos e externos desta nova classe.

As acrobacias, a alta velocidade, os estouros do motor pelas vias de toda a cidade e as massivas concentrações de jovens motoqueiros em bailes ao ar livre nas periferias, no entanto, estão longe de ser uma unanimidade. Associadas ao risco de acidentes e ao incômodo das vizinhanças, esta densa cultura emaranhada à rotina e às imagens da classe passou a ser condenada por uma coalizão plural: autoridades públicas, motoboys mais velhos e experientes e o PCC. Os motoboys veteranos condenam o “bololô” e a ostentação, por “manchar a imagem do pai de família”, transformando o motoboy em bandido. Enquanto isso, no fim de 2021, grandes faixas foram afixadas pelo PCC em periferias de cidades paulistas, nas quais se lia: “Proibido tirar de giro e chamar no grau. Sujeito a cacete. Não aceitamos isso na nossa comunidade”. O objetivo era manter o sossego e evitar acidentes, especialmente com crianças, em regiões reguladas pela facção.

### 1.12 Os “apps” e o fim do mundo do “motoboy raiz”

“A solução é você arrumar algo fixo, que pague mais, e app seja só um bico. Seja restaurante ou em outro trampo de entregas mesmo. CLT tá R\$2800,00. Para mim é pouco. Os contratos bons se foram com a chegada dos apps. Comecei trabalhar como motoboy em 2005 e a saída mínima era 11,00. Era registrado tinha férias, décimo terceiro, FGTS e etc. Hoje, qual é o valor mínimo que está sendo pago? E sem direito nenhum? Então, não tem jeito. É Ifood” (Walter, 42, motoboy “raiz”).

A chegada dos aplicativos opera uma diluição das fronteiras entre quem é e quem não é motoboy, alterando condições, relações e identidades. Desvalorização semelhante àquela que aconteceu com Artur, no ramo da segurança do trabalho, acontece com o “motoboy raiz”: a flexibilização do recrutamento, do consumo e da remuneração do trabalho em um mercado

---

<sup>19</sup> A prática do “grau” consiste em empinar motos e bicicletas em movimento, entre outras acrobacias. O “grau” é reivindicado por praticantes como uma paixão e um esporte radical. O Código Brasileiro de Trânsito (CTB) considera malabarismos e equilíbrio em apenas uma roda uma infração grave (art. 244, inciso 3). Cortar ou tirar de giro significa apertar a embreagem e acelerar a moto para provocar uma explosão no escapamento, produzindo um ruído semelhante ao de um tiro, conhecido na gíria como “bololo”.

específico opera um rebaixamento das condições e dos ganhos da atividade. No caso dos aplicativos, tal movimento é potencializado pela racionalização e escala viabilizados pelo uso intensivo de tecnologia e suas formas de mobilização e gerenciamento.

Em um primeiro momento, os aplicativos até representaram para os motoboys veteranos uma via para complementar renda e reduzir sua dependência das antigas empresas de intermediação e suas formas diretas de gerenciamento. Mas, com sua “eficiência” e preços baixos, logo as plataformas fulminam as figuras anteriores de intermediação, reduzindo significativamente os contratos fixos de entregadores. Assim, ainda que o motofrete fosse também uma atividade marcada por precariedades e estigmas, a chegada dos aplicativos acaba por produzir frustração e ressentimento nos motoboys veteranos, diante das novas dinâmicas e dos novos trabalhadores deste mercado, tanto ciclistas quanto motoqueiros.

Este choque guarda alguma semelhança com aquele que ocorreu no início das operações dos aplicativos de transportes de passageiros, envolvendo taxistas, que chegaram a resultar em confrontos físicos e depredações de veículos. Mas o modo diferente como as plataformas se relacionam com a composição anterior dos mercados de transporte e entregas produz relações e percepções também diferentes em cada uma destas classes.

No caso dos motoristas de aplicativo, mesmo com uma infinidade de perfis e trajetórias, todos compõem uma nova categoria. As plataformas não são uma nova forma de pedir um taxi, mas um novo mercado de transporte individual de passageiros, de consumo cotidiano, popular e massificado. No caso das entregas, ainda que minoritária, uma parte relevante dos entregadores já era motoboy: compartilhavam um conjunto de códigos e representações entre si e com outros atores, envolvendo direitos, negociações e um sindicato. Enquanto a fronteira entre taxistas e motoristas de aplicativo foi reforçada – com conflitos violentos e *lobby* –, a que separa os antigos motoboys dos entregadores de aplicativos foi diluída. Assim, estas tensões ocorrem no interior de uma nova categoria, conformada nas sobreposições e atravessamentos entre “motoboys raiz” e os novos entregadores “amadores”.

Estas tensões marcam a formação da nova classe dos entregadores. Bem ou mal, uma parte enxerga os aplicativos como *solução* que surgiu em meio à crise, enquanto outra os veem como um desastre. Isto é, a desestruturação de uma inserção profissional que, mesmo precária e informal, envolvia alguma estabilidade e perspectiva, ganhos melhores e uma identidade construída por décadas. No início dos anos 2000, como reporta um interlocutor de Vera Telles (2006), ter uma moto era “estar com a faca e o queijo na mão”, dispondo de mais oportunidades. A uberização aumenta a competição, reduz acordos e ganhos, inclui pessoas vistas como “despreparadas” para realizar as entregas e que mancham a imagem do que, para os “motoboy

raiz”, era uma profissão e se tornou um “bico”. Aqui, a clivagem geracional tem um peso especial. A indistinção entre desejo, trabalho e gozo é tomada como “molecagem” por veteranos que defendem seu status de “trabalhador” e “pai de família”.

### 1.13 Moto: sustento, ostentação e consciência

Alguns dos funks preferidos de muitos jovens entregadores dão acesso às subjetividades fabricadas nesta fusão entre necessidade e desejo, sustento e realização, tão afinada ao fenômeno da uberização. Em Giro Loko, MC<sup>20</sup> Paulin da Capital canta:

“Domingueira, segura,estou chavão de Tiger  
 Acelero com vontade  
 Giro louco na quebra com moção  
 Tá porra, ela tá de Dart  
 O favela destaca no cordão  
 O pingente escrito: Felicidade  
 Resumindo o que hoje vai dar bom  
 Bailão na comunidade  
 Pro alto é só dose na mão, então  
 Deixa os menor passar  
 Que é foguete pra lá e pra cá  
 Tenera pra lá e pra cá  
 Triumph pra lá e pra cá  
 E as novinha querendo montar  
 Que é foguete pra lá e pra cá  
 Tenera pra lá e pra cá  
 Triumph pra lá e pra cá”.

(“Giro Loko”, MC Paulin da Capital)

A letra expressa todo um universo de satisfação e reconhecimento – o “moção”, o “bailão da comunidade”, o “pingente escrito: Felicidade” – que se articula em torno do “foguete” (a moto), sua aceleração e suas marcas e modelos: Tiger, Dart, Tenera e Triumph. Parceiro de Paulin da Capital, MC Lipi era entregador. Com músicas como como “Motoloka”, “Vitória chegou” e “Olha esses robôs”, MC Lipi chegou a ser o 11º artista mais ouvido no Brasil em meados de 2020, superando nomes como Anitta e Luan Santtana. Em “Olha esses robô: despertador das favelas”, MC Lipi canta que o “vraal” dos modelos F8, Trasalp e Kawasak (“o barulho dos robozão...”) nas vielas são o “...despertador da favela”. Em outro *hit* – “Sem sinal, Motoloka” – diz:

“É GL. É o Lipi  
 Emplacando mais um hit  
 E se eu falar o tanto de robô  
 Que eu comprei esse ano  
 Vão falar que tô mentindo

<sup>20</sup> Abreviação de Mestre de cerimônia, expressão que se refere a uma pessoa responsável por deixar os convidados de um evento entreditos, hoje muito utilizada para se referir a cantores de rap e de funk.

Vão falar que eu tô roubando”.

(“Sem sinal. Motoloka”, MC Lipi)

Temos novamente as marcas e modelos, a presença sonora, o desfrute e o reconhecimento na favela. O número de motos compradas dá a medida do sucesso, que não é fruto de *roubo*, mas de um *hit* emplacado. Na canção, o funk dá acesso à realização e à ostentação, expressas nas motos e festas, mas é também uma dupla recusa: da vulnerabilidade e do crime. No centro está a família e a fé, como mostra MC Lipi em “Vitória chegou”:

“E uns anos atrás  
 Eu discuti com os meus pais  
 Tava tudo desandando, fui demitido do trampo  
 E não tava ajudando em casa  
 Mas não analisei  
 Que eles queria meu bem  
 E deixei minha coroa na preocupação  
 De eu entrar pra vida errada  
 Não quis saber de estudo  
 Meu pai me xingou de tudo  
 Quase me pegou no murro  
 Ôh menino vagabundo!  
 Falei que ia virar cantor  
 Eles não acreditou  
 Até que a vida me mostrou que eles tinha medo  
 De eu passar o que eles passou  
 Ôh, vitória chegou  
 Deus abençoou  
 O barraquin' de madeira, os buraco da telha  
 Ele já tampou, amém!”.

(“Vitória chegou”, de MC Lipi)

Em entrevista para o portal G1<sup>21</sup>, MC Paulin da Capital sintetiza a relação entre imaginário de potência e ostentação, o trabalho com as entregas e um cotidiano de privação: “A moto dá pra dar ‘um grau’. Tem gente que sonha em ter uma moto para andar na quebrada, e nem bicicleta tem para sonhar. E têm os motoboys sofredores. É um meio de trabalhar também”. Juninho Love, produtor dos MCs completa: “A molecada vê o ‘robozão’ como um prêmio para eles. A maioria é motoboy, ou ajudante do motoboy, no trabalho do dia a dia. Para quem não tem poder aquisitivo, uma moto BMW GS é um sonho”.

Estes artistas se situam no subgênero do funk consciente. Segundo Thiago Torres (2020), conhecido como Chavoso da USP em seus canais nas redes sociais,

“os elementos centrais que a gente vê nesse novo funk consciente. Ela fala sobre a pobreza, sobre a vida na periferia, sobre problema com trabalho (seja a falta de trabalho ou a precarização do trabalho), sobre a entrada no crime como consequência da pobreza, fala de abandono. Mas fala também, por outro lado, da superação desses problemas, principalmente, através do funk. Fala da conquista de bens materiais. E de um modo geral da esperança. A esperança é talvez o elemento central desse novo funk

<sup>21</sup> Ver: <https://g1.globo.com/pop-arte/musica/noticia/2020/06/29/despertador-da-favela-como-a-cultura-das-motos-em-sp-fez-acelerar-a-carreira-do-mc-lipi.html>, acessado em 14/05/2021.



paulista que está em alta nesse momento. [...] E os elementos dessa esperança vem dessa possibilidade da conquista daqueles bens que você quer e vem principalmente da sua fé evangélica e da força da sua família, principalmente na figura da mãe”. [...] A gente tá vivendo num período de aumento de precarização da vida e de precarização do trabalho e o funk tem crescido muito aqui na periferia como alternativa para você não ter que seguir nem pelo crime e nem pelo trabalho precarizado [...]. E infelizmente, a educação, o estudo, um diploma, uma faculdade continua não se apresentando como uma alternativa. Até porque a gente tá vendo que mesmo quem tá se formando tá ficando sem trabalho” (Torres, 2020).

O sucesso no funk oferece, *por cima*, um caminho para acessar o consumo e a realização de sonhos e desejos, escapando ao mesmo tempo do crime e do trabalho precarizado. De certo modo, pode-se sugerir que os aplicativos oferecem para os jovens periféricos, *por baixo* e de forma massificada, uma experiência parcial e possível desse mesmo movimento, que tem na moto o meio e o objeto de sustento, realização e desejo. Os demais elementos, como já vimos, também compõe esta experiência e moldam a consciência destes sujeitos: a vontade de “ter as coisas” e de ajudar a família, a centralidade da figura da mãe, a rejeição ao crime e a fé. Nem todos podem ser MCs de sucesso, mas todos podem ser entregadores. Mas e os estudos e a qualificação, não seriam uma alternativa?

#### **1.14 Estudos: você está na pior rota para o momento**

Nos anos 2000 e 2010, o número de matrículas no ensino superior passou por significativa expansão e democratização, incluindo grupos sociais historicamente excluídos das universidades, notadamente, negros e pobres. Tal expansão e democratização foi mais concentrada na rede privada, por meio de bolsas e financiamento estudantil (Heringer, 2018). O processo foi um dos carros-chefe do lulismo. Reunindo sonhos e ambições, oportunidades e exemplos a volta, a formação superior ganhou peso na definição das estratégias de vida de jovens de famílias pobres e de classe média baixa. No contexto de crise e desemprego – incluindo parentes e conhecidos diplomados –, contudo, o apelo da formação universitária tem seu encanto quebrado.

A adesão aos aplicativos para fazer entregas passa a ser uma estratégia que tensiona e rivaliza com a do prosseguimento dos estudos e da qualificação. Em muitas trajetórias, como a de Davi, os planos de estudar foram deixados para depois, em favor do trabalho nas plataformas, devido aos imediatos retorno e possibilidade de realização. Em outras, são estratégias casadas: fazer entregas ou corridas para poder fazer a faculdade e, um dia, deixar os aplicativos. A tensão entre estas duas perspectivas revela percepções diferentes entre aqueles que estão entrando e os que estão há mais tempo nos “apps”. Veteranos já impactados pela precariedade da rotina

uberizada e desiludidos com seus ganhos alertam os mais novos para que busquem alternativas e invistam na qualificação como recurso para romper o ciclo da precariedade. A frustração de Carlos, motorista, se converte em conselho:

“Eu acho que [trabalhar nos aplicativos] tem que ser um tempo só. Até estabilizar uma vida, uma família. Porque isso aí não estabiliza ninguém. Eu vejo nego aí se matando pra ganhar merreca. Eu to incluído nesse meio, por enquanto, porque a minha intenção não é ficar dirigindo pro resto da minha vida, não. Eu tenho 40 anos e eu tenho muita capacidade. Eu acho que todos aqui tem muita capacidade. Então é só fazer e só querer. Da mesma garra que você fica 15, 16 horas dirigindo, você pode ficar 3 ou 4 horas estudando. Eu tenho duas formações: eu sou analista de sistemas, eu fiz curso pra servidor, e ano que vem eu quero fazer psicologia. Eu acho que tem que ter uma outra motivação, pro cara sair dessa e fazer um curso, fazer sei lá, alguma coisa que ele se encaixe no meio do trabalho. Porque pra mim isso aqui é só um passatempo, se deus quiser, uma chuva, uma tempestade que tá passando na minha vida” (Carlos, 40, motorista de aplicativos).

Mas acúmulo de diplomas que não cumpriram o papel de “passaporte” para melhorar de vida e sair do circuito dos empregos precários, é uma experiência social implacável: afinal, quantos motoristas e entregadores de aplicativo e outros trabalhadores precarizados têm um diploma ou chegaram a iniciar uma faculdade, sem que a aposta tenha garantido a evolução esperada?<sup>22</sup> Nas gavetas, o diploma que já foi objeto de orgulho e esperança, se converte em frustração e ressentimento timbrados, às vezes com um rastro de dívidas do financiamento e “nome sujo”<sup>23</sup>. Nesta paisagem, o conselho de Carlos perde força.

A crise e a ampliação do desemprego atingem em cheio o valor dos diplomas no mercado e na subjetividade da geração mais jovem. Como vimos, a deterioração do mercado de trabalho reduz a absorção de profissionais adultos, mesmo com curso superior ou técnico e experiência, antes vistas como um diferencial e uma garantia. Em paralelo, muitos jovens que concluíram o ensino superior durante a crise não encontram oportunidade na área de formação, dispondo no máximo de maior competitividade na disputa por vagas que requerem baixa qualificação e oferecem baixas perspectivas de rendimentos, estabilidade e carreira.

A referida expansão e democratização do ensino superior teve limites importantes como política pública. Notadamente, a sua (não) adequação a demandas específicas por mão de obra qualificada; e a oferta de vagas concentrada em cursos cujo custo de oferecimento era baixo – como direito e administração de empresas, por exemplo – e a capacidade de absorção no mercado era reduzida e/ou dependia de habilitações e mais etapas de formação para efetivo

<sup>22</sup> Ver: <https://economia.uol.com.br/reportagens-especiais/profissionais-com-faculdade-viram-uber/#page4>, acessado em 03/11/2021.

<sup>23</sup> Em 2021, a inadimplência alcançou mais da metade dos contratos do Fies em fase de pagamento de dívida, o que equivale a 2 milhões de pessoas. Ver: <https://g1.globo.com/educacao/noticia/2021/09/17/mais-de-1-milhao-de-formados-estao-ha-mais-de-3-meses-sem-pagar-o-fies.ghtml>, acessado em 26/10/2021.

acesso ao mercado (Lima, 2012). Gerou-se, assim, um excedente de diplomados, que não são contratados em suas áreas e não completam a trajetória da ascensão via formação superior, direcionando-se a vagas de nível médio, remuneração baixa e sem progressão vertical possível – ou persistindo no desemprego. Esse caldo de frustração e desencanto<sup>24</sup> desce em cascata até a geração mais jovem, que encontra o projeto do ensino já bastante enfraquecido, provocando redução das expectativas e até certo ceticismo com a qualificação.

O desejo pela qualificação, pelo conhecimento ou pelo reconhecimento associado ao ensino superior segue existindo e sendo acalentado por muitos jovens e suas famílias. Contudo, na crise, a necessidade de trabalhar e os planos de estudar colidem. Caio (22), por exemplo, chegou a iniciar o curso de economia, cujas mensalidades eram pagas com o rendimento obtido nos aplicativos. Quando o pai perdeu o emprego, Caio passou também a fazer entregas de moto, gerindo minuciosamente sua rotina. Mas foi ficando “apertado demais”. Primeiro, passou o curso para a modalidade a distância. Depois, optou por trancar, por não estar conseguindo acompanhar e aproveitar – “Fica para uma outra hora”.

Numa situação de premente necessidade de renda e acentuada competitividade, ganhos baixos e ausência de direitos e garantias, é preciso trabalhar o máximo possível – o que vai ao limite em regimes uberizados. O tempo, a energia e a prioridade para estudar vão ficando cada vez menores. No avançar da crise, quanto maior a vulnerabilidade, mais o estudo fica para trás ou para depois, em uma vida que se organiza em torno da imediatez da necessidade e do sustento. Não quer dizer que a educação formal não tenha valor. É desejada, respeitada e fator de distinção no interior dessas classes. O que se perde é seu valor no mercado. Desvalorizando-se como investimento, passando a ser encarado com ceticismo entre os mais novos e frustração e ressentimento entre os mais velhos.

### **1.15 Dívidas e “nome sujo”**

No primeiro semestre de 2015, Sérgio (37) foi dispensado do emprego que teve durante oito anos como representante comercial de uma fábrica de peças para eletrodomésticos. Entre breves experiências sem sucesso como corretor de imóveis e membro do setor administrativo de uma franquia de restaurantes, acumulou dívidas e problemas familiares, que afetaram sua

---

<sup>24</sup> Para Pierre Bourdieu (1998), a “inflação de diplomas” provoca “desclassificação estrutural” nos membros de uma geração: uma defasagem entre promessas e expectativas e a identidade social que o trabalho disponível oferece. O que recai mais gravemente sobre os jovens das famílias trabalhadoras. Tal defasagem provoca mal-estar, desilusão, frustração e ressentimento, que no limite nutre um “humor antiinstitucional” (p. 161-163).

saúde psicológica. A saída foi reunir e colocar para rodar, em 2016, os recursos necessários para ganhar dinheiro como motorista de aplicativo. Além da “experiência com público” – habilidade que destaca orgulhoso, Sérgio contou com o “apoio maravilhoso da (minha) mulher, sem ela eu não sei o que teria sido”.

O apoio, no entanto, não se restringiu ao afeto e à compreensão com o momento difícil do marido, estendendo-se ao financiamento de um carro em seu nome, já que Sérgio estava com o “nome sujo”. Estar com o “nome sujo” significa estar com o CPF negativado em um cadastro de proteção ao crédito, devido à inadimplência, o que dificulta a tomada de crédito e financiamento no mercado. Em março de 2019, um recorde de 63 milhões de brasileiros, mais de 40% da população adulta, estava nesta condição. No pico da pandemia, em abril de 2020, o número bateria um novo recorde de 66 milhões de pessoas, para então ficar em 64 milhões, em dezembro de 2021 (Serasa Experian, 2022).

A dívida é um dos motores da uberização. Sérgio já estava com o nome sujo quando considerou serem os aplicativos a única forma de “sair do buraco”. Repetiu um expediente comum: recorrer a familiares para que emprestem o nome – isto é, assumam o risco – para o financiamento de um carro ou moto, viabilizando a empreitada. A dinâmica revela, mais uma vez, a centralidade da família no processo de se uberizar. Mas revela também como as grandes distâncias que separam Sérgio – um experiente representante comercial branco, de “classe média” e meia idade – de adolescentes periféricos, negros e nascidos em famílias marcadas pela vulnerabilidade social, como Bruno e Davi, podem ser encurtadas. A necessidade, o senso de urgência, a falta de alternativas, a mobilização de recursos domésticos e familiares e as estratégias para dar conta das condições legais e burocráticas ou driblá-las, mirando a sobrevivência, promovem inusitadas aproximações na uberização.

Além de importantes vetores de entrada nas plataformas, o endividamento e seus constrangimentos são também incentivos para que as pessoas não deixem os aplicativos. Pagar as dívidas e “limpar o nome” está associado à possibilidade de dispor do crédito necessário para acessar produtos e serviços complexos. O que não diz respeito ao luxo ou à ostentação, mas à vida cotidiana em uma sociedade na qual a sobrevivência, a realização e as relações se tornam cada vez mais inseparáveis de redes de comunicação que dependem de dispositivos tecnológicos sofisticados, complexos e caros e de instrumentos financeiros que viabilizam o consumo corrente em situação de permanente não garantia e oscilação na renda doméstica – a régua do trabalho e do consumo é, para cada vez mais pessoas, a fatura e os juros do cartão e menos o salário (Lazzarato, 2014).

Em suma, a dívida e o cadastro negativo interdita ou ameaça interditar o consumo e o acesso a meios de trabalho e sociabilidade. Isto inclui esferas fundamentais – como saúde e educação – crescentemente mercantilizadas não apenas entre as classes médias de rendas altas, mas também entre as classes médias baixas e as famílias pobres. O processo de mercantilização avança, desde o início do século, por todos os setores da vida e se enraíza entre todas as classes sociais (Lavinias e Gentil, 2018). É o que diz o motorista Rogério (49):

“Foi dito aí que ninguém é obrigado a trabalhar em aplicativo, que trabalha quem quer. Mas não é bem assim. Fiquei desempregado há um ano, estava a ainda estou com casa em construção, um carro financiado comum, com pouco mais de trinta parcelas ainda a ser quitadas, dois filhos que estudam em escola particular e o único jeito foi trabalhar com aplicativo” (Rogério, 49, motorista de aplicativos).

Também Carlos (40) atribui às dívidas a adesão às plataformas: “Na verdade, eu fiquei esse tempo parado, cuidei do meu pai de câncer, mas como as minhas dívidas são muito altas, aí eu não tive como, eu fui pro aplicativo”. Jéssica (42), entregadora de “app” e recepcionista em um prédio de escritórios, relaciona o acesso ao crédito à necessidade de comprar aparelhos eletrônicos:

“Não teve jeito, tinha que entrar uma renda extra, entendeu? Porque eu já tinha estado com dívidas e limpei. Deixei tudo direitinho. Mas aí eu comecei de novo a não dar conta. E é muito duro não poder proporcionar, porque tem coisa que tem que ter. Você pensa assim: como é que eu vou deixar meu menino sem um celular, agora nessa pandemia ainda? É melhor dar e ensinar o valor das coisas do que ele começar a fazer igual muitos outros, né, que vão pelo caminho mais fácil, mas que não é o certo. (...) Então, graças a Deus, agora eu to com um trabalho e conseguindo fazer essa renda extra” (Jéssica, 42, entregadora de aplicativos).

O desemprego e a pauperização produzem situações em massa de não pagamento de contas de serviços básicos como eletricidade, internet e telefone); de mensalidades escolares e planos de saúde; empréstimos bancários e faturas de cartão de crédito; cartões de hipermercados, lojas de departamento ou material de construção; bem como de financiamentos imobiliários ou de veículos. A dívida produz um pária do consumo em uma sociedade hipermercantilizada. Sem oportunidades de trabalho, renda suficiente ou garantias, é a pessoa que tem que “correr” por ela mesma – no caso, a pessoa jurídica, que gera renda por conta, é que vem em salvamento da pessoa física negativada.

O crédito organiza parte importante da vida das pessoas: comprar um aparelho celular, um carro ou uma moto, material de construção, empenhar a renda em determinados gastos imediatos e transformar outros em compromissos para serem honrados no futuro. É um instrumento complexo e fundamental de gestão da sobrevivência em um contexto em que a já precária solidariedade social passa por um processo de violenta desconstrução. Sem garantias sociais e nos mercados de trabalho e prestação de serviços, resta a família e o próprio sujeito

para agir em seu favor – e o jeito de “ajudar” a si mesmo é estabelecer compromissos no tempo, isto é, tomar crédito, o que implica pagar juros ao operador.

Quando não se consegue arcar com o compromisso passado, é preciso assumir um novo, para suprir a demanda urgente e imediata por renda para sobreviver; ou, se não houver emprego, para levantar recursos a serem investidos em uma atividade que gere renda, cuja medida será dada pela soma do necessário para sobreviver com o que há por honrar, incluindo juros. Em outras palavras, o duplo desafio de forrar a barriga e limpar o nome, sobreviver objetiva e subjetivamente, sem cair em tentação ou em depressão. É a dívida que, muitas vezes, leva aos aplicativos, requerendo novos investimentos e compromissos, que passam, por sua vez, a definir o número de horas ou a meta de ganhos. A cadeia do endividamento e a uberização guardam, assim, uma profunda afinidade.

### **1.16 Projeto individual ou projeto familiar**

Em uma situação de necessidades prementes e desestruturação da vida em suas dimensões objetivas e subjetivas – determinada pela falta de trabalho, renda ou outras garantias –, é a família, na maior parte das vezes, que constitui o espaço imediato de apoio. É ela que cumpre a função de resgatar ou dar um “empurrão”, ao mesmo tempo em que aparece como provedora ou fiadora dos recursos necessários para o empreendimento “individual” para “sair do buraco”. Como sugerido, Sérgio é muito diferente de Davi, mas em cada caso, a família é mobilizada para superar as (últimas) barreiras que lhes separam da possibilidade de se uberizar. A falta de dinheiro ou condições para financiar o carro ou moto e a necessidade de uma identidade não são barreiras intransponíveis para a uberização. Depois de convencer-se a aderir aos aplicativos e mobilizar energia e recursos próprios, a mobilização expande-se para a unidade familiar, para superar os obstáculos que restam.

O que essas trajetórias e dinâmicas revelam é que o caráter individualista que ocupa o centro da ideologia empreendedora, hegemônica de nosso tempo, não corresponde à experiência concreta da vida, cuja viabilização depende do tecimento e ativação de redes imediatas de vínculos e afetos, por onde correm também recursos materiais. A descontinuação e desconstrução das redes públicas e sociais de proteção, garantia e solidariedade e de projetos de integração e geração de oportunidades são acompanhadas pela precarização de regimes e vínculos de trabalho e prestação e forte incentivo à financeirização e à “conta própria” – é o indivíduo que deve responder por sua sobrevivência.

No entanto, como se apontou criticamente à exaustão e há muito, a autossuficiência do indivíduo não passa de uma renitente ficção da modernidade, verdadeira ideologia no sentido marxiano. Isto vale para o gênio, para o capitalista, para o trabalhador masculino, para a participação na ágora ou na esfera pública (Butler, 2018; Federicci, 2016; Marx, 1983; Pateman, 1992) – e vale também para o empreendedor contemporâneo. Como sempre, esta ficção é útil e produtiva, fornecendo uma gramática para a justificação e mistificação da enorme fortuna de uns e da massificada precariedade induzida de tantos.

Na contraface deste processo de desconstrução das redes de solidariedade social, acompanhado pelo enraizamento da financeirização, é o núcleo familiar que suporta o indivíduo, investindo seus braços, abraços, “empurrões”, espaços, economias e vínculos em uma operação de resgate e produção que é, em seu suporte e em seu objetivo, coletivo e nunca individual. O indivíduo não vive e não “sai do buraco” sozinho, mas com a família e seus recursos. Ao mesmo tempo em que seu trabalho e renda não visa apenas a própria garantia e sustento, mas os da família: a “coroa”, o pai doente, a escola dos filhos, a irmã que dá “problema”, o filho que precisa de um celular e não pode ser levado ao crime.

É no mundo civil que a ideologia se reforça, pois o sujeito é radicalmente individualizado do ponto de vista de seus vínculos de proteção e garantias com o Estado e no mercado de trabalho e prestação de serviços. Estes vínculos se desfazem tão logo se emite a nota, se encerra a corrida ou se confirma o recebimento – e se dá uma ou cinco estrelas. No mundo da vida, tudo tende a se resumir a compromissos consigo mesmo, com os credores ou com prestadores de serviços. Pensemos, novamente, nas modalidades jurídicas e financeiras voltadas ao microempreendedorismo, sua promoção e publicidade, no apelo à contratação de matrículas escolares ou de planos de saúde, segurança privada e previdência.

Deste ponto de vista, o sujeito está sozinho, pois a cada ano, mês, semana, hora ou minuto sua garantia se rompe e, para refazê-la, é preciso trabalhar e pagar. A responsabilidade pela vida e pela reprodução – de si e da família – passa a ser cada vez mais privada. As necessidades são crescentemente sanadas com produtos. Tal descontinuidade e efemeridade do tempo e dos vínculos civis é acompanhada por um esvaziamento de qualquer noção de cidadania como direito, igualdade e garantia da dignidade, o que dá lugar a um projeto de consumo e dívida, tão fragmentar quanto permanente.

A “democratização” dessa condição flexível, ágil e ultramoderna – diga-se privatização, mercantilização, precarização e financeirização popular – institucionaliza a individualização do sujeito não proprietário na esfera civil. Mas à esta individualização, corresponde uma compensação, em igual medida, de caráter comunitário no âmbito familiar e grupos mais

próximos, em que se destaca a igreja. Trata-se, portanto da transferência da responsabilidade e da garantia (da vida) do público ao privado em sua unidade última: a família. É a família e a estrutura da vida privada que passa a dar a medida moral diante de uma vida pública fragmentada e hostil (Telles, 2013)<sup>25</sup>. Revela-se, assim, o vínculo entre o neoliberalismo e o reforço da unidade familiar e moralidades específicas de sua estruturação como lastros da vida social (Brown, 2019). A massiva adesão às plataformas, no contexto da crise, se dá em consonância e mútuo reforço a este movimento.

### **1.17 Sacrifício, fé e coragem**

Ao assumir riscos e empregar recursos para investir o sujeito das condições necessárias para buscar o sustento, a família está fazendo um verdadeiro “sacrifício”, para usar as palavras de Davi. “Sacrifício”, “fé e coragem”, “guerreiros” que “não se entregam” e que querem “correr pelo certo”. A velocidade estonteante da vanguarda da experiência tecnológica ultramoderna parece, contra intuitivamente, revolver o tempo e reconstituir uma vida vivida como saga e provação. Fora da família e de seus sacrifícios, da lida, do convívio com companheiros de batalha e da fé numa justiça que transcenda as fraquezas e perversidades dos homens e do mundo, só há a erosão do sujeito e do caráter. Fora da força e do certo, só há a fraqueza e o errado, a depressão e o crime.

Esta gramática que foge aos motes modernos é profundamente arraigada no cotidiano vivido, o qual, não por coincidência, também escapa às formas e promessas da modernidade. É nos seus termos que a experiência é elaborada e reprojeta sobre as relações e estruturas sociais daquele mundo público fragmentado e hostil, fornecendo uma constelação de sentidos para vivê-lo. As referências mobilizadas na construção deste imaginário não guardam, à primeira vista, uma coerência imediata: frases soltas atribuídas duvidosamente a personagens reais ou fictícios; lições apócrifas de cruzadistas, vikings, samurais ou empresários de sucesso do Vale do Silício; conhecimentos pseudocientíficos sobre os fundamentos biológicos da divisão sexual do trabalho; longos textos sem autor orientando como criar os filhos ou se dedicar ao trabalho; instruções de militares e pregações religiosas.

Natureza, tradição, família, honra, justiça, ordem, guerra e religiosidade compõe um campo discursivo e uma razão que permitem ler e se situar no mundo, redefinindo suas clivagens e revalorizando a si mesmo. O papel da religião e do militarismo na conformação

---

<sup>25</sup> Esta elaboração foi oferecida por Vera Telles (2013, p. 107), no início dos anos 1990, para o contexto de crise e primeira intervenção neoliberal no Brasil. Aqui, proponho sua retomada para a situação contemporânea.



dessa subjetividade é especialmente importante e vai muito além do vocabulário: são espaços, redes e instituições que oferecem socialização, acolhimento e soluções ou perspectivas para os desafios cotidianos, os danos psicológicos, sociais ou materiais. Voltaremos adiante a estas relações na rotina de motoristas e entregadores. Aqui, cabe registrar a relevância da passagem pregressa e do convívio presente de sujeitos que se tornam motoristas e entregadores de aplicativos (ou de pessoas de seu convívio) pelo exército, pelas polícias ou por empresas de segurança privada e o amplo pertencimento religioso.

Mais que quantidade, importa a qualidade da participação destes fatores nas trajetórias individuais e seu apelo junto aos colegas. Falar na constituição de uma subjetividade coletiva e compartilhada implica identificar referências e repertórios no processo de constituição de um determinado grupo, sua aderência e influência. Neste caso, a autoridade moral de ex-policiais, ex-seguranças e ex-soldados é reforçada por histórias, status, habilidades e vínculos valorizados pelos colegas – o que inclui o valor dado ao porte de arma de fogo e à habilidade técnica e psicológica de reagir por conta própria às ameaças de “bandidos”, por exemplo. O que se acopla às experiências generalizadas e cotidianas de assaltos, sequestros e roubos de motocicletas e carros, oferecendo um campo discursivo e de possibilidade práticas para lidar com o medo, a violência e a sensação de impotência.

Também é assim no caso do pertencimento religioso. Para além do reconhecimento moral e social do fiel, a igreja e sua comunidade são espaço de acolhimento, de recomposição diante do fracasso ou da tragédia, de acessar capitais sociais e construir vínculos na contramão da fragmentação, combinando uma razão que sistematiza e orienta a compreensão do mundo, com instrumentos sociais para enfrentar os desafios cotidianos. Aqueles indivíduos que carregam essa referência e dispõe efetivamente destes recursos – demonstrando relativas segurança, disciplina e foco em lugar de desespero – contam com respeito e exercem influência sobre seus pares, inscrevendo seus repertórios de forma privilegiada na constituição do grupo. As práticas, instituições, vínculos e imaginários militaristas e religiosos se somam à família para tecer um mundo próprio de proteção, confiança e sentidos em meio ao desmantelamento de regimes de solidariedade social ou de suas promessas.

### **1.18 “Fuga” do emprego: “correr atrás”, acreditar e batalhar**

Não é só pelas avenidas da dívida e do desemprego, da espreita da pauperização e da urgência, desestabilização psicológica e familiar que se chega às plataformas. São igualmente relevantes as trajetórias de adesão aos aplicativos por *preferência* – sem prejuízo da apreciação

crítica que se possa ter do que é preferência (Miguel, 2011). Raimundo é um motorista de aplicativo de 28 anos que optou por sair do emprego que tinha para trabalhar nos “apps”. Em uma conversa com outros motoristas, compartilhou sua percepção:

“Às vezes a gente reclama de barriga cheia. Eu saí de uma empresa e vim trabalhar nos aplicativos. E, graças a Deus, eu já estou bem melhor nos aplicativos do que quando eu tava na empresa. Eu passava muita raiva. Trabalhava pra caramba. Meu serviço não era valorizado lá. Os caras não me aumentavam o salário. E eu trabalhava duro. Trabalhava pra caramba mesmo. E, assim, pelo menos no aplicativo, quando você se esforça, e você quer trabalhar, pelo menos você ganha, vê diferença, vê um retorno. Diferente de uma empresa. As vezes na empresa você se esforça e os caras falam que você é ruim, que você não presta. Foi o que aconteceu comigo. Então, graças a Deus, eu já estou conquistando algumas coisas na minha vida pelo aplicativo” (Raimundo, 28, motorista de aplicativos).

Rodrigo (24) e Edilson (22) também deixaram um emprego para dirigir pelos aplicativos:

“Eu estou no 3º ano da faculdade e no período da tarde eu faço estágio também, então para mim a Uber e 99 me proporcionam uma grande oportunidade: largar meu antigo emprego que me dava 1700, mas em contrapartida eu não trabalhava na área que estudo. Então eu sou muito grato a isso e ainda é minha fonte de pagamento das minhas contas e faculdade, que o estágio não compra nem as roupas que eu preciso usar para trabalhar” (Rodrigo, 24, motorista de aplicativos).

“Eu era manobrista. Trabalhei como manobrista durante sete meses. Aí eu migrei para os aplicativos na expectativa de um salário maior, para conquistar através do meu esforço” (Edilson, 22, motorista de aplicativos).

Tal como o grupo que chega aos aplicativos pela via da necessidade e da urgência, como última ou mais rápida opção, este outro também reúne condições, origens e qualificações diversos. Ainda assim, a preferência pelos aplicativos diante de outras alternativas, está associada a percepções de liberdade, autonomia e flexibilidade, relativas ao tempo, à progressão dos rendimentos e, de certo modo, à realização pessoal e superação.

A expectativa e a percepção do trabalho nas plataformas são construídas tomando por base a experiência própria ou de outros no mercado de trabalho, considerando desde rendimentos e jornadas até realização pessoal e relações com colegas e superiores. Este campo de experiências populares no emprego na última década é fortemente marcado por rendimentos baixos, jornadas cansativas, longos de deslocamento, estagnação, rotatividade e ausência de realização e reconhecimento. A condição de precariedade do trabalho vivenciada por vastos contingentes precede as reformas, tensionando a celebração da expansão e formalização do emprego no lulismo<sup>26</sup> e a agenda do emprego formal em si, informando as estratégias populares de viabilização do sustento na crise.

---

<sup>26</sup> Braga (2012, 2017), Santos (2018), Quadros e Krein et al. (2018) oferecem um adequado panorama sobre o processo de expansão e formalização do emprego durante o período lulista (2002-2016) e suas contradições. Em linhas gerais, importa destacar que a criação de postos de trabalho formal no período concentrou-se nas faixas inferiores de rendimentos (até 2 SM), baixa qualificação e alta rotatividade, reproduzindo a precariedade estrutural mercado de trabalho brasileiro. Mário Theodoro (2022) mostra, ainda, que esse processo contraditório repõe as

Neste contexto, as plataformas de trabalho surgem prometendo o controle do próprio tempo e a perspectiva de que os rendimentos acompanhem proporcionalmente o nível de esforço e dedicação. A flexibilidade de tempo e ganhos é acompanhada pela ausência de entrevistas e barreiras, além da eliminação da figura imediata do chefe e da demissão. Não é raro que, na comparação pragmática com os empregos, os aplicativos pareçam uma opção melhor, quando não são a única. Não se trata de arbitrar a correção destas percepções, mas de reconhecer sua ancoragem em experiências concretas, e que movem processos concretos.

Assim, para Rodrigo, que está cursando a faculdade e quer fugir da frustração salarial e relativa às funções que cumpre no emprego, as plataformas representam uma possibilidade de gerir o próprio tempo, liberando uma parte do dia para fazer um estágio em sua área e deslocando para o trabalho com aplicativos no período noturno a complementação necessária de renda para pagar as contas, a faculdade e as roupas, o que o rendimento do estágio não é capaz de cobrir. Raimundo, por sua vez, quer fugir da desvalorização e sentir diferença e retorno, obter conquistas para a vida, a partir de seu esforço pessoal.

A “fuga” do emprego como ele é não é um elemento menor neste processo de recomposição das formas de vida e das subjetividades que ocorre durante a crise e alimenta enormemente o fenômeno da uberização. Não resta dúvidas que as promessas e expectativas que levam multidões aos aplicativos em grande parte dos casos se transformam rapidamente em frustrações e novas tragédias pessoais. Contudo, este dado não deve encobrir um outro: o de que, no contexto da crise, o emprego fixo não é apenas um posto perdido ao qual se deseja retornar, mas também aparece como um posto deixado para trás, já que incapaz de oferecer um horizonte de satisfação e realização material e simbólica, no presente e no futuro. A memória e a experiência em empregos de baixa qualidade somadas às demissões em massa e à bateria de reformas, cumpriram ao longo dos anos 2010 um papel determinante de redefinição do imaginário e da agenda do emprego, especialmente entre os mais jovens. A desconstrução do emprego não foi apenas objetiva, mas também subjetiva.

Este vetor está intimamente relacionado àquele, já referido, do empreendedorismo, que não pode ser resumido a uma simples falsificação ou distorção da realidade. Antes, trata-se de uma experiência concreta, histórica e estrutural. Há novidade, por certo, na positivação dessa experiência e em sua mudança de estatuto, isto é, na operação que a desloca de uma contingência e de um resíduo para o do projeto de vida e de nação. Estimulado e incentivado,

---

desigualdades raciais, o que se expressa não apenas na manutenção, mas no aumento da proporção da população negra na base da estrutura ocupacional. Como abordado anteriormente, a precariedade do trabalho é estruturalmente maior entre os jovens, o que é agravado na recessão (Courseuil et al., 2020).

lapidado ideologicamente e investido de recursos financeiros, publicitários e jurídicos em escala micro e individual, a “viração” é promovida a projeto nacional, acompanhado a consolidação do longo desmonte do “projeto do trabalhador” (Feltran, 2011).

O ponto a se destacar é que a ideia de conquistar uma vida digna, passa crescentemente a desviar do horizonte do emprego, apontando para um projeto próprio de trabalho e geração de renda, em que a autonomia e o esforço individual desbancam as figuras esmaecidas da garantia, da estabilidade e do projeto de longo prazo, afinado a projetos públicos e coletivos. Pode-se asseverar que isso só ocorre porque os empregos não existem, o que tem razão, ao menos em parte. Mas esta afirmação não invalida uma hipótese complementar: a de que experiências sistemáticas e um imaginário negativos amplamente compartilhados a respeito do emprego possam contribuir para o enfraquecimento de sua agenda pública e política e para a constituição e enraizamento de uma agenda alternativa.

Binho tem 28 anos, faz entregas de bike por diversos aplicativos e também trabalha em pequenas empresas de transporte informal na baixada santista. Ainda que não deseje ficar na atividade, também não pretende “ser empregado”:

“Depois que pegar a CNH definitiva vou trabalhar de motorista aqui. Lotação eu dirijo já tem uns anos, mas não tinha carteira. Depois que pegar a CNH definitiva, chega de trabalhar de empregado. Vou comprar uma fiorino e tramar por conta. Aqui no litoral tem muito trampo de transporte. Trabalhar de empregado os caras querem pagar 1500 no máximo. Eu sou mecânico de motos também, faço injeção eletrônica. Mas pra trabalhar por conta precisa de um espaço e ferramentas. Aluguel tá caro demais. Preciso junta uma grana pra comprar as ferramentas, e alugar um salão, mas aluguel é foda. Eu trabalho com mecânica desde os 16 anos, fiz curso de mecânica completa no Senai, depois fiz desenvolvimento de injeção eletrônica. Mas trabalhar pra pobre é foda também, os caras pagam pouco e não valoriza seu trampo. Eu ganhava 1600 conto só, 7 anos trabalhando no mesmo lugar. Pelo menos eu consegui comprar um barraco, mas foi sorte também. Pobre só se fode. Mas é isso aí, mano. Pode desistir não, tem que correr atrás sempre. Nasci pelado e hoje tô vestido, não é?” (Binho, 28, entregador de aplicativos).

O caso de Binho reúne a complexidade de um circuito que articula emprego formal e informal, o empreendedorismo e a uberização. O quadro que expõe não oferece uma progressão lógica ou linear de uma a outra experiência – especialmente se considerarmos os abundantes exemplos de fracasso das apostas empreendedoras. Ao invés disso, revela certa circularidade em linhas cruzadas de sustento e realização, necessidade e aposta, sorte e azar.

A trajetória de Silvio, 30, reforça essa circularidade. Quando conversamos, estava há três anos nos aplicativos. Nesse meio tempo, já havia conseguido um emprego, se demitido e escolhido voltar aos aplicativos por conta dos rendimentos. Mas não via a hora de aparecer uma nova oportunidade, o que o motivava seguir estudando e se preparando:

“Já saí, arranjei emprego, voltei porque não deu certo. No começo quando entrei nisso aqui até deu certo, mas hoje nem paga a manutenção. Eu não me considero um fracassado. Eu corro atrás do meu. Quando aparecer a oportunidade eu vou agarrar. Eu tô estudando, me preparando. Quem se considera um fracassado não vai conseguir” (Silvio, 30, motorista de aplicativos).

Evandro, de 27, tem uma percepção parecida:

“Sou cientista da computação, ralando todo dia na hora do almoço, programando para alimentar o meu currículo, esperando a hora certa. Reclamar nunca. O importante é ter saúde para poder correr atrás do prejuízo. Tem que ter força, porque uma hora a oportunidade chega” (Evandro, 27, motorista de aplicativos).

O emprego formal de baixa qualidade, o trabalho por conta própria, o negócio individual ou familiar, o emprego informal, o bico e o *freela* constituem um campo que se opõe à desocupação e à miséria. Na experiência concreta, contudo, esse campo não se apresenta sob uma lógica incremental e cumulativa, com patamares que, um a um, conduzam a uma condição de estabilidade, segurança, dignidade e realização. Ao invés disso, conforma-se um circuito instável de baixos rendimentos, risco e falta de estímulo e reconhecimento, como um carrossel de precariedade, difícil de escapar. A conquista está mais para um golpe de sorte na hora certa, do que para uma progressão planejada e continuada. Se os azares derrubam, a sorte pode alavancar: tudo na hora certa, com fé e esforço, e nunca deixando de correr atrás.

### 1.19 Responsabilidades e vulnerabilidades

A convergência desta pluralidade fragmentária de trajetórias e percepções caracteriza a constituição destes regimes plataformizados de trabalho, sendo indispensável para a sua compreensão. É parte do desafio analítico, contudo, não apagar as diferenças. Para uns, uberizar-se é passar a ganhar. Para outros, estancar a perda. Realizar um sonho ou, então, adiar ou renunciar a eles. Pode significar fracasso e frustração, ou coragem e liberdade. A idade ou fase da vida e a condição ou posição socioeconômica do sujeito e de sua família são duas clivagens entrelaçadas que participam com centralidade da definição das estratégias de trabalho e sustento na crise. Presentes nas trajetórias discutidas aqui, esta dupla determinação e seu caráter pendular diz respeito tanto ao sustento e aos compromissos, quanto ao que se dá no plano subjetivo, nas percepções sobre o passado, o presente e o futuro.

De uma primeira perspectiva, pode-se dizer que aqueles que deixaram a juventude têm mais responsabilidades assumidas ao longo do tempo, com suas famílias ou no mercado. Os mais jovens, por sua vez, (ainda) não firmaram tais compromissos com familiares ou credores, o que desativa parte das preocupações com o passado ou com o futuro e concentra a experiência no presente. Na crise, quando há postos disponíveis, o apelo do emprego formal em comparação

com a alternativa empreendedora ou por conta, tende a ser menor para esse grupo do que para aqueles que são responsáveis por custos mensais de moradia, alimentação, remédios, por vezes planos de saúde e matrículas escolares, não só para si, mas para um núcleo familiar dependente, e que já não tem tanta energia e a vida toda pela frente.

Raimundo (28), Rodrigo (23), Binho (28), Edilson (22), Silvio (30) e Evandro (27) além da faixa etária, compartilham esta condição de relativa permissão, desimpedimento e desresponsabilização, no sentido de estarem livres de compromissos, casamento, filhos e dependentes em geral. Comprometem-se, assim, com suas próprias necessidades, planos e ambições imediatos. A deterioração do mercado de trabalho lhes impacta, mas o trabalho por conta própria oferece desafio e perspectivas mais promissoras no curto prazo. O quadro é diferente para Rita (46), Sérgio (37), Fábio (57), Artur (42), Claudinei (33), Pedro (30), Alex (45) e tantos outros, para a adesão aos aplicativos envolve pressões e compromissos familiares e financeiros e a impossibilidade de realização de outro plano, ligado a uma trajetória e perspectivas anteriores construídas em torno da figura do emprego, da qualificação ou de um ramo específico. Para esse grupo, uberizar-se é uma saída de emergência, um acidente de percurso que gera frustração e insegurança.

Aqui operam diferentes dimensões a noção de juventude, bem trabalhadas no interior do denso e extenso debate sociológico (Guimarães, 2004; Pereira, 2007; Groppo, 2015). Uma delas é a condição de relativa desresponsabilização em um período da vida, que caracteriza a juventude e a diferencia da maturidade – consolidada na bibliografia como “moratória social” (Margullis e Urreti, 1996). Ao mesmo tempo, a crise dos anos 2010 e o que chamei de desconstrução objetiva e subjetiva do emprego é um traço da chamada experiência geracional compartilhada pelos que vivem esta fase da vida no período corrente. Experiência esta que diferencia esta geração daquela precedente (Mannheim, 1982), definindo uma segunda dimensão da juventude.

A noção de juventude também se afina às dinâmicas flexíveis dos regimes uberizados e, portanto, às percepções e expectativas que participam do processo de adesão aos “apps”. Notadamente, à ideia de “trabalhar o quanto puder” para “ganhar o máximo que puder”, como plano imediato de realização e fruição e não como planejamento de longo prazo associado a garantias e estabilidade futura. Nestas formas de trabalho e auferição de renda, o esforço, a resistência e a constante superação aparecem como condições do sucesso. Conjunto de sentidos que correspondem ao que Margullis e Urreti (1996) definem como “moratória vital”: a diferença que separa aqueles que dispõe de uma condição de maior vitalidade e horizonte temporal (“jovens”) de outros indivíduos (“adultos” e “idosos”).

Há, contudo, um elemento a ser retomado, que torna mais complexa e conflitiva a clivagem geracional na conformação destes mercados. Ter ou não pessoas que lhe sustentam ou, ao contrário, ter ou não pessoas que dependem principalmente de seu sustento são fatores determinantes na definição efetiva das estratégias de inserção laboral. É o que nos mostra, por exemplo, a necessidade precoce de trabalho e sua percepção e incentivos entre os entregadores Alex (45), Flecha (28), Caíque (19) e Bruno (16).

Bourdieu (1983) chama atenção ao caráter relacional da noção de juventude e denuncia suas definições substancialistas, que seriam arbitrárias e fruto antes de uma manipulação do que de uma classificação unívoca baseada em atributos biológicos e etários. Mirando as diferenças de classe, o autor propõe pensar *as juventudes*. A ideia de uma fase da vida de irresponsabilidade provisória e experimentação seria própria à realidade dos jovens nascidos em famílias abastadas, mas não aos filhos das classes populares. Demarcação, portanto, de uma posição social e de um conjunto de condições, ambições e possibilidades desigualmente distribuídos e vivenciados – assim como a responsabilização.

Relativizada na literatura, a provocativa contribuição de Bourdieu é fundamental para complexificar a análise das diferenças identificadas neste conjunto de trajetórias. A moratória social é distribuída social e racialmente de forma desigual, definindo não apenas a objetiva adesão aos aplicativos, mas as subjetividades produzidas durante essa adesão. Para este grupo de entregadores, “ajudar a família” não é um compromisso futuro, mas presente desde muito cedo. É o que determina o início da vida no trabalho e o adiamento ou abandono de outros planos ainda na adolescência, independentemente de idade, filhos ou casamento. Como já apontado, esse grupo de entregadores compartilham os atributos da vulnerabilidade mais aguda na estrutura social das cidades brasileiras: periféricos, negros, filhos de mãe solo e cuja família vive também sem garantias e nos circuitos do trabalho precário.

Os termos da adesão de Bruno (16) e Caíque (19) às plataformas corrobora sugestão de Ludmila Abílio (2020a), de que o ato de uberizar-se seria determinado pela intersecção de condições geracionais, sociais e raciais. Para a autora, a “participação significativa de jovens negros nesse trabalho está relacionada com essa precarização” (p. 587), evidenciando que “quanto mais socialmente desprotegida e mais mal remunerada, mais juvenil e negra é a ocupação de entregador” (p. 581). A estratificação do mercado reserva, assim, a posição mais precária e de menores barreiras de entrada – a de entregas com bicicletas – aos mais jovens, mais pobres e mais negros, agenciando e reproduzindo desigualdades estruturais.

Percebe-se, ainda no interior deste grupo de entregadores, como a adesão de Alex e Flecha às plataformas, já adultos, se situa no fim da linha de uma busca sem sucesso por

emprego; enquanto, para Bruno e Caíque (e para Davi), os aplicativos figuram como primeira opção, fomentada pela necessidade de contribuir com o sustento familiar e pelo desejo de consumo e independência. Ou seja, o pertencimento a geração mais nova, que já cresceu na crise e no contexto da dupla deterioração do projeto do emprego e da qualificação, está relacionado a certas naturalização e positividade das formas precarizadas de trabalho, incluindo a uberização. Os mais velhos, de modo diferente, forjaram percepções e expectativas a partir da experiência ou da promessa de integração do emprego formal. O que, novamente, indica a operação da experiência geracional na constituição destas classes. Em suma, as condições e estratégias de sustento são determinadas pela experiência geracional, pela fase da vida, mas também pela condição racial e de classe.

Um último ponto a ser levantado que estas mesmas desigualdades que estabelecem a responsabilização e os compromissos familiares mais cedo para uns que para outros, determinam também as condições de endividamento. Isto é, os compromissos a serem assumidos e cobrados no mercado de crédito, que contribuem para rotinizar a urgência e o imediatismo no circuito da precariedade. No contexto de esvaziamento do fenômeno salarial como adiantamento, desconstrução das redes de solidariedade pública e radicalização da mercantilização e financeirização, quanto menos garantias e maior a vulnerabilidade, maior é a tendência ao endividamento. O que exerce, como vimos, significativa influência sobre as estratégias de trabalho e sustento. A dívida se relaciona com a ideia de fase da vida na medida em que remete ao tempo e seu preço. Afinal, quanto tempo se tem para esperar por um rendimento ou negociar os termos de venda da sua força de trabalho? Uns tem mais tempo que outros, que, então, precisam comprá-lo com juros.

A imagem de uma escolha racional e soberana para descrever as estratégias de inserção laboral e sustento, portanto, não é adequada. Considerando que as oportunidades, rendimentos e garantias oferecidos pelos empregos disponíveis e experimentados são insuficientes, erodidas em quantidade e qualidade, e que as alternativas informais e/ou dita autônomas oferecem permeabilidade e ganho imediato, ainda que sem garantias, a decisão se torna mais uma “escolha infernal” (Stengers, 2015) do que de uma escolha racional.

Os relatos e trajetórias sugerem que a escolha ou opção pelo trabalho por conta própria ou pelos aplicativos não deve ser assumida como produto de uma simples ilusão, projeção distorcida da realidade ou ideologia no sentido de falsa consciência. Deve ser entendida como uma (primeira ou última) opção razoável construída sobre experiências, necessidades e perspectivas concretas, vividas objetiva e subjetivamente. O que não quer dizer negar a manipulação ideológica de seus termos. Os riscos, a instabilidade e a precariedade, não lhe



esvaziam de razão. Sua razão, pois, reside no fato de que o emprego não representa o oposto de risco, instabilidade e precariedade, mas, precisamente, outro arranjo desses elementos – percepção ainda mais forte para a mais jovem geração.

Entre os jovens que cresceram em meio à crise, o imaginário de bons rendimentos, estabilidade e perspectivas promissoras associados ao emprego estão mais próximos da ficção do que da realidade. As experiências de emprego vividas ou relatadas por pessoas próximas são caracterizadas pelos baixos salários, pela morosidade e falta de desafio e de respeito, pressão e estagnação, e pela espreita da demissão. O emprego passa a uma figura desalojada do imaginário em favor de modalidades de trabalho mais ágeis, imediatas e capazes de serem controladas, pilotadas de acordo com a necessidade e a disposição (Han, 2020). Em uma sociedade que se fundamenta na ausência de solidariedade, garantias e perspectivas, o que pode ser mais razoável que uma forma de sustento que depende só de você e cujo limite é o quanto você conseguir fazer?

## **1.20 Virilidade e democracia cínica**

A flexibilidade e a ausência de limites dos regimes uberizados foram associados anteriormente a uma dimensão da noção de juventude: a vitalidade. Isto é, um regime de trabalho cujos ganhos dependem de “quanto você consegue fazer”, aciona e reforça determinados atributos e condições como vantagens e desvantagens. Diante de longas jornadas, trabalho de madrugada e dos riscos do trânsito e da violência urbana, resistência, força e segurança se convertem em recursos indispensáveis ou desejáveis à empreitada. Mas estes atributos não são associados apenas à vitalidade do jovem, e sim também à “virilidade” do homem. O que se afina ao referido imaginário do guerreiro e pai de família.

A reivindicação de uma condição supostamente mais propícia para enfrentar o trabalho nos aplicativos de transporte de pessoas e pequenas cargas, atribuída à masculinidade, parece, inclusive, cumprir um papel legitimador, que torna mais palatável a adesão, compensando o desespero, a frustração e o ressentimento de muitos homens que tinham outros planos. Afinal, “trabalho pra homem”, que, “naturalmente”, é o sujeito certo para trabalhar na rua, à noite, enfrentando as intempéries e os perigos da cidade. Na ausência de outros requisitos e em cenário de desvalorização generalizada, a virilidade é entronada no imaginário como qualidade, como distinção que repõe e reconstitui o valor do sujeito.

Esta operação de (auto)valorização masculina, tem como contraparte o estabelecimento de maiores custos objetivos e subjetivos para a adesão feminina, especialmente considerando a

experiência recorrente e traumática da violência criminal e sexual e os preconceitos tão conhecidos das mulheres no trânsito. Essas supostas “afinidades” discriminatórias e excludentes impõem mais barreiras para mulheres.

“Vou te falar que quando eu comecei, achei bem complicado. Eu senti assim que eles tinham um preconceito. Os próprios passageiros e até as mulheres. Eu lembro que eu passei por um episódio que uma cliente cancelava e eu não entendia por quê. E tocava a mesma pessoa, eu aceitava e ela cancelava. E aí tocou de novo comigo e eu peguei a corrida. Aí ela falou assim ‘ai, moça, desculpa eu ter cancelado. Eu vou ser bem sincera. Eu não queria ir com você, porque eu to atrasada e mulher dirige muito lento e eu não quero chegar atrasada’. Aí eu falei: ‘Nossa, moça. Você nem sabe como eu dirijo, mas você vai ver que eu dirijo melhor que muitos homens’. (...) Aí eu falei: ‘Você não precisa me pedir desculpas, mas eu acho que você não precisa ter esse preconceito com nós, mulheres. Porque nem todas dirigem da forma como você acredita que elas dirigem. E se elas foram aceitas na plataforma é que elas podem ter esse potencial para dirigir igual um homem’. É constrangedor uma própria mulher ter preconceito com você. E tem aquelas brincadeiras de homens que entram falando ‘mulher no volante perigo constante’. E você tem que dar aquela risadinha meio sem graça, e você não pode falar nada porque ele é cliente e você pode ser mal avaliada. E também aquela questão de assédio, que a pessoa te pergunta ‘e você vai continuar trabalhando hoje?’. Pra ver se te faz um convite né. E você fica sem ação e não sabe como responder e fala ‘sim senhor, eu vou continuar trabalhando. Eu estou trabalhando’. E essas são as situações que nós mulheres vivemos no dia a dia, além de outras coisas até um pouco piores, mais as meninas da noite que enfrentam. Quando você vai pegar em balada, que os caras já estão mais alcoolizados né” (Rita, motorista de aplicativos).

O relato de Rita sintetiza os principais elementos que dificultam ou desencorajam a adesão de mulheres nos “apps”, como motoristas ou entregadoras: preconceito, assédio e violência sexual. Aos próprios medos e incômodos, se somam, muitas vezes, o medo dos pais e maridos. Mas a necessidade fala mais alto. Sônia, de 52 anos, por exemplo, diz que o “marido fica com a noite e a madrugada, porque é perigoso, e eu com a parte da manhã e da tarde”. Já Paola, 39, uma motorista trans, pontua a discriminação que sofre:

“É raro, viu. As pessoas não falam comigo quando veem que eu sou mulher trans. Mas eu fico aqui e até evito olhar no retrovisor. Mas eu dirijo melhor que muito marmanjo, como meu irmão que tá sempre com o carro batido. E eu tenho orgulho de estar aqui me sustentando porque tem muita gente em situação muito pior” (Paola, 39, motorista de aplicativos).

A violência e o preconceito de gênero influenciam, assim, decisivamente as decisões e processos de adesão e as estratégias de trabalho nas plataformas. Isto é, se atuam como barreiras para a entrada de muitas mulheres nos aplicativos, para outras tantas se tornam desafios a serem superados com estratégias no dia a dia da atividade, tornando-a mais difícil. Estas observações tematizam agenciamento de estereótipos, desigualdades e violências de gênero na constituição das classes uberizadas, adicionando mais uma camada à interseccionalidade desta constituição. Como sugere Ludmila Abílio (2017), “essas formas de subordinação e gerenciamento vão se apropriando e organizando uma interseccionalidade de desigualdades que está operando no

mundo sempre”<sup>27</sup>, ao que podemos acrescentar: determinando as estratégias de adesão e produzindo subjetividades e campos compartilhados de sentidos entre estas classes.

Mas, ao mesmo tempo, não é só com homens “viris” que se faz um regime plataformizado de acumulação. A crise produz uma multidão não apenas disponível, mas necessitada. Sendo esta necessidade e urgência massificadas o que alimenta as plataformas com múltiplos perfis, atropelando condições, preconceitos e inseguranças. Eis o vínculo incontornável da uberização com a crise. Como defende a fala de um entregador citada anteriormente: “Só pegar uma bicicleta e pedalar como eu vejo muitos. Inclusive idosos (...). Oportunidade tem. Basta você querer correr atrás”.

O estabelecimento, expansão e consolidação destes mercados uberizados de transporte no Brasil é um fenômeno majoritariamente masculino e de jovens e adultos<sup>28</sup>. Mas as condições para seu “sucesso” como modo de acumulação são a necessidade e a urgência que a crise generaliza, e que não reconhecem barreiras de classe, gênero, raça, idade ou de condições motoras. Em certo sentido, a uberização é um fenômeno cinicamente democrático em sua constituição: precariza o trabalhador masculino branco de meia idade e qualificado enquanto integra o adolescente negro, pobre e periférico; faz a mulher enfrentar riscos, pavores e preconceitos; e a pessoa idosa ou com deficiências motoras atravessar bairros para entregar jantares. Oferece oportunidades para todos, enquanto (super)explora a todos em um complexo escalonamento, com alcance, eficiência e precisão inéditas.

### 1.21 Infinitesimalização e universalismo acidental

A cisão entre a figura histórica do trabalhador formal “pai de família” – masculino e branco –, de um lado, e as figuras da mulher, do jovem, do não-branco, do migrante, do “marginal” e tantos *outros* mais, constitui um desafio econômico e político das sociedades capitalistas e das democracias liberais ocidentais ao menos desde os anos 1970, quando deflagrou-se a crise do capitalismo democrático (Streeck, 2018; Harvey, 2011). no Brasil, este modelo foi sempre mais uma promessa e uma crise (Telles, 2013). No século XXI, esta cisão ganhou centralidade ao mobilizar frustrações, ressentimentos e diferenças, como base para

---

<sup>27</sup> Segundo Grohmann (2020) “há concepções de classe, gênero e raça na construção dos artefatos tecnológicos (...) uma política dos algoritmos que possui um papel nos processos de ordenamento social relacionado a contextos culturais, ideológicos e financeiros” com vieses que automatizam desigualdades (p. 97-98).

<sup>28</sup> Ambas as categorias são predominantemente masculinas, sendo o grupo de entregadores mais jovem, mais negro e menos escolarizado que o de motoristas (Aliança Bike, 2019; Manzano e Krein, 2020; e Bessa, 2021).

revoltas e projetos de poder ultraconservadores, nacionalistas e autoritários na Europa, nos Estados Unidos e no Brasil (Brown, 2019; Hardt e Negri, 2018; Przeworski, 2020).

Em paralelo à mobilização política disruptiva dessa cisão – e talvez não por ironia – a uberização reúne suas partes em um projeto emergencial e cético de sobrevivência. Por necessidade ou aposta, encontram-se nas plataformas as figuras diversas da crise, em suas vulnerabilidades presentes e urgentes ou desencantos com o que há na praça do futuro. Constitui-se, assim, um universalismo accidental, forjado numa espécie de purgatório do fim de um mundo construído sobre uma promessa que jamais poderia ser cumprida.

Esse universalismo accidental produz um complexo corpo de trabalho cuja gestão envolve o agenciamento de suas fraturas, diferenças e conflitos. A uberização corresponde a um conjunto de recursos e técnicas materiais e simbólicas que racionaliza e subordina a dinâmica tendencialmente generalizada de que cada um é responsável pela própria vida, por sua conta e risco – o programa neoliberal radicalizado na crise. Na ausência do emprego, do *freela*, do bico ou do microempreendimento, existem os aplicativos, que eliminam qualquer “desculpa” para não trabalhar. A captura e o processamento desta vasta e fragmentada força de trabalho sustentam um vultuoso processo de recomposição da acumulação de capital.

A lógica tendencialmente ilimitada e absoluta da uberização não se sustenta, contudo, apenas ampliando suas fronteiras humanas e geográficas, mas também pelo fracionamento e diferenciação das modalidades, meios de trabalho e opções de acesso a recursos – uma certa “infinitesimização”. Carros de luxo, carros populares, motos novas ou usadas e de quaisquer cilindradas, próprios ou não, financiados, quitados, emprestados, alugados. Bicicletas, com motor ou sem motor, própria, emprestada, alugada por mês, por hora, por minutos. A pé ou de cadeira de rodas. De manhã, de tarde, de noite, de madrugada, o dia inteiro ou no intervalo, antes ou depois de outro trabalho, da faculdade, da escola ou enquanto as crianças dormem. Modalidade “black”, “X”, “pool”, “juntos”, “bag”, “light”, “flash”, “poupa”, “promo”, “OL”, “nuvem”, para levar pessoas, para levar coisas, para fazer supermercado ou entregar documentos. Entre a minha escrita e a sua leitura, a lista já cresceu.

O importante é que cada modalidade de trabalho ou consumo pode sempre ser fracionada, do dia para a noite, em um sem-número de outras. Esta adaptabilidade inifinitesimal dos regimes uberizados – e seu desimpedimento legal – é fator e condição de sua agressiva expansão. A inovação das modalidades e as opções para superar os custos de entrada nas plataformas criam novas portas de entrada nos “apps” e saídas de emergência na crise. O que permite ainda certa mobilidade no interior dos mercados uberizados, de uma modalidade a outra, operando tanto como mecanismo vertical de ascensão e rebaixamento; quanto como

estratégia horizontal e sazonal de sustento, em uma reelaboração da lógica descontínua do trabalho popular por conta no interior destes regimes, reforçando a sugestão oferecida por Abílio (2017), da uberização como “subsunção real da viração”.

O fracionamento e a circularidade no interior desses mercados esboçam hierarquias. Os motoristas que têm outra fonte de renda e estão nos aplicativos como atividade complementar estão acima daqueles que tem na atividade de motorista de aplicativo sua principal fonte de renda; tal como os que tem carros quitados estão acima daqueles que devem parcelas do financiamento ou pagam aluguel. Motoboys que trabalham fixo em algum lugar estão acima dos motoboys *fulltime* de aplicativos, que fazem longas jornadas sempre orientadas pelos algoritmos. Ainda mais abaixo, temos os entregadores de bicicleta. Antes aqueles que tem uma bike própria e, na base da base, aqueles que alugam bicicletas e precisam gerir seu tempo para pagar o mínimo possível pelo aluguel.

As condições e hierarquias são determinadas, portanto, pela condição dos veículos, pela maior ou menor dependência em relação às plataformas para trabalhar e pela modalidade em que o sujeito trabalha. Fatores que definem maiores ou menores rendimentos, maior ou menor autonomia e controle e o tipo de risco e desgaste ao qual o trabalhador se submete. Não se trata, definitivamente, de arbitrar o que é *de fato* pior ou mais arriscado: ser assaltado e sequestrado ou ser atingido por um carro que muda de faixa sem dar seta ou cruza o sinal. Dirigir 16 horas ou pedalar 60 quilômetros diariamente. Trata-se de identificar, reconhecer e compreender registros simbólicos e identidades criados e compartilhados já no cotidiano compartilhado dos regimes uberizados, estruturantes de uma hierarquia que pode ser escalada por meio de regimes de propriedade individual de meios de trabalho e de adesão e transferência entre modalidades de subordinação a plataformas.

Há motoristas ressentidos por terem aderido aos “apps” após serem demitidos e não conseguirem uma recolocação profissional em sua área. Mas também motoristas orgulhosos com a compra de um carro próprio, após um período rodando pelas plataformas com um veículo alugado. Motivados motoboys novatos que antes faziam entregas de bike. E, no sentido oposto, entregadores que passam a trabalhar com bicicletas após terem tido sua moto roubada e não poderem ficar sem trabalhar. Motoristas que migram para as entregas e entregadores que aderem às viagens. Os mercados uberizados compreendem, assim, uma estrutura de circularidade, ascensão e rebaixamento, que processa sucessos e fracassos, além de muitas opções e estratégias frente as sazonalidades do mercado ou da vida.

A participação os regimes uberizados na recomposição da acumulação capitalista na crise está associado à capacidade de se partir e multiplicar internamente enquanto se expande,

bem como de valer-se de disposições e alianças com outros flancos de mercado – instituições financeiras, locadoras, seguradoras e instâncias governamentais, por exemplo. Um fenômeno complexo de agenciamento do trabalho, que não apenas se abre em portas para uma multidão de novatos que entram, como também estrutura um circuito para transitar, circular, cair ou ascender – para não sair. Constitui-se assim, como um centro gravitacional da precariedade neoliberal contemporânea.

## 1.22 Conclusões parciais

Ao longo deste capítulo, busquei reconstruir, a partir da análise de trajetórias individuais e outros registros, o que entendo como uma primeira camada da constituição das classes de motoristas e de entregadores de aplicativos. Isto é, o massivo e fragmentário movimento convergente de sujeitos marcados por trajetórias e condições díspares que aderem às plataformas de viagens particulares e delivery para trabalhar e auferir renda, em suas mais diversas modalidades. Busquei mapear e discutir tanto os termos concretos de adesão a estes regimes de trabalho por estes sujeitos, quanto as subjetividades carregadas e construídas nesse processo.

Este movimento convergente estabelece um campo de vivências e sentidos compartilhados, atravessado por relações de aproximação e conflito, a partir do qual estes sujeitos (re)constróem a sua imagem, em relação a si, aos outros e ao mundo. A primeira pergunta que guia este capítulo, portanto, é: o que levou tantas pessoas tão diferentes a aderir em tão pouco tempo a este mesmo regime de trabalho? Uma segunda questão é: como o processo de adesão a estes regimes é percebido e elaborado por estes sujeitos, a partir de suas experiências e repertórios?

A reconstrução e análise da constituição das classes de motoristas e entregadores de aplicativos oferece, ainda, a reunião de fatores que caracterizam a crise brasileira dos anos 2010. O que significa propor que uma história desde baixo da uberização no Brasil é, também uma história desde baixo da crise política, econômica e social no contexto de radicalização neoliberal. Os dois fenômenos são entendidos, assim, como articulados. Isto pode ser traduzido em uma terceira questão: como a crise e a chamada uberização se relacionam?

O material apresentado não é o adequado para construir um perfil ou trajetória *típicos* do motorista ou do entregador de aplicativos – o que não foi meu objetivo. Existem padrões e características predominantes bem identificadas em outras pesquisas citadas anteriormente, que, de certo modo, se repetem aqui. Mas neste capítulo me ocupei das dinâmicas e sentidos

produzidos na pluralidade, o que passa pelo reconhecimento de traços dominantes, mas não se resume a eles. A diferença, nestas categorias, não é desvio, mas condição. A seleção de um grupo particular de motoristas ou entregadores de aplicativo implicaria perder importantes fundamentos sociológicos e políticos destas classes.

Assim, manter esta multiplicidade e fragmentariedade (de condições, experiências, repertórios e percepções) é um recurso que visa acessar, ao mesmo tempo, o que há de *transversal* e o que há de *conflitivo* em cada uma destas classes e serve de base a sua inscrição social e política. Da mesma forma, optar pelo estudo das classes de motoristas, de entregadores de moto e de entregadores de bicicleta em São Paulo visa estabelecer um terreno de comparação e identificação de características próprias ao regime plataformizado e não de um mercado específico.

Procurei demonstrar como esta convergência pode ser explicada pelo processo que chamei de desconstrução objetiva e subjetiva do emprego e das redes de solidariedade social, que marca a experiência dos anos 2010, no contexto de crise política e econômica. Este processo se expressa em casos recorrentes de demissão e desemprego, endividamento, conflitos familiares, adoecimento psicológico e desvalorização de experiências e qualificações. No entanto, as crises e recomposições neoliberais vão além da identificação e denúncia de agendas políticas e ações de governo que participam de sua expansão.

No limite, o fenômeno contemporâneo deve ser lido como passagem da crise orgânica do capitalismo global, iniciada nos anos 1970 (Harvey, 2011; Streeck, 2018); ou, ainda, dos limites do desenvolvimento capitalista no Brasil, de sua autonomia e sofisticação (Oliveira, 2013; Carvalho, 2018). Conjunturalmente, tal processo de longo turno é relacionado, como crise de hegemonia, à desdemocratização e às derivas fascistas no ocidente (Fraser, 2016; Przeworski, 2020; Alliez e Lazzarato, 2021). O fundo do problema, portanto, se estende no interior de um enquadramento mais amplo, não estando restrito nem ao tempo presente, nem às fronteiras nacionais e nem às políticas de Estado e governo.

Vimos neste capítulo como a vida popular se desestrutura desde os primeiros e silenciosos sismos da crise, começando por uma “vanguarda” mais bem inserida e qualificada, que perde o emprego em setores política ou internacionalmente mais sensíveis, até massificar-se no momento agudo de produção do desemprego, a partir de 2015. Entre 2015 e 2017, o Brasil ganhou mais de 8 milhões de novos desempregados. Com a deterioração do mercado de trabalho, as experiências e qualificações se desvalorizam e as dívidas se acumulam, desdobrando-se em crises familiares e adoecimento psicológico.

À dimensão objetiva da desconstrução do emprego, contudo, soma-se uma dimensão subjetiva que se desenvolve desde o período anterior. Trata-se do esvaziamento de seu apelo enquanto projeto individual e político, determinada pela experiência massificada em postos de trabalho de baixa qualidade – baixo rendimento, alta rotatividade, falta de perspectivas de ascensão etc. –, ainda que formais. Tal movimento se processa contraditoriamente no interior da celebrada expansão e formalização do emprego durante o lulismo, mas é radicalizado após o golpe parlamentar de 2016, através de uma agenda comprometida com a redução do valor do trabalho e da solidariedade pública. A reforma trabalhista de 2017 elimina as contradições e reorienta decididamente o papel do Estado no conflito entre capital e trabalho, em favor do empresariado. Deste modo, racionaliza, intensifica e consolida a desconstrução do emprego, radicalizando o programa neoliberal no contexto da crise.

À contrapelo desta desconstrução, verifica-se a estruturação de um verdadeiro projeto empreendedor: dotado de instrumentos, recursos e dispositivos discursivos, financeiros, publicitários e jurídico-legais. Este processo também se desenvolve no interior das contradições do lulismo, para ser radicalizado e consolidado com a ruptura política de 2016. O modo de vida empreendedor e sua ideologia ocupam o espaço político e social aberto pela desconstrução do projeto do emprego. Na crise, ensaia-se uma nova hegemonia neoliberal: uma república de empreendedores por conta própria, com redes restritas de proteção contra a vulnerabilidade extrema, cujas necessidades e desejos passam cada vez menos por (promessas de) direitos e mais pelo consumo financeirizado de bens e serviços.

As plataformas prospectam e racionalizam, em um regime de acumulação baseado na informalização e superexploração do trabalho, esta multidão disponível e necessitada, talhada pela maturação e radicalização do programa neoliberal. A chamada uberização se apresenta como forma própria a este contexto, acoplando-se e potencializando seus modos de ver e (sobre)viver (n)o mundo.

A individualização da responsabilidade pela sobrevivência e sua racionalização, produzidas pela implosão de práticas, acordos e redes de solidariedade e garantias trabalhistas e sociais, é acompanhada, contudo, por formas alternativas de solidariedade, privatizadas e não universalistas. As trajetórias analisadas mostram como a família ocupa o centro de uma vida possível de ser vivida neste contexto de desconstrução, oferecendo motivação e recursos, sendo origem e destino dos esforços, e conferindo uma medida moral à vida popular em meio à massificada indução da precariedade.

Os caminhos trilhados por estes sujeitos mostram também como outras vivências compensam a vulnerabilidade e a individualização da responsabilidade pela sobrevivência. É o



caso da instituição e a comunidade religiosa; dos circuitos, relações e recursos dos setores de defesa e segurança públicos e privados; e da ostentação, como realização via consumo e reconhecimento social, bem ilustrada pelo funk consciente. Família, fé, militarismo e ostentação articulam-se, assim, como rede, gramática e espaço de uma vida possível na precariedade. Campo de relações e sentidos determinado por um radical deslocamento do público ao privado, no que se refere às condições e razões da sobrevivência e da dignidade.

Importa destacar como este campo de relações e sentidos é atravessado pela histórica cisão discursiva entre o trabalhador e o bandido no Brasil, racial e territorialmente estruturada e estruturante. Dispositivo de regulação social fundada na distribuição desigual da dignidade e universalização da suspeição. E, ao mesmo tempo, elemento da construção das inscrições e subjetividades populares. A gramática do sacrifício e da fé, do “pai de família” e do “guerreiro” e da dignidade como merecimento se constroem por inteiro em oposição à figura do bandido. Esta cisão é operacionalizada pela construção social do trabalho como escolha e alternativa ao crime. O trabalho se apresenta, nessa fórmula, como provação de atributos morais individuais que dão acesso à dignidade, em um exercício pessoal de caráter privado, enfrentando as hostilidades e resistindo às tentações do mundo.

Este conjunto de relações e subjetividades, formas de viver e perceber o mundo que atravessam e caracterizam a experiência popular em um contexto de precariedade, informam e se expressam nos múltiplos processos de adesão, que constituem as classes uberizadas de entregadores e motoristas de aplicativos. Por estas vias e com estes sentidos estes sujeitos convergem em uma nova experiência de trabalho e vivência urbana, carregando seus repertórios e as marcas de suas trajetórias, diversas e conflitivas, mas que se combinam em novas experiências compartilhadas e suas elaborações.

Ao mesmo tempo, as trajetórias reconstruídas e analisadas revelam como clivagens geracionais, classistas, raciais e de gênero se interseccionam no estabelecimento das diferenças materiais e simbólicas que caracterizam a adesão de cada sujeito aos mercados plataformizados. Estabelecendo, por exemplo, posições mais ou menos precárias na estratificação das diversas modalidades de trabalho nos aplicativos, além de percepções não apenas diferentes, como conflitantes frente à atividade.

Para exemplificar, a mais jovem geração, que cresceu durante a crise, encara o emprego formal com ceticismo e desconfiança, estabelecendo até mesmo uma relação de “fuga” do emprego, em favor do trabalho por conta própria, naturalizado e positivado devido à permeabilidade, imediatez e flexibilidade de ganhos e horários que oferece. Enquanto isso, os mais velhos vivenciam a uberização com frustração, ressentimento e insegurança, devido tanto

à descontinuação de experiências e expectativas construídas anteriormente em torno do projeto do emprego; quanto à necessidade de sustentar não apenas a si, mas pessoas dependentes na família, e de arcar com compromissos financeiros assumidos.

No entanto, a experiência geracional é atravessada por condições desiguais de classe e raça. Os mais pobres e mais negros assumem responsabilidades com o sustento e consumo individual e familiar desde muito cedo, dispendo de menos recursos e inscritos em um circuito rotinizado de precariedade e urgência, o que determina, por exemplo, a sua inserção no limite inferior destes mercados. Estes regimes apresentam, ainda, maiores barreiras e dificuldades para as mulheres, associadas ao preconceito, à violência e ao medo, em mercados majoritariamente masculinos e atravessados por certa positividade da virilidade.

Apesar das diferentes condições e percepções, este feixe de trajetórias é caracterizado, em conjunto, pela necessidade de sustento na crise. Seja como “preferência”, seja como falta de alternativas, com entusiasmo, frustração ou medo, com maior ou menor urgência. A esse respeito, propus dois movimentos gerais, referentes à forma como estes regimes uberizados de exploração e acumulação mobilizam e agenciam esta pluralidade convergente, o que sintetizei como cinismo democrático e universalismo acidental.

Ao falar em democracia cínica, quero me referir à construção discursiva segundo a qual as plataformas oferecem oportunidade de sustento para todas e todos. O que constituiria um fenômeno *democrático*, no sentido de que não discrimina; e *cínico* no sentido de que ela é capaz de explorar a todos, sem discriminação. O cinismo diz respeito, ainda, ao fato de que tais oportunidades são direcionadas a uma multidão de pessoas necessitadas e sem alternativas ou sem alternativas melhores. Trata-se, assim, menos de uma escolha e mais de uma espécie de imposição, no contexto de indução da precariedade e individualização da responsabilidade pela sobrevivência. Os regimes uberizados mobilizam e racionalizam esta ampla reserva de necessidades urgentes e disposições por meio da multiplicação das modalidades de adesão e rendimento, agenciando suas desigualdades e diferenças na dinâmica de acumulação, na mesma medida em que as reproduz e atualiza.

Ao mesmo tempo, esta mobilização e racionalização de uma multiplicidade de trajetórias e condições, percepções e repertórios acaba por produzir um vasto campo de experiências, significações e elaborações compartilhado. Apesar das diferenças e desigualdades e apesar da permanente estratificação, competição e rotatividade, a plataformização provoca e oferece convergência e medida a esta multidão, como consequência de seu fundamento hiperescalar e expansivo. É a isto que chamo universalismo acidental, como fator da constituição

dos mercados e das classes uberizadas. Afinal, constituem-se figuras coletivas, ainda que fragmentárias.

Eis alguns fundamentais vetores de uma primeira camada de formação das classes de motoristas e entregadores de aplicativos, no contexto da crise dos anos 2010, no Brasil, desenvolvidos e sistematizados a partir da reconstrução e análise de trajetórias e percepções de trabalhadores destes mercados. Sobre esta primeira camada, (re)construiremos outras, nos próximos capítulos, adensando a compreensão e a reflexão sobre as experiências, percepções e (auto)inscrição destas classes e sujeitos, nas rotinas e políticas da crise e da uberização.

\*\*\*

## Parte II. Rotinas do trabalho uberizado

Sérgio, 37, mora em Pirituba, Zona Norte da capital paulista. Ex-representante comercial, hoje é motorista de aplicativos. Sai de casa todos os dias no meio da manhã e liga o aplicativo, caindo para a Zona Oeste. O objetivo é chegar em Pinheiros, bairro nobre e movimentado, que oferece boas corridas. Em seu carro, recebe gente indo fazer de tudo, geralmente com pressa para chegar ao trabalho, resolver alguma pendência ou encontrar alguém. Depois dos afazeres do fim da manhã, vem as corridas da hora do almoço. Quando chega por volta das 15 horas, já circulou por toda a cidade. Por vezes vai parar em algum município da região metropolitana. Se der sorte, é chamado para levar alguém ao Aeroporto de Guarulhos e, se der azar, “cai na quebrada”. Quando baixa o movimento, faz um intervalo para almoçar, abastecer e passar um pano no carro. Às vezes aproveita para fechar os olhos por 20 minutos no posto de gasolina.

Liga o aplicativo novamente. Fim de tarde e muita correria: reuniões, consulta médica, entrevista de emprego, jantares, baladas, festas. Tudo passa pelo carro de Sérgio. Às vezes puxam papo, às vezes mal dão boa noite. Por volta das 23 horas, quando já conseguiu bater a meta diária, direciona o aplicativo para casa e vai pegando os últimos passageiros no caminho. Mas é normal esticar um pouco e entrar no começo da madrugada, com a ajuda de uma bebida energética. Especialmente, em fins de semana ou dias de grandes eventos. Chegando em casa, tem tempo para jantar e assistir uns minutos de televisão até desacelerar e, então, finalmente, descansar. Sérgio dorme cerca de seis horas por noite. Acorda antes das oito da manhã, toma café, aspira o carro e liga o “app” mais uma vez. A exceção é quarta-feira, dia do rodízio, que vira jornada reduzida ou folga, a depender da situação das metas.

Sérgio é um entre vários motoristas de aplicativo com quem conversei, cujos relatos sobre a adesão às plataformas começam pela demissão e desemprego, passando por endividamento e, não raro, problemas familiares e psicológicos. A história continua pelas ruas de São Paulo, transportando passageiros pelos “apps”. A jornada envolve uma série de encontros e estratégias. Para garantir uma boa nota, a conversa tem que ser na medida certa e a higiene, o ar-condicionado e o rádio ao gosto do cliente. Não pode levar multas: um semáforo vermelho ou um guarda de trânsito que passa despercebido põe a perder um dia ou uma semana inteira de trabalho. Com o aplicativo, o motorista tem de estar o tempo todo “jogando”, se deslocando para região com chamadas mais promissoras, mantendo boa *taxa de aceitação*, evitando corridas “pescoço”. Tem também de evitar como pode os frequentes assaltos que tantas vezes terminam em sequestros e até assassinatos. E nunca esquecer de ligar para a mulher

no meio do dia e fazer a revisão do carro. Sérgio brinca: “casamento e carro é a mesma coisa, tem que estar tudo em dia, porque, senão, quando você menos espera, enguiça e você fica na rua”.

Entre todas as estratégias, merece atenção especial os muitos grupos de trocas de mensagens no aplicativo WhatsApp, que funcionam freneticamente, 24 horas por dia. Entre piadas e notícias, os motoristas compartilham preços de combustível, pneus e troca de óleo, locais de *blitz* policiais, congestionamento, acidentes, e soluções para reaver carteiras de motorista suspensas. Também é espaço para desabafar, contar casos curiosos ou revoltantes envolvendo passageiros, bloqueios por parte das plataformas, se gabar de dias de ganhos excepcionais ou de um novo carro. Quem posta pornografia ou quer tumultuar com xingamentos e vocabulário agressivo, em geral, é banido do grupo pelo “admin”, que lembra das mulheres e das esposas para pedir “respeito”.

Em alguns grupos, só se compartilha a localização, para que os colegas acompanhem uma corrida considerada arriscada, por conta do perfil, da origem ou do destino de um passageiro. Pelos grupos, circulam fotos de assaltantes – em geral jovens em grupo, com armas e dinheiro –, vídeos de câmeras de segurança que flagram assaltos e áudios que narram situações de risco. Ver quem está por perto para tomar um café ou almoçar junto também custa apenas um áudio. É também nos grupos de “zap” que os motoristas reclamam e se informam sobre a legislação e as empresas, compartilhando e elaborando insatisfações e possibilidades de se fazer ver e ouvir, além de discutir temas quentes da política nacional e internacional, típicos destes anos intensos. *Corta*.

Davi é um entregador de aplicativos de 21 anos, negro, reconhecido pelos amigos como desenvolto e talentoso, filho de Dona Nice e morador do Jardim João XXIII, Zona Oeste de São Paulo, nas imediações da Rodovia Raposo Tavares. É vaidoso com seu cabelo, sempre bem cortado, e com suas roupas. Com sua CG 125, fruto do sacrifício da família e de seu comprometimento, entrega a produção caseira de doces da mãe no próprio bairro pela manhã e no restante do dia trabalha com os aplicativos pela cidade. Por estratégia, fica no entroncamento da Zona Sul com a Zona Oeste, de onde consegue pedidos tanto de Pinheiros quanto do Itaim e até a Avenida Paulista – “quando tá bom, ali não para”. Liga o “app” às 11 da manhã, “faz o almoço” e estica. Dá um intervalo no meio da tarde, volta às 15:30 ou 16 horas. Faz meia ou uma hora de intervalo, come alguma coisa e, quando não tem nenhuma pendência para resolver, ouve música no celular ou troca ideia com colegas entregadores.

Por volta das 16:30, liga o aplicativo e vai até bater a meta diária de 100 reais ou até ficar muito cansado: “deu 11 da noite, eu já fico com sono e mais cansado, mas às vezes dá pra

ir até a meia noite, especialmente em ocasiões assim como um final de semana ou um dia dos namorados, que a demanda vem forte”. Davi tem uma meta diária e uma meta mensal, que vai ajustando com o passar do mês. “Aí eu vou distribuindo, entendeu? Tem semanas assim, que a demanda tá boa ou que eu to com uma taxa baixa, que eu faço todos os dias, sem tirar uma folga. Mas aí compenso em outros momentos. Isso é bom de fazer meu horário. Porque consegue controlar melhor e correr atrás”. Davi faz corridas na Rappi e é “nuvem” no iFood, mas estava pensando em virar “OL”. No Uber Eats foi bloqueado.

Davi conversa muito com seus companheiros de ponto. A conversa que começa na hora do almoço em frente a uma cozinha grande voltada só para o *delivery* continua no grupo de WhatsApp mais restrito, que conta com cerca de 40 membros que atuam na região, mas também em grupos maiores, que alcançam os 257 máximos. “E as entregas? Tá tocando aí?”. No grupo menor, ao longo de todo o dia as chamadas são compartilhadas com prints da tela, comemorando uma boa ou lamentando uma “bica”. Dúvidas sobre devoluções, problemas com o pagamento, comunicação com o suporte ou cadastro em uma nova plataforma dividem espaço com piadas, tiração de sarro e combinados de festas, assistir jogos de futebol e sair de rolê, mas também com reclamações revoltadas com a conduta de clientes, taxas e bloqueios das plataformas, avisos de “comando” policial, anúncios de vagas para “fixo” e alertas de moto roubada, com foto, modelo e placa.

“Eu gosto de trabalhar nas entregas porque tem esse lado de você fazer o seu corre e não ficar esperando, entendeu? Eu consigo com o meu trabalho e você vê o resultado. Mas também é foda, porque as plataformas querem ganhar e o cliente não tá pensando em você, ele tá pensando nele. Normal. Então tem que ser muito centrado, porque é você que tem que correr atrás... Por isso é meta, ficar de olho nas taxas, não dar brecha com a educação, porque você nunca sabe o cliente, né” (Davi, 21, entregador de aplicativos).

Em outro momento, quando perguntei das dificuldades, Davi diz que “graças a Deus eu tenho cabeça boa, sempre tive. Eu tenho aquela determinação, sabe, porque não é todo dia que é fácil. Então tem que ter cabeça, não dá pra se abalar”. Mais adiante, na conversa, admitiu “quase perder a linha”: “Tem coisa que dá raiva. Tipo cliente que desrespeita. Tem bloqueio, tem que passar em comando, tem uma abordagem. Aí é mó embaço, perde tempo. E tem vários camarada que você vê que teve a moto roubada. Graças a Deus, comigo nunca aconteceu. Mas para isso não tem uma ação, entendeu? Então podia ter mais um respeito com a pessoa tá trabalhando”.

Sérgio e Davi são sujeitos bastante diferentes, como o são também os tipos que acompanham cada um em suas classes, respectivamente, de motoristas e entregadores de aplicativos. Existem perfis predominantes em cada uma, mas a diversidade de trajetórias e

condições de adesão e estabelecimento nestas atividades é uma característica de ambas, como exposto no capítulo 1. Ainda assim, esse tecido fragmentar é costurado por experiências compartilhadas cotidianamente, constituindo práticas, subjetividades e campos de sentidos, a partir do qual se inscrevem social e politicamente como coletividade. Algumas dessas experiências e subjetividades atravessam, inclusive, por ambas as classes, o que sugere hipotéticas linhas mais gerais do trabalho uberizado.

Neste segundo capítulo, dou início a uma discussão sobre o cotidiano de motoristas e entregadores de aplicativos que trabalham na grande São Paulo, começando pelo núcleo dos mercados uberizados, ou seja, pelas relações entre trabalhadores, plataformas e usuários finais dos serviços. Este exercício sobre as rotinas do trabalho uberizado será continuado no terceiro capítulo, indo além das fronteiras formais destes mercados, enfocando as relações dos trabalhadores com suas famílias, com as regras e os agentes de fiscalização, bem como com a polícia e o “mundo do crime”. Observando uma vivência híbrida – urbana e digital – em que estes sujeitos circulam e interagem entre si, com os outros e com a cidade, procuro mapear as relações e sentidos que conformam as rotinas do trabalho uberizado, como uma segunda camada da formação destas classes.

A proposta desta segunda parte acompanha a tese geral de Ludmila Abílio (2020a):

“modos de vida tipicamente periféricos estão sendo administrados de forma centralizada e racionalizada sob esse novo tipo de organização e gerenciamento do trabalho. Esses modos de vida se fazem em um trânsito permanente e instável entre trabalho formal e informal, empreendimentos familiares, trabalhos que não são reconhecidos como trabalho, combinação de diferentes modos de geração de renda, que agora estariam sendo subordinados a instâncias centralizadas por meio do par informalização/gerenciamento algorítmico do trabalho, na condição de trabalhador uberizado. Em outras palavras, esse viver periférico envolve o gerenciamento de si que se tece na ausência de redes de proteção social e que passa a ser apropriado e controlado de novas maneiras” [...] “elementos associados ao modo de vida periférico parecem estar se generalizando por meio das relações de trabalho” (p. 580 e 581).

O trabalho uberizado é assumido como “trabalho sob demanda” ou “trabalho *just-in-time*” (Abílio, 2020b; De Stefano, 2016) possibilitado pela solução técnico-política do “gerenciamento algorítmico”: automatização e manipulação precisas da regulação do trabalho, “que aparece como aleatoriedade da técnica mas também pode ser compreendido como um controle despótico que opera de modo informalizado, não localizável, mas racionalizado, que regula a produtividade do trabalhador, transfere-lhe riscos e custos sem nem mesmo garantir sua remuneração” (Abílio, 2020a, p. 583).

Abílio recupera a interpretação oferecida nos anos 1970 por Francisco de Oliveira ([1972] 2013), referente à expansão do capitalismo industrial no Brasil a partir de 1930, que teria se sustentado no “talento organizatório de milhares de pseudo pequenos proprietários”

(Oliveira, 2013, p. 68), como forma específica de acumulação, fundada na transferência para os trabalhadores de custos e gerenciamento de sua própria reprodução social. O trabalho e os pequenos empreendimentos populares eram informais, mas não marginais, pois compunham “o desenvolvimento da infraestrutura urbana, do processo de industrialização e da estruturação do mercado de trabalho” (Abílio, 2020a, p. 586).

O produto dessa condição fundante – de superexploração – e renovada a cada ciclo de expansão da acumulação capitalista no Brasil foi conceituado por Vera Telles como “viração”. Na trilha de Oliveira, rejeitando o etapismo e o dualismo, e concentrada em identificar o sentido próprio do desenvolvimento na periferia – caracterizado não pela superação, mas pelo agenciamento de seu “atraso” – Telles (2013) sugeriu que

“trabalhadores que tem trajetórias assalariadas no mercado formal e lançam mão do trabalho irregular como alternativa ao desemprego prolongado, desenvolvendo atividades que, por mais permanentes e constantes que venham a se tornar, não são consideradas como trabalho, sendo este definido por referência à carteira de trabalho assinada, que lhes confere identidade, que registra e formaliza qualificação e experiência e que lhes garante direitos sociais, tudo o mais caindo na categoria genérica de atividades de sobrevivência, algo como uma ‘viração’ que, a rigor, caracteriza o ‘pobre’, mas não o trabalhador” (p. 103).

Nesta mesma linha, Abílio propôs pensar a uberização ou plataformização do trabalho<sup>29</sup> no Brasil como “subsunção real da viração” (Abílio, 2017), indicando a subordinação, racionalização e valorização destas formas de vida populares e massificadas típicas da formação social e da expansão capitalista no Brasil aos circuitos globalizados e financeirizados de acumulação do capitalismo 4.0.

Abílio (2020a) sustenta, ainda, a tese de que a maior participação de jovens negros e periféricos nas entregas de bicicleta – modalidade mais desprotegida e desvalorizada dos mercados uberizados de mobilidade e logística individuais – indicaria uma reprodução da estrutura da precariedade brasileira. Sinal do bem-sucedido acoplamento do modelo de extração multitudinária de valor e acumulação nas formas de vida históricas das populações subalternizadas brasileiras, bem como da extensão de dimensões desta condição para outros grupos sociais, que passam a vivenciar a informalização.

---

<sup>29</sup> Para Rafael Grohmann a noção de “plataformização do trabalho” descreve melhor o atual cenário do trabalho digital do que a expressão “uberização”. A “plataformização do trabalho envolve a dependência que trabalhadores e consumidores passam a ter das plataformas digitais – com suas lógicas algorítmicas, datificadas e financeirizadas – somada a mudanças que intensificam a flexibilização de relações e contratos de trabalho, bem como ao imperativo de uma racionalidade empreendedora como vias de justificação dos modos de ser e aparecer do capital” (2020, p. 100). Ludmila Abílio (2020c), por sua vez, qualifica o uso da expressão “uberização”: “a empresa e a multidão deram materialidade e visibilidade a uma nova forma de controle, gerenciamento e organização do trabalho que não se inicia com a Uber nem se restringe a ela; entretanto, essa empresa tornou reconhecível uma tendência global que também poderia ser denominada informalização do trabalho ou, mais precisamente, consolidação dos trabalhadores em trabalhadores just-in-time” (p. 111).



O modelo opera uma expansão racionalizada da precarização, ao mesmo tempo em que estabelece uma estratificação e uma hierarquia classificatória que repõe os sentidos e distribuições da estrutura social, renovando-as e modernizando-as. Conforme caracterização oferecida por Rafael Grohmann (2020), o trabalho plataformizado: “é situado a partir de mediações de gênero, raça, território, entre outros marcadores sociais e interseccionais, com diferenças de apropriação de valor” (p. 102). Isto pois “Há uma política dos algoritmos, que possui um papel nos processos de ordenamento social relacionado a contextos culturais, ideológicos e financeiros” (ibidem, p. 97)

É possível sugerir que, ao subsumir a “viração”, instalar-se e enraizar-se no Brasil, o regime uberizado mobiliza, agencia e racionaliza não apenas a força, as formas, os recursos e as técnicas individuais e coletivas do trabalho popular; mas também os sentidos e as formas que regulam histórica e estruturalmente a vida social em um país caracterizado pela “ausência de uma medida possível de equivalência” ou pela não generalização de direitos, como sugeriu Vera Telles (2013, p. 101-102). Em contexto sem medida, a diferença, as desigualdades e discriminações se confundem com os “azares de cada um” e “o mercado parece operar com a aleatoriedade própria dos fenômenos da natureza” (ibidem). A radicalização neoliberal na crise atual atualiza e amplifica a condição descrita por Telles. À aparência de aleatoriedade própria dos fenômenos da natureza se acopla a aparência da aleatoriedade técnica, como modo composto de sobrevivência, acumulação e governo.

O objetivo deste capítulo é reconstruir e discutir a operação dos regimes uberizados de exploração e acumulação a partir deste campo de hipóteses. Isto é, de que, no contexto de crise e radicalização neoliberal (i) as plataformas subsumem as formas históricas de vida e trabalho subalternas e estendem sua condição de informalização e precariedade a outros grupos sociais; enquanto (ii) repõem e atualizam sua hierarquia classificatória, ou seja, agenciam em sua operação formas históricas e estruturais de regulação social fundadas em diferenças e desigualdades, reforçando-as.

Este capítulo se concentra na relação entre as partes integrantes do núcleo formal dos mercados uberizados de viagens particulares e entregas de pequenas cargas: trabalhadores, empresas-plataforma e usuários-consumidores. O exercício proposto se sustenta em experiências, relações e percepções em rotinas de trabalho, tal como vividas e narradas por motoristas e entregadores de aplicativo ou acompanhadas no âmbito desta pesquisa em ambiente on-line e off-line; bem como na análise de outros registros referentes à operação das plataformas de viagens particulares e delivery e seus mercados. Tais rotinas concentram-se temporalmente entre 2015 e 2021 e espacialmente na Região Metropolitana de São Paulo.

## 2. Rotinas do trabalho uberizado: o núcleo dos mercados

### 2.1 Trabalhadores uberizados e empresas-plataforma

#### 2.1.1 “Ligar o app”. Ligar o que?

“Entrar nos aplicativos” é iniciar uma nova vida, tornar-se um novo sujeito e constituir, junto de uma multidão que carrega diferentes condições, experiências pregressas, repertórios e percepções, novas classes que passam, a partir de novas condições e relações compartilhadas, a compor e inscrever sentidos próprios ao espaço urbano e social. Nesta nova vida, cada dia se inicia ao “ligar o app”, colocando-se à disposição para receber chamadas para viagens ou entregas. Mas o que é “o aplicativo” para estes sujeitos?

De imediato, é preciso reconhecer o caráter duplo do aplicativo, como (inter)face da empresa-plataforma: ele é um instrumento ou ferramenta de trabalho, e, ao mesmo tempo, é o patrão, chefe, gerente ou capataz. É meio, mas também é parte interessada. É objeto e sujeito, ou, ao menos, uma materialização de sua vontade, interesse ou até soberania. Partindo da primeira perspectiva, portanto, para o trabalhador, o aplicativo é um recurso ou serviço para se conectar com clientes e vender unidades de trabalho. É esta a face escolhida pelas empresas-plataformas para inscreverem-se pública e juridicamente: “empresas de tecnologia” – e não de transporte e logística – que oferecem soluções para “parceiros” e “usuários”<sup>30</sup>. O motorista ou entregador, na condição de prestador autônomo, assina um serviço de busca de clientes e agenciamento de tarefas unitárias, que deve remunerar com uma parte dos ganhos e cuja prestação final do serviço deve seguir padrões definidos pela empresa-plataforma, no âmbito da “parceira”.

Nas narrativas ideológicas da economia da inovação, as grandes empresas e seu sucesso são vistas como produto da genialidade e heroísmo individual de seus fundadores, justificando um denso processo de extração de valor e concentração de riqueza. Este “sucesso”, contudo, se sustenta: em processos de inovação coletivos e cumulativos de longo prazo, financiados em grande parte com recursos públicos e em políticas de patentes que restringem a difusão do conhecimento e se orientam à recompensa privada em detrimento do público (Mazzucato, 2020,

---

<sup>30</sup> A Uber, por exemplo, se apresenta como uma “empresa de tecnologia” que “oferece uma plataforma tecnológica para que motoristas parceiros se conectem de forma fácil e descomplicada a usuários que buscam viagens acessíveis e confiáveis” (...) “não é uma empresa de transporte” Ver: <https://www.uber.com/pt-BR/newsroom/fatos-e-dados-sobre-uber/> Acessado em 10/05/2022.

p. 240). “Na economia da inovação, os riscos são socializados, ao passo que as recompensas são privatizadas”, sintetiza Mazzucato (p. 241). Além disso, este sucesso se sustenta também em relações de uso, trabalho e consumo atravessadas por necessidade, manipulação, competição, dependência e vigilância (Zuboff, 2021).

A dimensão funcional de solução tecnológica das plataformas está presente, inclusive, em ensaios e imaginários cooperativos e horizontes de justiça social, autonomia coletiva e dignidade dos trabalhadores em diferentes mercados, assumindo uma posição crítica à ideologia do Vale do Silício. Desta perspectiva, a tecnologia é desassociada da prática monopolística, da superexploração, da vigilância e da falta de transparência das *big techs*. A relativa autonomia da solução técnica em relação à lógica de capital que a impulsiona (Marx, 2016, p. 583) ganha aberturas práticas no cooperativismo de plataforma (Grohmann, 2020, 2021; Scholz, 2016a) e na ideia de um vanguardismo incluyente (Unger, 2015).

Na forma dominante do capitalismo de plataforma, as dinâmicas e critérios impostos aos trabalhadores deixam-lhes pouquíssima margem de personalização ou maximização para si, ainda que lhes seja transferida a autonomia e responsabilidade operacional do serviço. O que pode ser caracterizado como “autogerenciamento subordinado” (Abílio, 2019) ou “autonomia na subordinação” (Supiot, 2018). Segundo a formulação de Alain Supiot (2018), na transição da produção fordista-taylorista para a produção contemporânea presidida por programação e objetivo, ao longo das três décadas finais do século XX, “novas faces da subordinação”, passaram a “confundir a linha entre trabalho subordinado e trabalho autônomo”, o que implica a restituição de certa autonomia ao trabalhador, subtraída no fordismo. Mas trata-se de uma “autonomia na subordinação”, que conforma uma relação de fidelidade. Esta operação é caracterizada pela mobilização total de uma pessoa por outra, o que envolve não apenas o corpo e o movimento físico, mas direta e necessariamente o plano mental, por meio da programação, da medição e da avaliação permanente do desempenho.

“a relação de emprego, que tem sido a matriz de muitas formas de governo desde a era industrial, foi nosso foco. Ao rastrear suas transformações, identificamos a emergência do laço de fidelidade, que em sua forma moderna possui duas características essenciais. Primeiro, a mobilização total de uma pessoa a serviço de outra. Ao contrário de sua versão taylorista, porém, essa mobilização administra tanto a mente quanto o corpo, organizando o trabalho não pela obediência mecânica às ordens, mas pela programação do feedback. O corolário da esfera de autonomia concedida aos trabalhadores para a realização de seus objetivos prescritos é o direito dos empregadores de fazer com que o ‘funcionamento’ de seus trabalhadores seja medido e avaliado a qualquer momento. Os objetivos de trabalho tornam-se assim indissociáveis de indicadores quantitativos de desempenho, dos quais o trabalhador não participa da definição. Os trabalhadores submetidos a esses ‘indicadores objetivos’ são divorciados da realidade do mundo em que atuam e presos a uma espiral especulativa da qual não podem escapar, a não ser mentalmente perturbados ou criminalmente indiciados. A segunda característica do vínculo de fidelidade é a

responsabilidade do empregador em garantir que os empregados continuem a ser economicamente produtivos, para se adaptar em ‘tempo real’ às necessidades do mercado” (Supiot, 2018, p. 286).

A despersonalização radical que caracteriza a experiência do trabalhador uberizado se traduz, assim, em sujeição e objetificação, dada a assimetria no acesso à informação e à participação na definição dos termos da atividade (Rosenblat e Stark, 2016). Por isso, a figuração reivindicada pelas empresas-plataforma – do aplicativo como um mero recurso ou serviço assessorio contratado por um prestador individual autônomo – não se sustenta.

Formalmente, a ausência de vínculo entre trabalhadores e empresas-plataformas se sustenta na indeterminação do trabalho: do tempo, das tarefas, dos valores. Isto é, o trabalhador não tem (a) turnos ou jornadas pré-estabelecidas e (b) nem é obrigado a aceitar qualquer tarefa a ele oferecida pelo aplicativo; tendo liberdade para decidir quando liga e quando desliga o aplicativo e se aceita ou recusa cada uma das corridas e entregas. Para tanto, o trabalhador aceita um termo de uso com as regras estipuladas pela plataforma. Elas especificam padrões de comportamento do trabalhador e dos meios de trabalho, a serem assumidos em cada prestação unitária do serviço no âmbito a “parceria”.

Outros pontos da operação destes mercados merecem destaque: (c) as tarifas finais, porcentagens, formas de cálculo e composição de ganhos e repasses são determinadas pela plataforma e o trabalhador não tem autonomia para negociá-las com qualquer das partes envolvidas na prestação do serviço – nem com a plataforma e nem com o passageiro, estabelecimento comercial ou cliente final das entregas; (d) a plataforma pode oferecer valores absolutos extra a serem somados ou aplicar um multiplicador ao valor convencional pago por tarefas unitárias, como estímulo e recompensa ao atendimento em determinados dias, horários ou regiões, de modo a compensar desequilíbrios de oferta e demanda; (e) as corridas e entregas são distribuídas entre prestadores individuais, modalidades e categorias de acordo com lógicas e critérios construídos pelas plataformas; (f) os critérios de avaliação dos membros da “comunidade” são definidos pela plataforma e respondidos, individualmente, por trabalhadores e usuários após cada interação, estabelecendo uma mútua classificação que funciona como controle de qualidade e produção de confiabilidade; (g) caso a plataforma considere que o motorista ou entregador descumpriu integral ou parcialmente alguma das regras ou que apresenta desempenho abaixo das expectativas da empresa, tendo por base suas taxas e avaliações, pode suspendê-lo, bloqueá-lo ou excluí-lo; e, por fim, (h) todos os fatores envolvidos na operação destes mercados – oferta, demanda, valores, distâncias, regiões, data e horário, velocidade, avaliações, disponibilidade, aceite, rejeição, cancelamento etc. –, são

convertidos em dados<sup>31</sup>, calculados e processados por meio de algoritmos e programas, constantemente refinados pelo trabalho humano direto ou por processos automatizados de aprendizado de máquina ou inteligência artificial, e protegido por segredo de negócios e propriedade intelectual<sup>32</sup>.

Este conjunto complexo de instruções e sua programação constitui a solução tecnológica que as empresas-plataforma afirmam vender. Ele calcula em tempo real cada uma e o conjunto dessas variáveis para cada um e todos os milhões de membros do mercado, a partir de seus dados. O autogerenciamento do trabalhador é, portanto, subordinado a um gerenciamento algorítmico<sup>33</sup> (Abílio, 2019). Se o algoritmo é recurso e instrumento de gerenciamento das operações do mercado, ele também é representação da empresa-plataforma e de seus interesses, uma vez que sua programação e a definição de suas variáveis são construídas de forma soberana por ela. Como (inter)face da empresa-plataforma, o aplicativo é essa figura múltipla: recurso, terreno e sujeito de uma relação de poder atravessada por conflitos, a qual chamamos plataformização ou uberização do trabalho.

### **2.1.2 Trabalho, liberdade e exploração**

São tantos e tão rígidos os padrões exigidos pelas plataformas que praticamente não há espaço nesta relação para o trabalhador definir qualquer dimensão de seu trabalho. A não ser a disponibilidade para trabalhar, ou seja, a possibilidade formal de retirar-se temporária ou definitivamente – por cinco minutos, por 12, por um mês ou para sempre – da relação de “parceria” ou subordinação. E, por consequência, a decisão de conciliar sua atuação na plataforma com o trabalho em outras plataformas no mesmo mercado ou em outras atividades. O que quer dizer que a relação do trabalhador uberizado com as plataformas é caracterizada pela ausência de obrigação, exclusividade ou compromisso de disponibilidade.

Em relação ao estatuto jurídico do emprego consolidado ao longo dos séculos XIX e XX, a medida fundamental da relação de trabalho se desloca do tempo à tarefa ou objetivo. Isto não quer dizer que o tempo deixe de ser agenciado e de cumprir papel relevante no trabalho,

---

<sup>31</sup> Sobre “datificação” e “agenciamento vigilante”, ver Grohmann (2020, p. 98) e Woodcock (2020, p. 43).

<sup>32</sup> Pasquale (2015) usa o termo “caixa preta” para se referir à opacidade e ininteligibilidade que caracteriza a dos algoritmos, garantidas por estratégias de “segredo ‘real’, segredo legal e ofuscação” (p. 6). Sobre a controvérsia legal em torno do tema dos algoritmos e dos mercados uberizados no Brasil, ver Frazão (2021).

<sup>33</sup> Woodcock (2020) se refere a “panóptico algorítmico” como formas de mensuração e controle do trabalho sem supervisão física e que se sustentam em fortes “ilusões de controle e liberdade”. Para o autor, os algoritmos são complexos, mas não absolutos, sendo equivocada a visualização de uma “supervisão perfeita” (p. 44-45).

mas que o tempo perde centralidade para a tarefa<sup>34</sup>. O que produz, inclusive, movimentos de compressão e dilatação do tempo de trabalho, seja pela intensificação da realização de tarefas unitárias por período de tempo, seja pelo aumento da disponibilidade ao trabalho<sup>35</sup> – independentemente de estar executando uma tarefa ou sendo remunerado ao longo do período disponível – o que se pode chamar “mobilização total” (Supiot, 2018).

Mas, enquanto estiver logado e disponível no aplicativo de uma plataforma, o trabalhador aceita se enquadrar nos padrões estabelecidos por ela para as mais diferentes dimensões da atividade: valores do serviço, porcentagens de ganhos, conduta com usuários-consumidores, condições dos meios de trabalho, avaliação, classificação e gerenciamento. Ao considerar as rotinas destes trabalhadores uberizados dos setores de mobilidade e transporte de pequenas cargas, a ausência de vínculos e o caráter voluntário se revelam, em realidade, como expressões do processo de informalização das formas do trabalho, que tem o modelo uberizado ou plataformizado como forma mais madura do movimento há muito em curso de precarização (Abílio, 2020c; Antunes e Filgueiras, 2020; Grohmann, 2020).

Estando o regime uberizado historicamente situado e articulado à crise dos anos 2010 e ao desemprego, para além de sua formalidade, mesmo esta liberdade para escolher o período de trabalho é relativa. Ainda que as plataformas não obriguem que a jornada ou turno comece e termine em horários determinados ou que tenham uma duração determinada, a relação de necessidade inadiável com o sustento, com eventuais compromissos financeiros e com a manutenção dos meios de trabalho cria uma estrutura de constrangimento que tende a eliminar esta margem de escolha. A ausência de garantias e previsibilidade que caracteriza a condição do trabalhador uberizado dentro e fora do mercado esvazia a liberdade formal e aparente, implicando engajamento permanente para evitar a carência ou a falência.

Nestes termos, a uberização se apresenta como figura no quadro ampliado do empreendedorismo como modo de vida hegemônico em um regime massificado de indução da precariedade e transferência das responsabilidades pelo trabalho e pela reprodução pessoal e familiar para o indivíduo (Amorim et al. 2021a; Butler, 2018). Na contraface da desconstrução do projeto do emprego e da solidariedade social, estes regimes de trabalho são positivados. O

---

<sup>34</sup> Abílio (2020c) ressalta que “na consolidação da uberização, já não há hora de trabalho definida, tampouco seu valor” (p. 113).

<sup>35</sup> Moda (2019) recupera reflexão de Marx sobre o assalariamento por peça para sugerir que a uberização se aproxima de “um modo de assalariamento bastante presente no início do capitalismo e que aos poucos foi caindo em desuso” (p.11). Segundo Marx, a forma “adequada ao modo capitalista de produção, [...] pois serve de meio para prolongar a jornada de trabalho e rebaixar os salários”, uma vez que “empregar sua força de trabalho o mais intensivamente possível” e “prolongar a jornada de trabalho, a fim de aumentar seu salário diário ou semanal (Marx, 2012, p. 648-651 APUD Moda 2019).

trabalhador uberizado pode ser considerado uma forma “avançada”, do ponto de vista técnico e gerencial, do sujeito neoliberal (Dardot e Laval, 2016).

Este constrangimento, contudo, não é apenas externo ou formalmente independente das plataformas. As lógicas de ranqueamento ancoradas em aceites, notas e números de corridas realizadas acabam por construir e induzir padrões de jornada e estratégias para motoristas e entregadores. O que é refinado no dia a dia pelos bônus e multiplicadores extraordinários. Sem manter elevada a nota de avaliação por clientes e as taxas de engajamento ( aceites e tarefas concluídas) e sem valer-se de “promoções” e tarifas dinâmicas, as metas definidas pelo trabalhador não podem ser alcançadas – metas aqui devem ser entendidas como sustento.

Ou seja, as plataformas dispõem de instrumentos mais ou menos imediatos, como bônus ou lançamento de novas modalidades, para mobilizar e engajar os trabalhadores em momentos e períodos de maior ou menor demanda, calculados a partir da avaliação de oferta e demanda pela análise automatizada em tempo real e histórico, gerenciando minuciosamente a ativação ou desativação da força de trabalho e demais fatores de produção em sua posse, através de sua manipulação e direcionamento por meio de estímulos positivos ou negativos, de caráter diretamente financeiro ou classificatório.

Isto permite que as plataformas arquem apenas com os custos estritamente necessários à produção e realização de cada unidade do serviço-produto que vendem no mercado, maximizando lucro e reduzindo prejuízos, sem oscilações sazonais ou depreciação de capital fixo, expulsando todos os demais custos de reprodução do trabalho e dos meios de trabalho. A maximização do benefício e eficiência em favor da empresa-plataforma proporcionada por tal precisão gerencial equivale à transferência de risco da operação cotidiana para o motorista ou entregador.

Os trabalhadores e os meios de trabalho são contratados e remunerados exclusivamente nos instantes em que estão executando uma determinada tarefa. Encerrada a tarefa, parcela significativa dos custos de operação do serviço voltam a estar fora da empresa, externalizados, até que novamente aceitem e sejam mobilizados em uma corrida ou entrega. Se é verdade que os trabalhadores precisam dispor de uma remuneração suficiente para reproduzir a si próprios e aos instrumentos de trabalho, também é verdade que as empresas-plataforma não são a fonte exclusiva dos recursos necessários.

A reprodução do trabalhador e de seus meios de trabalho é composta a partir de uma combinação de rendas e créditos acessados no carrossel do trabalho precário, formal ou informal, mas também no âmbito familiar, no mercado financeiro e, por fim, em auxílios públicos, em situações limite – como verificou-se no caso do auxílio emergencial aos

trabalhadores uberizados durante a pandemia de Covid-19. O ponto é que a remuneração dada aos trabalhadores não necessariamente cobre sua reprodução, que pode ser e é garantida por outras fontes. Os regimes uberizados podem ser caracterizados como regimes de extração ou acumulação por desapropriação, considerando que envolvem um consumo de trabalho e de capital fixo – ou de trabalho vivo e morto – que não proveem e nem necessariamente remuneram (Harvey, 2014; Scholz, 2016b).

### 2.1.3 Bloqueios e ganhos

“Me bloquearam tb. Mas se vc liga a Uber e o iFood dá pra dar um gás. Uber toca bem em todo canto. O meu me bloquearam porque sofri um acidente enquanto tava na entrega. Cancelei a entrega e ao invés de gerarem uma dívida, lançaram a taxa. Aí me deram ‘bloq’. Mas já criei outra e só esperando aprovar. Os cara expulsa mas nós volta” (entregador de aplicativos em conversa no WhatsApp);

“A pessoa que realmente depende dos aplicativos para sustentar a família... os aplicativos abusam e exploram os motoristas. A prioridade dos aplicativos são os passageiros. E o motorista que se ferre. Se o passageiro reclama de qualquer coisa, ganha. Bloqueiam motorista sem permitir que o cara se defenda. Então, quem realmente precisa, infelizmente, tem que se sujeitar a essas humilhações. Infelizmente. É realmente uma *escravidão*. É lamentável, mas essa é a realidade. Mas é muita exploração e muita humilhação” (Motorista de aplicativo em conversa no WhatsApp).

Uma das maiores tensões entre motoristas e entregadores e plataformas diz respeito aos bloqueios realizados por estas últimas, por alegado descumprimento de alguma regra estipulada ou por desempenho considerado abaixo do aceitável pela plataforma, em função das taxas de aceite e cancelamento de corridas e entregas ou da nota do trabalhador, determinada pelas avaliações dos usuários-consumidores. Muitas vezes, no entanto, os trabalhadores consideram os bloqueios indevidos, injustos ou injustificados; além de apontarem ausência de diálogo efetivo com a plataforma.

Como vimos no capítulo 1, entrar nos aplicativos exige um considerável investimento de energia e recursos e o planejamento cuidadoso de uma nova rotina e forma de vida centrada na atividade. Ser bloqueado ou excluído pela plataforma descontinua um plano de sobrevivência e explicita o assujeitamento à plataforma e seu caráter arbitrário, opaco e ininteligível, especialmente quando não oferece justificativas satisfatórias.

No momento do bloqueio ou do banimento da plataforma, o desespero e a indignação de motoristas e entregadores raramente encontram vias de diálogo ou justiça. Nestas horas, o suporte – canal aberto entre trabalhador e plataforma – não costuma oferecer razões ou soluções, para além de repetir o comunicado que o sujeito já recebeu em seu celular. Não é incomum que alguns motoristas busquem a justiça para lidar com bloqueio ou exclusão



considerado injustificado. Existem casos de ganho e reintegração<sup>36</sup>, mas a maioria se arrasta como transtorno e frustração, caindo em um limbo jurídico entre relação comercial e de trabalho, sem acessar efetivamente as proteções de nenhuma delas.

Entre os entregadores, o trabalho concomitante ou três ou mais aplicativos fazem a revolta ser acompanhada por um recálculo de “rota”, migrando a atividade e as estratégias para os outros “apps”. Também é comum pedir contas de amigos ou alugar contas de terceiros (repassando ao titular uma parte dos ganhos) para seguir trabalhando na plataforma em que foi banido, voltando às suas fileiras com um “pseudônimo”.

Os bloqueios e exclusões individuais não impõe qualquer distorção de preços ou eficiência ao mercado, que opera sempre com uma ampla margem de sobra de trabalhadores, em relação à demanda pelo serviço. Ao ser bloqueado, o trabalhador uberizado se percebe um não-sujeito: sem satisfações, sem defesa e descartável. Realiza o quão submetido está à soberania das plataformas e a parcela de mando transferida aos usuários-consumidores. O fim dos bloqueios indevidos é reivindicação frequente de motoristas e entregadores de aplicativos, no interior de uma reivindicação mais ampla pela redistribuição da informação, do poder de decisão, dos ganhos e da eficiência no âmbito dos mercados uberizados.

Um dos fatores que reduz a suposta liberdade da escolha de motoristas e entregadores na atividade é a ausência de informações relevantes sobre cada tarefa oferecida. Desde o estabelecimento destes mercados, muitas mudanças foram feitas na programação das ofertas. Mas uma constante é que os trabalhadores têm acesso parcial a informações de valor, origem, destino, tempo, forma de pagamento etc. Até 2021, por exemplo, as informações sobre o destino só apareciam para o trabalhador quando este aceitava e dava início à tarefa, já com o passageiro no carro ou com o pedido em mãos no estabelecimento.

A ausência desta informação impede que a decisão de aceitar ou não o serviço seja feita a partir de uma avaliação das condições de segurança ou da relação custo-benefício. A decisão se desloca, assim, para algo mais próximo da aposta em um caça-níqueis: a corrida pode ser boa ou ruim, mas sem a informação de destino, é preciso pagar para ver. O trabalhador empreendedor que se autogerencia desloca-se da racionalização e do planejamento ao imponderável de um jogo de sorte e do azar. Depois de aceita, a tarefa pode ser cancelada, desde

---

<sup>36</sup> Em 2020, o Tribunal de Justiça do Rio Grande do Norte, por exemplo, decidiu em favor de um motorista que reivindicava sua reintegração à Uber após ser suspenso da plataforma em função de “reclamações de usuários por inadequação de sua conduta ao prestar serviço”. O motorista alegou que desconhecia o teor das reclamações e que não lhe fora concedido direito de defesa. Ver: <https://www.uol.com.br/tilt/noticias/redacao/2020/01/03/motorista-ganha-na-justica-e-volta-a-uber-apos-expulsao-por-reclamacoes.htm?cmpid=copiaecola> Acessado em 12/05/2022.

que não envolva motivos discriminatórios ou que não ocorra em excesso, que é medido pela *taxa de cancelamento* (razão entre aceites e cancelamentos), motivos que podem levar ao bloqueio ou exclusão da plataforma. A avaliação pela plataforma do que é discriminatório ou excessivo é considerada arbitrária pelos motoristas.

Este esvaziamento da liberdade de escolha é, ainda, potencializado pelo desincentivo à recusa de entregas e viagens. Formalmente, o motorista pode recusar quantas corridas queira, inclusive todas. No entanto, existe um critério de classificação nas plataformas chamado *taxa de aceitação*: a razão entre a quantidade de viagens ou corridas aceitas pelo trabalhador e a quantidade de viagens ou corridas oferecidas a ele pela plataforma. Uma baixa taxa de aceitação pode levar à suspensão temporária ou permanente. A possibilidade de bloqueio temporário ou de exclusão da plataforma em função de taxas altas de cancelamento ou taxas baixas de aceitação são assumidas pelas empresas como instrumento programado, automatizado e impessoal de regulação de qualidade do serviço.

No dia a dia, contudo, é comum entre motoristas e entregadores especulações sobre outras formas de punir e premiar “parceiros”. Muitos consideram que as plataformas alteram suas notas, taxas e avaliações arbitrariamente, para induzir comportamentos. Outros tantos acreditam que os trabalhadores que não se mantêm nas faixas de desempenho (aceitação, cancelamento e avaliação por clientes) desejadas pelas empresas são postos no fim de uma fila virtual, recebendo corridas e pedidos de passageiros e estabelecimentos mal avaliados ou corridas com relações custo-benefício piores. Tais suspeitas e acusações não podem ser apreciadas com rigor, devido ao segredo de mercado que protege os algoritmos das plataformas – o que tem sido descrito como uma “caixa-preta” que obscurece as condições e manipulações as quais os trabalhadores se submetem.

Estas condições e sua suposta manipulação não podem ser auditados e assumidos como um dado da operação dos mercados uberizados, mas a falta de transparência e de informações e a consequente desconfiança e insegurança dos trabalhadores sem dúvida constituem um fator fundamental nesta relação. A insegurança permanente é um dos fatores da mobilização permanente, típicas das formas contemporâneas de trabalho por programação e objetivos, bem como um ponto de tensão que provoca recorrentes conflitos entre trabalhadores e empresas-plataforma .

Uma racionalidade que lhes escapa, mas ainda assim os gerencia e explora. Esta assimetria de acesso à informação e de poder de decisão, que tem nos bloqueios e exclusões suas maiores expressões, rompe a subjetividade fundada na autonomia e na racionalidade que caracteriza a adesão e o consentimento do trabalhador com a plataforma. Deste rompimento

com as noções de autonomia, liberdade e controle racional, produzem-se outras subjetividades paralelas no âmbito desta relação entre o trabalhador e a plataforma: insegurança, injustiça e uma sensação de ininteligibilidade e espécie de assombração.

A reivindicação para que não haja prejuízo em função da recusa ou do cancelamento de corridas não está relacionada a uma concepção genérica de liberdade, mas ancorada em no pragmatismo relativo aos ganhos e à proteção dos meios de trabalho e da própria vida. Em especial, os motoristas buscam o direito de rejeitar corridas que consideram ou lhes gerar prejuízo ou lhes colocar a vida ou os instrumentos de trabalho em risco. Sem saber o destino, pode gastar um tempo precioso indo até o passageiro e, ao iniciar a corrida, perceber que a rota não vale a pena, seja pelo dinheiro, pelo tempo, pelo trânsito ou pelo estresse.

Mas o ponto mais complexo da discussão sobre cancelamento e aceitação é mesmo a segurança. “O maior prejuízo é não voltar vivo para casa”, diz um motorista. Sobre os chamados na região conhecida como “cracolândia”, um entregador diz:

“Área de risco... Não vou. Foda-se os aplicativos. Não irão me auxiliar em nada se eu for roubado ou pior agredido (...). Às vezes a gente aparece nesses lugares, principalmente quando você vai aceitando os pedidos da Uber sem parar. Ela só te leva pra essas bica. Aí vem mensagem automática: 'sentimos muito pelo ocorrido, estamos trabalhando para melhorar a segurança dos nossos parceiros' (Entregador de aplicativos em conversa no WhatsApp).

Veremos ainda, de forma mais detida, como se constrói a relação de motoristas e entregadores com a violência urbana em suas diferentes faces. A reivindicação por estes trabalhadores de poder não aceitar ou cancelar corridas consideradas perigosas sem punição ou prejuízo nas plataformas implica romper com princípios igualitários e positivar a discriminação, na medida em que, na prática, atender a tal reivindicação implica permitir que regiões periféricas e pessoas negras e mais pobres, em geral, sejam tratadas como suspeitas e, conseqüentemente, tolhidas em seu direito de utilizar o serviço. A reivindicação por mais segurança se traduz em soluções abertamente discriminatórias. Nos limites da relação entre motoristas e plataformas, no entanto, seu conteúdo é o da imposição de uma tarefa associada a riscos à propriedade e à vida, na contramão da suposta autonomia dos motoristas e de sua valorização enquanto sujeitos. De sua perspectiva, a manutenção de tais condições de serviço representa a naturalização de sua exposição à violência, seu prejuízo como condição do benefício de passageiros e dos negócios da plataforma.

Outro ponto de tensão da relação entre motoristas e entregadores e as plataformas está no campo das tarifas, ganhos, valores, porcentagens, taxas e repasses. Como já sugerimos, ao considerar o aplicativo um meio de trabalho, considera-se que o trabalhador utiliza esse meio e

o remunera na medida de seu uso, respeitando um determinado critério preestabelecido: o aplicativo retém uma parte do valor gerado em cada unidade do serviço e repassa o restante para o trabalhador. Não existe salário nem ganho mínimo por tempo logado na plataforma. Em outras palavras, não há adiantamento. Todo ganho é vinculado a uma unidade de serviço realizada, “sob demanda”.

Ocorre, contudo, que a plataforma não define apenas a porcentagem ou o valor fixo da sua própria remuneração, mas o valor cobrado dos consumidores finais ou intermediários com os quais motoristas e entregadores estabelecem relações de serviço. Ou seja, a plataforma é soberana em todo o sistema de formação dos preços no mercado, estabelecendo custos e ganhos para cada parte e a liberdade do trabalhador se limita a aceitar ou não trabalhar com esta plataforma, em seus termos. Tendo como alternativa, muitas vezes, no contexto de crise, não trabalhar e não obter qualquer rendimento. O que fica explícito, mais uma vez, é que não é o trabalhador que utiliza a plataforma para realizar seus planos, mas a plataforma que utiliza o trabalhador no interior de seu planejamento.

As maiores plataformas sustentam em pronunciamentos oficiais que a formação de preços segue à risca o equilíbrio entre oferta e demanda, buscando uma condição razoável para a sustentabilidade do mercado como um todo e de cada uma de suas partes – incluindo a empresa, obviamente. De todo modo, ao não participar da construção dos valores, o motorista ou entregador desloca-se à posição de operador passivo do serviço que ela vende ao cliente final ou intermediário. A maximização dos ganhos depende da maximização das unidades realizadas. Mais uma vez, sua autonomia e liberdade se resumem à possibilidade de desligar o aplicativo, temporária ou permanentemente. Mas enquanto estiver logado, o trabalhador estará sujeito às determinações da plataforma, incluindo seus valores.

A formação dos preços por parte das plataformas leva em conta as distâncias percorridas e o tempo previsto ou transcorrido para o deslocamento necessário ao cumprimento de um serviço de viagem ou entrega. Além disso, as tarifas dinâmicas e promoções multiplicam o valor calculado convencionalmente ou lhe adicionam um acréscimo fixo, visando equilibrar oferta e demanda em dias, horários e regiões. Por fim, as plataformas programam e oferecem modalidades especiais, em faixas superiores ou inferiores de valor, que se adequam a perfis e interesses particulares de grupos de consumidores: aqui entram as modalidades promocionais, voltadas a horários de baixa demanda e clientes com menor poder aquisitivo; bem como as modalidades de luxo, voltadas àqueles que desejam maior conforto ou agilidade e tratamento especial.

Os demais meios de trabalho necessários ao funcionamento destes mercados, que não o próprio aplicativo, são de propriedade ou responsabilidade dos próprios trabalhadores “parceiros” e não entram na equação de formação dos preços das plataformas. Não há gatilho, acordo ou negociação de reajuste do valor pago por unidade de serviço prestada que leve em conta o valor do trabalho ou seus custos de operação. O represamento dos ganhos produz outra importante fonte de tensões e conflitos entre trabalhadores e empresas.

Entre o início das operações dos maiores aplicativos e o fim de 2020, não houve reajuste nos repasses. É possível, inclusive, sustentar que houve queda, considerando a ampliação da base de trabalhadores nas plataformas e o lançamento de modalidades promocionais, além do aumento do custo de vida e dos custos com meios de trabalho, notadamente o combustível. Ao longo do período, estes mercados cresceram exponencialmente – em faturamento, cobertura geográfica, clientes e trabalhadores –, consolidaram uma condição oligopolizada e fundiram-se ao funcionamento corrente das cidades brasileiras, reduzindo custos e promovendo ganhos de eficiência e conforto nos serviços de transporte e logística, sanando e criando necessidades. Mesmo que a renda total de motoristas e entregadores possa ter crescido, a renda individual diminuiu.

O que se tem é a externalização de custos de produção e a concentração do prejuízo sobre os trabalhadores do setor, sustentando os ganhos de plataforma e a ampliação do acesso ao mercado, mantendo os preços baixos, e retirando a pressão inflacionária sobre setores fundamentais de serviços como transportes e alimentação fora de casa<sup>37</sup>. Diferentes autores apontam a inflação de serviços como um dos fatores sensíveis da crise do modelo lulista e seus desdobramentos (Carvalho, 2018; Santos, et al., 2018).

O sentido geral das percepções de motoristas e entregadores sobre as taxas e valores é o da humilhação, do desrespeito e da negação da dignidade àquele que está trabalhando, o que se expressa em repetidas menções à “escravos” e “mendigos”. De forma mais ou menos elaborada, considera-se que as plataformas se valem da ausência de alternativas para arrochar ganhos e transferir aos trabalhadores os custos de operação, tornando lugar comum a ideia de que se opera no limite entre ganhar o mínimo e “pagar para trabalhar”.

Ao responder questionamentos referentes aos valores repassados a motoristas e entregadores, as plataformas costumam argumentar que os “parceiros” ganham mais que a média de trabalhadores de outros setores e que suas horas trabalhadas são remuneradas acima

---

<sup>37</sup> A uberização também operou radicais transformações no mercado de restaurantes. Ver: <https://agora.folha.uol.com.br/sao-paulo/2021/07/cozinhas-fantasma-se-espalham-por-sao-paulo-durante-a-pandemia.shtml>; e <https://www.bbc.com/portuguese/geral-51272233> Acessados em 12/05/2022.

da hora do salário-mínimo vigente. Tais argumentações são frequentemente denunciadas como manipulação e cinismo por trabalhadores uberizados, precisamente por não considerarem os custos de operação: financiamentos, alugueis e depreciação do veículo; combustível; manutenção preventiva; gastos com consertos e multas; limpeza; alimentação na rua etc.<sup>38</sup>.

Na tempestade perfeita de escalada articulada do dólar, da inflação e do preço dos combustíveis, com a estagnação determinada pelo contexto de pandemia, no fim da década, a situação chegou ao limite. Ao longo de 2020 a situação de motoristas e entregadores e plataformas experimentou um deslocamento, que colocou à prova o modelo de negócios. As situações destas duas categorias, contudo, são bastante diversas. A demanda por delivery cresceu exponencialmente em 2020, puxada pelas medidas de distanciamento social. E foi acompanhada pelo crescimento da oferta de trabalho disponível, motivada pelo desemprego e pela urgência massificadas e aprofundadas pela retração generalizada da economia.

Isto é, o aumento da demanda foi acompanhado pela expansão da base de entregadores disponíveis para plataformas, o que permitiu realizar a expansão do mercado, mantendo os preços baixos. Para os que já estavam trabalhando como entregadores nos aplicativos, houve aumento da competição e estagnação ou mesmo redução dos ganhos, inclusive pelo lançamento de modalidades alternativas de preços e trabalho. Por um lado, o serviço de entregas e a eficiência de cobertura e agilidade das plataformas tiveram seu caráter celebrado na opinião pública, como instrumento essencial para a vida urbana em tais condições de adversidade. Por outro, as condições de trabalho dos operadores imediatos deste serviço foram amplamente tematizadas, impondo questionamentos éticos, morais e jurídico-legislativos a respeito de funções, necessidades e direitos.

Para os motoristas, a situação foi bastante diferente. Com as restrições determinadas pela pandemia, a demanda diminuiu. É verdade que qualitativamente o serviço de viagens particulares ganhou uma nova dimensão de segurança sanitária, se comparado ao transporte público. Ainda assim, o saldo foi negativo. Com menos demanda, a competição entre os motoristas aumentou e os ganhos caíram. O cenário foi agravado pelo crescimento da inflação e do preço dos combustíveis no período. Este movimento levou muitos motoristas a interromper suas atividades nas plataformas, o que pode ser percebido pela devolução de 30 mil veículos às locadoras. Ainda assim o excedente de trabalhadores frente à demanda se manteve, o que permitiu que as maiores plataformas de viagens particulares lançassem modalidades promocionais do serviço, reduzindo os ganhos por tarefa dos motoristas.

---

<sup>38</sup> O mesmo movimento fora apontado por Tom Slee a respeito dos ganhos de motoristas da Uber nos Estados Unidos (2016, p. 118).

Foi o caso do Uber Promo e do 99 Poupa, que passaram a oferecer viagens por um valor final inferior à modalidade padrão. Oficialmente, as plataformas lançaram as modalidades para operar estritamente nos horários de menor demanda, prometendo contribuir com a saúde dos passageiros e levando em consideração sua perda de poder aquisitivo, além de contribuir com os motoristas, impedindo que ficassem longos períodos sem corridas. Desta perspectiva, as novas categorias trariam ganhos para todos. Mas não foi essa a experiência dos motoristas.

As novas modalidades criaram tarefas cuja remuneração unitária se aproximava do limite dos custos de operação, especialmente por conta da alta do combustível. Além disso, a redução do preço do serviço impulsionou as chamadas em regiões periféricas, por pessoas de menor poder aquisitivo e que costumam pagar mais em dinheiro vivo do que com cartões. Todos estes fatores foram associados por motoristas ao aumento do risco de assaltos, roubos e sequestros no trabalho, cujos índices tiveram picos durante a pandemia. As taxas de cancelamento e aceitação, mesmo em situação adversa, seguiram sendo utilizadas para gerenciar o trabalho dos motoristas. Ainda, muitos motoristas relataram estarem recebendo chamadas nas modalidades promocionais em horários de pico, contrariando a justificativa das plataformas de que a modalidade se voltaria aos horários de baixa demanda. Mais uma vez, se instaura a desconfiança por parte dos trabalhadores em relação às plataformas.

A situação radicalizou o conflito entre trabalhadores e empresas-plataforma, produzindo um boicote que veio na forma de uma onda de cancelamentos de corridas por parte dos motoristas, afetando a eficiência do serviço e fazendo o preço aos consumidores subir. A eficácia da reação foi inédita. Diante da insatisfação dos consumidores e desgaste de sua imagem, as plataformas responderam introduzindo alterações na informação sobre destino e anunciado uma recomposição parcial dos ganhos aos motoristas. O conflito não arrefeceu e o desequilíbrio do mercado prosseguiu: o discutível aumento nos repasses foi neutralizado pelo avanço da inflação e do preço dos combustíveis; a funcionalidade que deu acesso à informação de destino aos motoristas acabou ampliando a prática de recusas e cancelamentos de corridas consideradas de risco ou pouco compensatórias. Como resposta, as plataformas iniciaram uma onda de desligamentos em seu cadastro de motoristas, com base nas taxas de aceitação e de cancelamento<sup>39</sup>. Novamente, verifica-se o conflito em torno da autonomia e do gerenciamento e pela distribuição da eficiência entre as duas partes.

Este movimento revela mais uma característica importante dos regimes uberizados: o excedente de trabalhadores precisa ser acompanhado por condições efetivas de acesso aos

---

<sup>39</sup> Ver <https://quatorrodas.abril.com.br/noticias/mais-de-1-000-motoristas-sao-banidos-da-uber-apos-onda-de-cancelamentos/>. Acessado em 12/05/2022.

meios de trabalho. Caso a elevação de custos expulsos da conta da empresa e que ficam a cargo do trabalhador se dê em nível e alcance que afetem a adesão objetiva e subjetiva dos trabalhadores à atividade, os conflitos escapam à margem de manipulação das plataformas.

No referido contexto de tematização pública e mobilização política em torno destes regimes, cresceu o debate sobre a regulamentação do trabalho uberizado. As plataformas rejeitam decididamente o enquadramento de suas atividades no regime da Consolidação das Leis do Trabalho (CLT) e, em geral, contam com o apoio dos trabalhadores, provocando um curto-circuito nas coalizões políticas organizadas em torno do conflito capital-trabalho.

A dinâmica e a lógica da “fuga do emprego” e do empreendedorismo se somam a outras percepções e fórmulas ideológicas relevantes no Brasil, como aquela que atribui o desemprego ao excesso de encargos trabalhistas, burocracia e “insegurança jurídica”. Paire, ainda, uma ameaça mais ou menos velada de que o avanço de alguma forma de regulamentação do trabalho que reduzisse as margens de retorno das plataformas as levariam a deixar o país e eliminar oportunidades de geração de renda para milhões de pessoas.

Dado o contexto de problematização das condições de trabalho de motoristas e entregadores, algumas plataformas passaram a se antecipar, construindo uma agenda própria: uma regulamentação mínima que não altere fundamentalmente a forma e o custo de consumo do trabalho nos aplicativos, mas que garanta contribuição previdenciária, aposentadoria e benefícios em caso de doença ou acidente, além de uma sinalização difusa de rendimentos mínimos. Plataformas e setores do governo de Jair Bolsonaro convergiram, a partir de meados de 2021, nesta agenda<sup>40</sup>.

Verifica-se, no âmbito desta pesquisa, que os conflitos com plataformas e as percepções de exploração, injustiça e humilhação associadas aos regimes uberizados não nutriram fundamentalmente nos trabalhadores a reivindicação pelo reconhecimento de vínculo empregatício e, mais especificamente, no regime CLT. O que é diferente de não haver reivindicação por melhores condições de trabalho e atenção do poder público.

Três elaborações me chamaram especial atenção a respeito da relação entre trabalhadores e plataformas. A primeira delas é a recorrente reflexão de que não é positivo depender apenas dos aplicativos. Em meio às discussões sobre estratégias de ganhos, por um lado, e do embate com as plataformas, por outro, insiste-se muito no caráter transitório e complementar dos aplicativos. Nesta elaboração, os aplicativos de viagens particulares e

---

<sup>40</sup> Ver: <https://economia.uol.com.br/noticias/estadao-conteudo/2021/07/27/aplicativos-discutem-beneficios-a-entregador.htm> e <https://oglobo.globo.com/economia/onyx-quer-sistema-semelhante-ao-mei-para-formalizar-trabalhadores-de-apps-preve-novas-regras-para-home-office-25151835>, acessados em 01/11/2021.



entregas de pequenas cargas não deveriam ser o plano de vida de ninguém, mas apenas um momento de recomposição e reestruturação de vida profissional, financeira e familiar, uma atividade de complementação de renda ou uma saída de emergência. O correto seria seguir buscando alternativas e manter-se atento para aproveitar melhores oportunidades.

Ainda que a exploração promovida pelos aplicativos seja identificada, sentida e elaborada como tal, os aplicativos não são considerados os responsáveis últimos pelas difíceis condições de vida e pelas tragédias pessoais ao longo dos anos 2010.

“Nessa crise, meu caro, o aplicativo foi de tudo. Foi seguro-desemprego, foi aposentadoria, foi fundo de garantia, foi trabalho, tirou muita gente do desespero, colocou comida na mesa... Tem que melhorar? Tem. Mas é o prato que a gente comeu, como se diz. E os outros, quem fez por nós?” (Rocha, motorista de aplicativos);

“Queria ver se não tivessem os aplicativos, hoje. Garanto para todos aqui que muitos que falam que tem que mudar, hoje não teriam o seu trampo. Como que iria ser pra trazer o sustento pra casa? Não teria. O governo não vai te dar mesmo. Isso todos aqui sabem como as coisas são. E tem mais: o nosso país está no vermelho. Sem expectativa nenhuma. Todos falam de crise... A crise nem chegou ainda. Quando você ver o que é a crise de verdade, vai ser a hora que nem app vai ter para trabalhar. Aí vamos ver como vai ser. Agradeça a deus para te proteger. E aos app que, são os únicos que estão no mercado gerando fonte de rendas” (Entregador de aplicativos, conversa em grupo de WhatsApp).

A segunda elaboração amplamente compartilhada entre estes sujeitos a ser destacada é aquela segundo a qual os aplicativos se aproveitam de uma situação cuja responsabilidade é propriamente do Estado, do governo e, de forma mais difusa, do “sistema”. Daí vamos a uma terceira, que resiste aos mais intensos embates entre trabalhadores e plataformas: “os aplicativos ajudaram muita gente”. Há uma relação de cumplicidade e reconhecimento de fundo que atravessa os conflitos cotidianos entre trabalhadores e plataformas e a percepção da exploração, que remete à dependência, ao pragmatismo e à urgência, e à lacuna de garantias e alternativas de sustento preenchida pelas plataformas<sup>41</sup>. Este elemento é reforçado pela rotatividade destas classes uberizadas, que estão em permanente renovação.

#### **2.1.4 Extração, lucro e inovação**

A questão do lucro propriamente dito destas empresas é controvérsia e nos leva à relação com a inovação e a tecnologia. Até que uma empresa decida abrir seu capital no mercado de valores, não há obrigação em publicizar sua situação contábil – ativos, passivos, investimentos etc. No caso da Uber, por exemplo, a publicização ocorreu em maio de 2019, em função de seu

---

<sup>41</sup> Este elemento ecoa a formulação de Supiot (2018), relativa à (re)emergência de um laço de fidelidade entre trabalhadores e empregadores, no contexto do trabalho por programação, no contexto do pós-fordismo.

aguardado “IPO”<sup>42</sup>, dez anos após o início de suas operações. Na estreia, a Uber captou 8 bilhões de dólares, resultado abaixo de previsões, mas que ainda assim foi a maior captação de uma empresa norte-americana desde a abertura do Facebook, em 2012. O valor de mercado da Uber foi calculado em 84 bilhões de dólares. Os resultados referentes à 2018, publicizados na ocasião, traziam uma receita de 11,27 bilhões de dólares e um prejuízo ajustado de 1,85 bilhão. Sendo o segundo maior mercado da companhia no mundo, o Brasil foi responsável por um faturamento de 959 milhões de dólares, em 2018 – um crescimento de mais de 400% em relação a 2016, quando o faturamento foi de 236 milhões.

No documento, a Uber anunciava que “Ainda não atingimos a lucratividade e, mesmo que nossa receita exceda nossas despesas diretas ao longo do tempo, poderemos não atingir ou manter lucratividade”. Em 2021, em meio à terceira onda da pandemia de Covid-19, a Uber obteve, enfim, um resultado operacional positivo, de 8 milhões de dólares no terceiro trimestre de 2021, contra resultado negativo de 625 milhões para o mesmo período no ano anterior<sup>43</sup>. A Uber não é a única empresa deste mercado, mas a lógica se repete.

A chinesa Didi Global, dona da 99 no Brasil desde 2018, estreou na Bolsa de Valores de Nova Iorque em 2021, quando levantou 4,4 bilhões de dólares, sendo avaliada em 73 bilhões de dólares. A receita informada da empresa para 2020 era de 21,6 bilhões de dólares, com um prejuízo ajustado de 1,3 bilhão<sup>44</sup>. Uber e 99 atuam tanto no setor de mobilidade urbana quanto no setor de delivery. As startups que dominam o mercado de entregas não haviam aberto seu capital nas bolsas de valores até o momento em que a pesquisa foi finalizada, mas seguem lógica semelhante.

A colombiana Rappi passou a ser avaliada em 5,25 bilhões de dólares, em 2021, após receber um aporte de 500 milhões de dólares de T. Rowe Price, Baillie Gifford, Third Point, Octahedron, GIC e Softbank<sup>45</sup>. A brasileira iFood, que foi avaliada em mais de um bilhão de dólares em 2017, é controlada pela também brasileira Movable, que recebeu em 2021 um aporte de cerca de 200 milhões de dólares da investidora sul-africana Prosus<sup>46</sup>. A brasileira Loggi também é avaliada em mais de um bilhão de dólares e, em 2019, recebeu um aporte de 150

---

<sup>42</sup> IPO é a sigla, em inglês, para “Initial Public Offering” (oferta pública inicial). Ver: <https://www.sec.gov/Archives/edgar/data/1543151/000119312519103850/d647752ds1.htm> (U.S. Securities and Exchange Commission, 2018), acessado em 05/11/2021.

<sup>43</sup> Ver: <https://www.cnnbrasil.com.br/business/uber-tem-lo-lucro-operacional-depois-de-mais-de-uma-decada-de-operacao/>, acessado em 30/11/2021.

<sup>44</sup> Ver: <https://www.sec.gov/Archives/edgar/data/0001764757/000104746921001221/a2243298zf-1a.htm> (U.S. Securities and Exchange Commission, 2021), acessado em 12/05/2022.

<sup>45</sup> Ver: <https://valor.globo.com/empresas/noticia/2021/07/22/rappi-recebe-aporte-de-us-500-milhoes-e-expande-entrega-rapida.ghtml>, acessado em 12/05/2022.

<sup>46</sup> Ver: <https://exame.com/negocios/movable-dona-do-ifood-recebe-seu-maior-aporte-r-1-bi-da-prosus/>, acessado em 12/05/2022.

milhões de dólares em uma rodada de investimentos conduzida por SoftBank, Microsoft, GGV, Fifth Wall e Velt Partners<sup>47</sup>.

Ainda que movimentem bilhões de dólares, parte expressiva deste montante advém de venda de ações e capitais de risco com grande expectativa de retorno, reinvestidos na intensivamente em tecnologia e na agressiva expansão, concentração e globalização dos mercados. Para Tom Slee (2016), a “habilidade [da Uber] em fornecer um serviço barato e eficiente para os consumidores vem da habilidade de operar em prejuízo enquanto persegue seu generosamente financiado caminho para o crescimento” (p. 104).

Um dos elementos do imaginário que envolveu as empresas-plataforma e suas projeções na década de função de suas operações foi o de que tal investimento poderia, em pouco tempo, eliminar o fator humano direto na operação final do serviço. O que levaria ao limite a proposta de trabalhar com o menor custo possível de mão de obra no oferecimento de serviços de transporte e logística. Uma verdadeira utopia capitalista.

As figuras desta inovação são os carros autônomos para operar deslocamentos de pessoas e os drones e vans inteligentes para realizar entregas. Gigantes como a Uber, a Tesla e a Alphabet (dona do Google), como alguns exemplos das gigantes do capitalismo 4.0, investiram e apostaram nesta possibilidade consistentemente até a metade da década, quando as expectativas positivas e disruptivas da inovação encontraram obstáculos, custos e riscos mais elevados do que inicialmente imaginados. A Enquanto a Alphabet inaugurou o seu serviço (Waymo) de viagens particulares operadas por carros autônomos no Estado americano do Arizona, para o público em geral, no fim de 2020<sup>48</sup>, a Uber vendeu a sua divisão de desenvolvimento de veículos autônomos por cerca de 4 bilhões de dólares, também no fim de 2020, para a Aurora, fundada pelo ex-engenheiro chefe da divisão de carros autônomos da Alphabet, e que conta com a participação da Honda e da Toyota, além da própria Uber, que seguirá tendo participação de cerca de 25% e seu CEO no conselho<sup>49</sup>.

No campo das entregas, a inovação parece encontrar menos barreiras. Neste mesmo período, a ANAC autorizou à empresa nacional Speedbird Aero e à iFood a realização de testes de entregas com drones no Brasil, em formato restrito e experimental<sup>50</sup>. Em 2021, a Ambev

---

<sup>47</sup> Ver: <https://valor.globo.com/empresas/noticia/2019/06/06/loggi-recebe-aporte-de-us-150-milhoes.ghtml>, acessado em 12/05/2022.

<sup>48</sup> Ver: <https://www.uol.com.br/tilt/noticias/redacao/2020/10/14/uber-sem-motorista-waymo-one-lanca-servico-de-corridas-autonomas.htm>, acessado em 01/11/2021.

<sup>49</sup> Ver: <https://www.uol.com.br/carros/noticias/redacao/2020/12/08/uber-vende-sua-divisao-de-pesquisa-de-veiculos-autonomos.htm>, acessado em 01/11/2021.

<sup>50</sup> Ver: <https://g1.globo.com/economia/tecnologia/noticia/2020/08/12/anac-autoriza-testes-para-entrega-de-produtos-com-drones.ghtml>, acessado em 01/11/2021.

anunciou uma parceria com a Speedbird para testar entregas diretamente de suas fábricas a casa dos clientes. Os testes do iFood e da Ambev em parceria com a Speedbird acontecem no interior de São Paulo<sup>51</sup>. No mundo, a Wing, divisão de delivery por drones da Alphabet inaugurou o seu serviço de delivery autônomo em 2021, alcançando em agosto a marca de 100 mil entregas realizadas<sup>52</sup>. Nos diferentes casos, os responsáveis sustentam que o serviço por drone realiza o trabalho de um entregador em cerca de um quinto do tempo.

Esta utopia capitalista provoca uma recorrente e especulativa insegurança nos trabalhadores, em suas discussões diante das notícias: “Em breve não vão mais precisar dos entregas” e “Aí lascou, os drones vão substituir o humano e nem as entregas mais pra fazer vai ficar difícil”. Outros reagem com ironia: “Quero ver drone entrar na favela e sair de lá”. A proposta do iFood utiliza o drone para levar os pedidos do estabelecimento para uma central e, aí então, distribuí-los aos entregadores para que levem o produto ao destino final<sup>53</sup>.

Entre os motoristas, a reação também é comum: “É a tal tecnologia. A robótica está tomando conta do lugar do homem. Adivinhem quem está ensinando esses ‘app’ a dirigir. Nós mesmos, ensinamos a desviar de buracos, parar para quebra-molas etc. Em algumas décadas a Uber não precisará de nós mais e colocará carros autônomos” – o motorista faz referência ao uso do trabalho humano para o treinamento da máquina. A insegurança dos trabalhadores diante de tais experimentos oscila entre o receio de perder o posto e a afirmação de do caráter imprescindível do trabalho humano.

Referindo-se ao debate especializado sobre trabalho e tecnologia, Renan Kalil alerta:

“O maior problema de o debate sobre o futuro do trabalho ser pautado nesses termos é consolidar a ideia de que a tecnologia é determinista, ou seja, há pouco o que fazer diante de uma força inexorável que impactará a sociedade, não existindo muita margem de manobra para ação. Também, a condução do debate nesses termos ofusca os efeitos concretos que as novas tecnologias produzem no mundo do trabalho. (...) É preciso, então, entender essas novas tecnologias e as transformações no mundo do trabalho” (Kalil, 2020, p. 21).

Em outras palavras, trata-se de não perder de vista os conflitos em curso pelo uso presente e futuro das tecnologias na produção e na reprodução social. À parte as utopias e distopias, estes trabalhadores já perdem, no presente, o seu valor para carros autônomos, drones e desenvolvimento de inteligência artificial no dia a dia da operação das plataformas. Afinal, a “engenharia” da abundância de (força de) trabalho disponível e mobilizado que reduz a níveis

---

<sup>51</sup> Ver: <https://canaltech.com.br/drones/ambev-inicia-testes-de-sistema-de-delivery-de-bebidas-usando-drones-184575/>, acessado em 01/11/2021.

<sup>52</sup> Ver: <https://forbes.com.br/forbes-tech/2021/10/google-lanca-servico-de-delivery-com-uso-drones/>, acessado em 01/11/2021.

<sup>53</sup> Ver: <https://entregador.ifood.com.br/quero-fazer-parte/entrega-drone/>, acessado em 01/11/2021.

(infra)reprodutivos sua remuneração permite a formação do excedente destas empresas-plataforma, reconvertidos em investimentos intensivos em tecnologia, tendo como horizonte um salto revolucionário no processo de acumulação: redução da dependência do capital em relação ao trabalho e/ou a ampliação da margem de sua exploração.

Trata-se de reconhecer como parte do presente a tensão envolvendo ganhos, máquinas e tecnologia, no âmbito do conflito entre empresas e trabalhadores. A conta da aceleração da inovação é paga pela multidão de trabalhadores engajados nas plataformas. Se trabalharmos com a hipótese de que os trabalhadores – todos os disponíveis e mobilizados que viabilizam o modelo, e não apenas os que estão realizando uma tarefa unitária – recebem coletivamente aquém do mínimo para a produção do serviço e sua reprodução individual e familiar, isto quer dizer que esta conta é paga com seus compromissos e dívidas com instituições financeiras, locadoras de veículos, mobilização de recursos domésticos e, ao mesmo tempo, com transferência de recursos públicos ou renúncias fiscais, dado o caráter esguio destas empresas e mercados do ponto de vista da tributação.

Os trabalhadores uberizados estão na base da operação de um modelo de acumulação espoliativo, que, passando pelo sistema financeiro, concentra-se em núcleos de inovação que renovam as formas de sua exploração. Portanto, os interesses imediatos destes trabalhadores – por maior transparência e poder de escolha na operação e participação nos recebimentos, por exemplo – chocam-se diretamente não com o interesse das máquinas, inexistentes por si, mas com o interesse daqueles que tem no desenvolvimento das máquinas uma instância de acumulação imediata e futura, sobre a superexploração destes trabalhadores.

Naquela que foi possivelmente a mais polêmica tese do operáismo italiano, Antônio Negri (2003) sustentou que o núcleo das grandes transformações ocorridas no capitalismo, entre os anos 1960 e os 1970, foi a tendencial hegemonia do trabalho imaterial, ou “*General Intellect*”. “Imaterial” não aparece como um sinônimo para trabalho “intelectual” em oposição ao trabalho “físico”. Trabalho imaterial diz respeito à centralidade que as responsabilidades individuais sobre decisões referentes a múltiplas tarefas distribuídas e descentralizadas pela comunicação e o uso de linguagens diversas ente humanos e entre humanos e máquinas adquirem no processo produtivo (Lazzarato e Negri, 2013, p. 49-51).

Paolo Virno aponta que a “intelectualidade de massa é o composto coletivo de trabalho vivo pós-fordista, não apenas de um terceiro setor particularmente qualificado: é o depositário de competências cognitivas que não pode ser objetivado em máquinas” (Virno, 2001). Estabelece-se, portanto, uma tensão entre a coletividade do trabalho e a extensão da “maquinaria”. A luta, contudo, não é contra a tecnologia, mas contra o uso da tecnologia para

ampliar a exploração do trabalho; e, contrariamente, em favor de que ela seja mobilizada para reduzir o tempo de trabalho e aumentar a fruição. Ou seja, uma luta pela reapropriação do capital fixo ou trabalho morto por parte do trabalho vivo. Ou ainda, luta de classes.

A tese busca sustentação no “fragmento sobre a máquinas”, dos *Grundrisse*, onde Marx (2016, p. 578-596) propõe que o desenvolvimento das forças produtivas tende a alcançar um ponto tal de incorporação do conhecimento social e científico, que o trabalho vivo imediato empregado na produção se torne cada vez menor e a maquinaria tenda a comandar o processo de produção de forma automatizada. O reduzido trabalho vivo indispensável concentra o conhecimento social e se distribui em processos simultâneos e articulados. O capital circulante adquire caráter produtivo ao assumir o planejamento da reprodução social. A subsunção real do trabalho à maquinaria equivale à subsunção total da sociedade ao capital (Marx, 2016, p. 581; Negri, 2016, p. 245).

A redução da quantidade de trabalho vivo necessário põe em crise o uso do tempo do trabalho como medida do valor, que organiza toda a sociedade burguesa e sustenta a exploração do trabalho pelo capital, sua valorização e sobrevivência. O desenvolvimento do capital reduz o trabalho social necessário para a reprodução e fruição social, mas continua dependente do tempo como medida e meio de exploração e acumulação geral. Contra a tendência de seu próprio desenvolvimento, o capital depende de impor o aumento do trabalho excedente, tendendo a crises de superprodução: excesso de trabalho excedente que não se realiza no mercado. O que agudiza a contradição no interior da relação de capital, entre valor de troca e valor de uso, entre as subjetividades do capital e do trabalho (Marx, 2016, p. 588-589). Nesta tendência, a lei do valor é destruída enquanto processo real, mas não enquanto dispositivo formal. A lei do valor é reduzida, assim, à “pura e simples forma da política” como imposição de mais trabalho (Negri, 2016, p. 256-257).

A abordagem de Negri sobre a relação entre trabalho, “maquinaria” e acumulação em Marx pode ser tomada como uma radicalização do enfoque segundo o qual a teoria do valor transcende a esfera da produção e se estende às esferas da circulação e da reprodução. David Harvey (2018), aponta a centralidade da relação contraditória, instável e em perpétua evolução entre “o valor definido no mercado e o valor reconstruído por transformações no processo de trabalho” (p. 261), por meio de transformações tecnológicas e organizacionais. Também sobre os *Grundrisse*, Harvey destaca a especulação de que “a incorporação do conhecimento humano no capital fixo iria dissolver completamente o significado do valor, a menos que houvesse algumas forças contrárias ou razões para restaurá-lo” (ibidem).

Harvey adiciona à relação entre a definição do valor no mercado (circulação) e sua (re)construção na esfera da produção, a esfera da reprodução social “de todos aqueles que foram rebaixados à situação de exército industrial de reserva pela ação da lei geral de acumulação do capital” (ibidem), para conformar a totalidade contraditória e instável do valor, que governa a sociedade a partir da necessidade de valorização do capital.

“As consequências de uma intensificação da competição capitalista no mercado (incluindo a busca pela mais-valia relativa por meio de mudanças na tecnologia) produzem condições deteriorantes de reprodução social das classes trabalhadoras (ou segmentos significativos delas) se não forem aplicadas forças compensatórias ou políticas públicas para neutralizar esses efeitos (...) a verdadeira raiz da crise do capitalismo reside na supressão dos salários e na redução da massa populacional ao status de indigentes. Se não houver mercado, não há valor” (Harvey, 2018, 261-262).

À esfera da reprodução pertencem as capacidades de participação das pessoas tanto na esfera produtiva, como trabalhadores disponíveis, quanto no mercado, como consumidores. Isto é, a deterioração a níveis infrareprodutivos afeta a reposição e o potencial rebaixamento de custo do trabalho, ao mesmo tempo em que esvazia a vontade, o desejo e propriamente o consumo, o que se traduz em crise de realização e acumulação. Harvey conclui que

“A forma valor de Marx, eu concludo, não é um princípio imóvel e estável no mundo tumultuado do capital, mas uma métrica instável e em constante mudança, sendo empurrada para cá e para lá pela anarquia das trocas no mercado, pelas transformações revolucionárias das tecnologias e formas organizacionais, pelas novas práticas de reprodução social e massivas transformações nas vontades, necessidades e desejos de toda uma população, expressas pelas culturas da vida cotidiana” (p. 263).

A abordagem ampliada do valor de David Harvey reforça a centralidade das inovações tecnológicas nas transformações das relações de capital, ao mesmo tempo em que recusa qualquer abordagem determinista da tecnologia. Entre a indigência de segmentos significativos das classes trabalhadoras e as crises capitalistas, as formas e sentidos que as relações sociais assumem são determinadas por “forças compensatórias ou políticas públicas” que lhes imprimam direção.

A imposição de mais trabalho de que fala Negri é uma de suas formas: forma “pura e simples da política” do capital. Que encontra oposição na luta por reapropriação do capital fixo e de seu controle por parte dos trabalhadores para reduzir o trabalho. Soma-se a este processo a permanente (re)criação de mercados: produção de vontade, desejo e necessidade de consumo, sem as quais não há valor, como sugere a formulação de Harvey. A privatização e a mercantilização, bem como a financeirização dos serviços urbanos são formas desta espécie de acumulação primitiva permanente, que recria o mercado convertendo a reprodução social em acumulação (Harvey, 2014). Convertendo toda a reprodução social em trabalho excedente – por meio de sua mercantilização – as fronteiras entre trabalho e não trabalho se apagam junto

com as fronteiras entre tempo de trabalho e tempo de não trabalho. Isto é, a vida é subsumida ao capital.

No ensaio “O Ornitorrinco”, Chico de Oliveira ([2003] 2013) propõe enfoque semelhante à questão, assumindo como perspectiva o desenvolvimento na periferia do capitalismo. Mas avança em situar com precisão o elemento precário e massificado do trabalho na terceira revolução industrial, nos seguintes termos:

“Avassalada pela terceira revolução industrial, ou molecular-digital, em combinação com o movimento da mundialização do capital, a produtividade do trabalho dá um salto mortal em direção à plenitude do trabalho abstrato. (...) Aqui, fundem-se mais-valia absoluta e relativa: na forma absoluta, o trabalho informal não produz mais do que uma reposição constante, por produto, do que seria o salário; e o capital usa o trabalhador somente quando necessita dele; na forma relativa, é o avanço da produtividade do trabalho nos setores *hard* da acumulação molecular digital que permite a utilização do trabalho informal. A contradição: a jornada da mais-valia relativa deveria ser de diminuição do trabalho não pago, mas é o seu contrário, pela combinação das duas formas. Então, graças à produtividade do trabalho, desaparecem os tempos de não trabalho: todo o tempo de trabalho é tempo de reprodução” (...) “No fundo, só a plena validade da mais-valia relativa, isto é, de uma altíssima produtividade do trabalho, é que permite ao capital eliminar a jornada de trabalho como mensuração do valor da força de trabalho, e com isso utilizar o trabalho abstrato dos trabalhadores ‘informais’ como fonte de produção de mais-valor” (...). “O trabalho mais pesado, mais primitivo, é também lugar do trabalho abstrato virtual. Sua forma, uma fantasmagoria, um não lugar, um não tempo, que é igual a tempo total (...). Por isso, conceitos como formal e informal já não tem força explicativa” (ibidem, p. 135-138).

Oliveira registra a eliminação da medida do valor pela jornada do trabalho como expressão da “altíssima produtividade do trabalho” resultado do salto tecnológico da revolução digital. O crescimento desta produtividade, no entanto, não se traduz em diminuição do trabalho não pago, mas em sua ampliação e generalização, pela fusão entre mais valia absoluta e relativa. O pulo está na capacidade do capital de suprimir o adiantamento e, assim, operar uma transformação radical no capital variável: pagar o trabalhador no limite de sua reprodução, transformando o salário em uma função do valor já realizado no mercado, isto é, lucro. Nesta lógica antecipada pela “informalidade” característica da expansão capitalista brasileira, radicalizada e (tendencialmente) generalizada pela revolução em curso:

“O conjunto de trabalhadores é transformado em soma indeterminada de exército da ativa e da reserva, que se intercambiam não nos ciclos de negócios, mas diariamente. Daí, termina a variabilidade do capital antes na forma de adiantamento do capitalista. É quase como se os rendimentos do trabalhador agora dependessem do lucro dos capitalistas. Disso decorrem todos os novos ajustamentos no estatuto do trabalho e do trabalhador, forma própria do capitalismo globalizado. Como ‘capital variável’, os salários eram um ‘custo’; como dependentes da venda das mercadorias/produtos, os rendimentos do trabalho, que não são mais adiantamento do capital, já não são ‘custo’” (ibidem, p. 136-137).



O processo descreve a efetiva expulsão do trabalho dos custos de produção, resumindo sua remuneração ao limite da reprodução, em paralelo ao processo já descrito de espoliação, que tanto cria mercados quanto repõe a imposição de trabalho excedente. A disponibilidade permanente – mobilização total – como forma do excedente de trabalho é p movimento racionalizado no regime uberizado. Esta expulsão do trabalho pela tecnologia, portanto, não se trata de uma utopia ou distopia uberizada futura, mas de seu presente, alimentada e desenvolvida pela mobilização tecnológica da superexploração do trabalho, que faz da uberização uma utopia capitalista vivida, isto é, radicalização da tendência necessária do capital de se libertar do trabalho necessário para intensificar a exploração de trabalho excedente. “Genética” descrita por Marx (2016) nos seguintes termos:

“Na maquinaria, o trabalho objetivado se contrapõe ao trabalho vivo no próprio processo do trabalho como poder que o governa, poder que, de acordo com sua forma, o capital é como apropriação do trabalho vivo. A assimilação do processo de trabalho como simples momento do processo de valorização do capital também é posta quanto ao aspecto material pela transformação do meio de trabalho em maquinaria e do trabalho vivo em mero acessório vivo desta maquinaria, como meio de sua ação. Como vimos a *tendência* necessária do capital é o aumento da força produtiva do trabalho e a máxima negação do trabalho necessário. Na maquinaria, o trabalho objetivado se contrapõe materialmente ao trabalho vivo como poder dominante e como subsunção ativa deste a si” (ibidem, p. 581).

Por um e outro lado, o trabalhador uberizado participa do processo de acumulação que se consolida no investimento em tecnologia, tanto pela superexploração de seu trabalho, quanto pela conversão de seu consumo e reprodução em terreno produtiva. Mas, a expansão e o desenvolvimento intensivo de tecnologia destas empresas não se resumem aos processos de racionalização e gerenciamento do trabalho ou sua radicalização em veículos autônomos.

Os investimentos em tecnologia se concentram também em planos ousados, mais ou menos explícitos, e compreendidos na operação cotidiana destas empresas, de controle e remodelação das cidades e de soluções securitárias construídas no interior das plataformas em circuitos de vigilância social permanentes, coleta e processamento de dados e informações de centenas de milhões de pessoas e seus desejos, preferências e rotinas. Nestes termos, como sugere Ludmila Abílio (2020b, p.113), as empresas-plataforma e a uberização dos mercados compõem o campo ampliado do capitalismo de vigilância (Zuboff, 2021).

Ao mesmo tempo, o conjunto de transações financeiras cotidianas realizadas por motoristas, entregadores, restaurantes e consumidores finais de serviços de viagens e entregas tornam-se matéria suficiente para a operação de um negócio dentro do negócio, operado diretamente pelas empresas-plataforma ou por empresas parceiras. As plataformas são também

instituições financeiras de alta tecnologia ou *fintechs*<sup>54</sup>, que tem como clientes seus próprios “parceiros”. A atividade comercial é valorizada financeiramente nas curtas brechas de tempo entre uma e outra operação, rendendo (para as plataformas ou operadores intermediários) sobre empréstimos e antecipações à motoristas, entregadores e restaurantes.

Esta valorização se assemelha a sugestão de Harvey sobre “o quão facilmente reajustes salariais reais podem ser gradativamente retomados dos trabalhadores pela classe capitalista como um todo por meio de atividades predatórias e exploradoras no âmbito do consumo” (2014, p. 118). A tecnologia empregada permite fazê-lo com precisão no nível operacional do regime de trabalho. Estes ganhos tecnológicos são traduzidos em expectativas de ganhos financeiros envolvidos nos aportes de risco e compras de ações centrados nestas empresas, que rompem o ramo da mobilidade e da logística, estruturando e projetando sua expansão no agenciamento quase ilimitado da vida íntima e cotidiana.

### **2.1.5 O tranco na máquina**

Acabo de sugerir que o processo ampliado da uberização concentra sua acumulação na tendência à radicalização da superexploração associada ao investimento intensivo em inovações, o que corresponderia a reduzir ao mínimo para o capital os custos e a dependência relação ao trabalho. Mas, em paralelo aos saltos tecnológicos orientados à automatização, as plataformas desenvolvem e implementam formas de intensificar a exploração absoluta que rasgam o véu da ideológica da técnica.

Em algumas modalidades, mesmo a liberdade para escolher períodos e tarefas no trabalho nos aplicativos tem sua formalidade desestabilizada. É o caso dos entregadores que aderem à modalidade “OL”, sigla para “operador logístico”. A modalidade original é o chamado “nuvem”: entregador ligado diretamente ao iFood, que recebe da plataforma, enquanto logado, ofertas de entregas que pode aceitar ou recusar, ganhando pelas que fizer. “Operador logístico” é uma empresa de intermediação entre o iFood e um grupo de entregadores, gerenciando-os diretamente suas jornadas, turnos e ganhos. Popularmente, “ser OL” significa ser um entregador vinculado a uma dessas empresas intermediárias.

---

<sup>54</sup> Segundo definição do Banco Central do Brasil, “Fintechs são empresas que introduzem inovações nos mercados financeiros por meio do uso intenso de tecnologia, com potencial para criar novos modelos de negócios. Atuam por meio de plataformas online e oferecem serviços digitais inovadores relacionados ao setor”. Ver: <https://www.bcb.gov.br/estabilidadefinanceira/fintechs>, acessado em 12/05/2021.

Os entregadores que se inscrevem na modalidade “OL” vinculam-se a um líder ou chefe (representante da empresa intermediária) que distribui corridas e organiza metas e até competições entre seus membros. Além do dinheiro por entrega, podem ganhar brindes. Nesta modalidade, os horários são pré-estabelecidos para cada um, em turnos que precisam ser cumpridos e cujo não cumprimento pode levar a punições. As folgas também precisam ser negociadas com o “chefe OL”.

Além do tempo, este intermediário também controla os ganhos e tem o poder de bloquear ou excluir o trabalhador da plataforma. O formalismo da autonomia dá lugar, nesta modalidade, ao cinismo de sua afirmação. A plataforma não determina horários e serviços, mas contrata uma empresa intermediária para fazê-lo, transferindo-lhe parte de sua soberania. Esta modalidade existe no interior da plataforma para garantir disponibilidade de entregadores em momentos, períodos ou regiões de baixa oferta de trabalhadores: intervenção mecânica bruta sobre uma máquina sofisticada para alcançar o resultado necessário. A função OL é um “tranco”, um expediente menos “elegante” para fazer ajustar a oferta e a demanda de trabalhadores ao máximo ganho da empresa.

Em 2021, o sociólogo Leo Vinicius Liberato (2021) denunciou a relação desta modalidade com grupos milicianos e do crime organizado, que passariam a controlar o negócio em determinadas regiões por meio de empresas intermediárias de operação logística. O que qualificou como “sistema jagunço”, devido ao suposto uso da violência e da ameaça no controle cotidiano do trabalho. O iFood rebateu a denúncia<sup>55</sup>. Mas, para além do envolvimento de milícias e facções ou não, ameaças, xingamentos e humilhações por parte de “chefes”, além de punições arbitrárias, são relatos comuns na rotina dos “OL”.

Nesse caso (além do) limite, a incensada liberdade para definir o horário e não ter chefes dos aplicativos “na orelha”, tão cara à ideologia das plataformas, fica para trás. Mas como ela se sustenta? Uma primeira parte da resposta, correta ainda que incompleta, está nos ganhos superiores desta modalidade. O dilema entre fazer mais ganhos e ter menos autonomia ou preservar a autonomia mantendo os ganhos baixos é assunto constante entre entregadores que querem saber: “Vale a pena ser OL?”. Nos grupos de WhatsApp e nos canais de Youtube, este é assunto de especial apelo. Diante das urgências da vida e da crise, contudo, buscar ampliar os ganhos não é exatamente uma escolha.

Mas além da suposta superioridade dos ganhos do entregador “OL” em relação ao “nuvem”, a resposta completa depende de considerar a hipótese – e desconfiança de recorrente

---

<sup>55</sup> Ver: <https://diplomatie.org.br/cuidar-do-outro-e-mandamento-do-ifood/>, acessado em 12/05/2022.

de entregadores – de que a plataforma priorize a modalidade “OL” em detrimento da “nuvem” na distribuição das corridas em determinados períodos, turno e regiões. Se a plataforma abre as comportas e desloca o mercado para a nova categoria, o cumprimento das metas na categoria original passa a ser muito mais difícil ou inviável, induzindo o deslocamento “voluntário” dos trabalhadores para a modalidade mais promissora.

Precisando das corridas, muitos entregadores migram para a função “OL”, abrindo mão daquela margem de escolha temporal e da ausência do chefe imediato. Ainda, uma vez “OL”, caso o entregador queira atuar como “nuvem”, ele precisa cumprir um período de “quarentena” de três meses. Isto é, a superioridade dos ganhos na categoria “OL” é um dado obscurecido, que participa de um expediente de manipulação da força de trabalho e de seus meios, buscando otimizar a operação da empresa. Além de que a aparente superioridade dos ganhos na função “OL” pode ser apenas o resultado temporário da distribuição arbitrária das corridas para uns e outros, com o objetivo de redesenhar o mercado.

O mesmo movimento pode ser observado em relação às modalidades promocionais criadas para corridas particulares, 99 Poupa e Uber Promo, no contexto de agudização da crise em função da pandemia de Covid-19. A redução do preço das corridas derruba sensivelmente o rendimento do trabalho para a mesma quantidade de tarefas realizada, para garantir o ajustamento à demanda e os ganhos das plataformas. Os referidos relatos de que as modalidades promocionais não estariam de fato restritas aos horários de baixa demanda adicionam uma camada de fraude ao fato da redução do valor pago por tarefa.

No limite, ao manipular a distribuição de tarefas e os valores entre modalidades, a plataforma está dispondo os trabalhadores no negócio a partir de seu interesse, subtraindo a margem de autonomia que formalmente lhes concede. A confirmação de ambas as suspeitas dependeria de a plataforma abrir seu algoritmo para auditoria. Sem isso, contudo, fica reforçado o desconhecimento por parte dos trabalhadores do fundamento de sua atividade, o que impede a precisão das estratégias de ganhos e mesmo da escolha da modalidade, fazendo o regime pender gravemente à subordinação. Verifica-se mais uma vez a centralidade da assimetria de informação nos regimes uberizados, bem como o interesse encoberto pela aparência de “aleatoriedade da técnica” do gerenciamento algorítmico, que “também pode ser compreendido como um controle despótico” pela plataforma (Abílio, 2020a, p. 583).

### 2.1.6 Circuito da autonomia

“Tinha que ser tudo nuvem e a gente trabalhar a hora que quiser, justamente por isso que não queremos trabalhar de carteira assinada pra poder ter liberdade de escolha e sem patrão cobrando” (entregador em discussão em grupo de WhatsApp);

“Pessoal que reclama de fazer bike na Uber... Ontem, eu fui num restaurante que o dono precisava de um Motoboy, entre as conversas e negociações ele me disse que tinha 3 bikeboy no estabelecimento e para me dar uma base do quanto eu ganharia ele me disse q paga 25 reais fechado para os bikes e que eles não ganham almoço. O dono queria me oferecer 40 reais de pagamento e depois de 20 entregas queria me dar 50 centavos por entrega, sendo elas somente as entregam longe. Antes de reclamar, é bom olhar o que está acontecendo ao nosso redor. Exploram muito mais por aí” (entregador em discussão em grupo de WhatsApp);

“Às vezes a gente reclama de barriga cheia. Eu saí de uma empresa e vim trabalhar nos aplicativos. E graças a deus eu já estou bem melhor nos aplicativos do que quando eu tava na empresa. Eu passava muita raiva. Trabalhava pra caramba. Meu serviço não era valorizado lá. Os cara não me aumentava o salário. E eu trabalhava duro. Trabalhava pra caramba. E assim, pelo menos no aplicativo, quando você se esforça, e você quer trabalhar, pelo menos você ganha, vê diferença, vê um retorno. Diferente de uma empresa. As vezes na empresa você se esforça, se esforça e os cara falam que você é ruim, que você não presta. Foi o que aconteceu comigo. Então, graças a deus eu já estou conquistando algumas coisas na minha vida pelo aplicativo. Então eu acho que tem o que melhorar, tem como a gente pensar em ter melhor qualidade de vida, mas não dá pra reclamar de barriga cheia também” (Motorista em discussão em grupo de WhatsApp).

“Dizer que motorista de aplicativo ou entrega não tem autonomia... Você faz os seus horários e escolhe quando e como quer trabalhar. Se existe regras, é para uma otimização do serviço prestado. Se os aplicativos deixassem motorista a vontade, o serviço teria falido em menos de 1 ano. Ela oferece o serviço dele e cobra x por min e y por km. Você aceita e usa a plataforma. Onde está a contradição? Não tem os direitos, mas não tem as obrigações. Você tem a mentalidade de empregado, não de autônomo, profissional liberal ou empreendedor. Você precisa de alguém que lhe dê ordens. Nunca vi a Uber mandar alguém embora porque não foi trabalhar ou chegou atrasado” (Motorista em discussão em grupo de WhatsApp);

“A grande vantagem de trabalhar na uber é que a gente trabalha quantas horas a gente quiser, 16 minutos ou 16 horas. A gente é autônomo. Essa é a grande diferença pras outras categorias. Se ele trabalha 16 horas é porque ele consegue ou porque precisa. Então não temos que nos intrometer. O cara está trabalhando para ele mesmo. É como se você tivesse uma empresa. Dirigir uber é ter uma empresa. Ninguém tem que interferir. É isso que a gente ta falando. A questão é a necessidade. Hoje a minha necessidade não tá tão grande assim, mas quando eu tava aí devendo 60 mil na praça, eu ficava 18 horas no volante. Dormia 4 horas e saia de novo pra pista. Precisava pagar as contas. Agora, graças a deus, eu consegui pagar grande parte. Mas eu ainda tenho conta pra pagar. Agora eu trabalho no mínimo 12. Mas isso é o mínimo que o cara vai ficar. Pra fazer uma grana é no mínimo 12 horas. Isso sem falar de uma hora de almoço. É assim que todo mundo faz. A realidade é que a carga tributária que existe no Brasil é muito grande. O imposto que a gente paga é muito grande. Todos nós somos *escravos*, cara. Se o motorista não fazer mais que 12 horas por dia ele não vai pagar o aluguel ou o financiamento do carro e não vai levar dinheiro pra casa. Isso aí é irreversível. Sabemos que é isso aí, mas não vejo como sair disso aí. A gente vai levando aos trancos e barrancos. Se não ele não paga as parcelas, não paga o aluguel da casa, vai ficar com o nome no SPC. Todo mundo vai fazendo 14, 15, até 16 horas. Todo mundo sabe e todo mundo faz isso” (Motorista em discussão em grupo de WhatsApp);

Ainda que a margem de escolha real do trabalhador seja sistematicamente reduzida, reforçando a dimensão de subordinação do trabalho nas plataformas – percebida como

exploração e até humilhação –, “liberdade” e “autonomia” são fatores fundamentais na construção da adesão, do consentimento e do autogerenciamento nestes regimes. Noções como “poder fazer o horário”, “não ter chefe na orelha”, “se quiser, você trabalha” e “você vê o seu esforço dando resultados” são, em geral, valorizadas por estes trabalhadores, em um processo de positivação da atividade.

Tal valorização não deve ser lida de modo substancialista, mas relacional. Por um lado, se estabelece em comparação à experiência do desemprego e dos períodos enviando ou indo entregar currículos e passando por entrevistas e dinâmicas em grupo que não geram a esperada contratação, muitas vezes deixando o candidato sem resposta. Por outro, a experiências em empregos fixos precários ou em processo de precarização, formais ou informais, caracterizados por baixos salários, poucas perspectivas de ascensão, incertezas quanto à continuidade no posto e formas diversas de pressão e desgaste emocional na relação com superiores, além dos longos períodos de deslocamento para ir e voltar, todos os dias.

Mais que uma distorção da percepção ou uma simples ilusão, há um certo pragmatismo construído em período prolongado de rebaixamento geral das alternativas e expectativas – desconstrução objetiva e subjetiva do emprego, como sugerido anteriormente. Trata-se, imediatamente no plano individual e do sustento, de algo semelhante ao que Stengers e Pignarre (2011) qualificaram como “alternativas infernais”.

“Daremos o nome de 'alternativas infernais' a esse conjunto de situações que parecem não deixar outra escolha senão a resignação ou uma denúncia levemente oca. (Tal denúncia é impotente porque a situação não se sustenta e a conclusão é sempre a mesma: é todo o 'sistema' que deve ser destruído.) (...) Um dos sinais do poder de alternativas infernais é que nos acostumamos a considerar o ideal meritocrático da 'igualdade de oportunidades' como um fim em si mesmo. (...) Onde quer que uma alternativa infernal se constitua, a política dá lugar à submissão, e mesmo aqueles que resistem podem ficar presos, ou seja, podem definir sua oposição nos termos fabricados pela alternativa (...). Em suma, a exploração econômica define o capitalismo apenas muito parcialmente. Deve-se afirmar que o capitalismo trabalha continuamente para reduzir a inteligência de seus agentes, para substituí-la por comportamentos automáticos que podem, por sua vez, tornar-se matéria de alternativas infernais. Estas últimas, portanto, não são impostas por uma decisão em nível global, são fruto de processos pacientes de fabricação em escala muito pequena, de experimentos cuidadosos, porque trata-se sempre de capturar sem alarmar demais, ou criando falsos alarmes. Isso é tanto mais eficaz quanto mais frequentemente as inovações não são controladas por um plano. Progridem e se impõem, dando a impressão de que são naturais e fazem sentido” (Stengers e Pignarre, 2011, p. 23-30).

Mesmo que se torne financeiramente inviável fazer jornadas inferiores a 12 ou 14 horas ou que o motorista ou entregador tenha plena consciência que ele não pode de fato recusar corridas e entregas de acordo com sua vontade sem sofrer consequências, ainda assim, a ausência de supervisão imediata e a flexibilidade de horários e ganhos são valorizadas entre

estas classes<sup>56</sup>. O “aplicativo” materializa um interesse e uma lógica própria com as quais o trabalhador negocia e que busca domar e instrumentalizar, mas pelas quais se percebe, ao fim, manipulado e explorado. Mas não de forma genérica, e sim específica, que pode ser comparada com outras experiências de exploração e positivada, diante da necessidade inadiável de sustento e alguma fruição.

Nesta relação, cada um utiliza o outro conforme suas capacidades e necessidades, mas empresas-plataforma tem mais poder de se valer dos trabalhadores do que o contrário. A plataforma maximiza seus ganhos por meio de mobilização excedente, total e descartável do trabalho, com remuneração e informação sempre parciais e descontínuas. O trabalhador, por sua vez, para cumprir sua meta de auferição de renda, precisa fazer um uso contínuo e disciplinado do “app”, dentro daquilo que é prescrito por sua programação. O que é determinado por informações parciais e por estímulos, recompensas e punições cujos sentidos se estendem ao campo do incompreensível e aparentemente aleatório, resguardados pela caixa preta da sonegação e da ininteligibilidade dos algoritmos e da programação.

Sem um supervisor direto ou metas e horários definidos heteronomamente, com o que, afinal, o trabalhador se relaciona no dia a dia? Iniciei esta discussão abordando a relação do trabalhador com o aplicativo, sendo este, ao mesmo tempo, meio e sujeito dominante de uma relação de poder. Imediatamente, o trabalhador lida com o “app” em seu aparelho celular e as informações emitidas sobre a cidade, os clientes, os valores e o tempo. Secundariamente, lida com sedes locais e o pouco agregador “suporte ao parceiro”.

Mas é possível explorar outra aproximação com o problema, segundo a qual o trabalhador se relaciona consigo mesmo, em uma operação que pode ser assumida, ao mesmo tempo, como introjetada e (re)elaborada internamente e a partir de seus repertórios e necessidades, para então ser devolvida ao plano exterior, como expressão de uma vontade diante do mundo. Tal processo ganha forma e medida em metas, planilhas e estratégias, figuras de sucesso e fracasso no cumprimento acumulado das tarefas unitárias e sua representação financeira a ser confrontada com necessidades e desejos.

É possível identificar um circuito rotinizado que, ainda que se realize parcialmente em objetos e representações exteriores, é percebido como circularidade interna e autônoma, como vontade e deliberação. Este circuito pode ser representado da seguinte forma:

- a) *o sujeito e seus dependentes têm uma necessidade ou uma vontade;*
- b) *o sujeito calcula o valor de suas necessidades, desejos e vontades;*

---

<sup>56</sup> Esta mesma percepção foi identificada e trabalhada por Jamie Woodcok (2020) e Callum Cant (2021), em pesquisas com trabalhadores da plataforma de entregas Deliveroo, no Reino Unido.

- c) *o sujeito calcula os custos de seus meios de trabalho;*
- d) *o sujeito avalia as condições de ganho por tarefa, tempo, período e local da operação via plataforma;*
- e) *o sujeito soma suas necessidades com os custos de operação e confronta com as condições identificadas nas possibilidades da plataforma, estabelecendo metas mensais distribuídas por rendimentos diários ou semanais;*
- f) *o sujeito “liga o app” e sai para trabalhar tendo como medida de seu desempenho as metas estabelecidas por si mesmo.*

Os relatos sobre o cotidiano de trabalho nos aplicativos revelam uma camada de elaboração sobre a atividade que a encerra por inteiro em um circuito de autonomia, ancorado em noções de mérito, mas também no agenciamento de valores morais inatos. Não por acaso, sua lógica e seu léxico combinam a gramática da racionalidade econômica, do individualismo e da chamada meritocracia com moralidades que remontam à alma, ao espírito e à transcendência. Encontro bem ilustrado nas ideias de resiliência e superação.

Esta construção converge com o fenômeno do sujeito neoliberal e sua liberdade como autoexploração, isto é, sua exploração como vontade e prazer, sob a forma de um jogo ou mesmo de um sacrifício, mas não como um dano (Dardot e Laval, 2016; Han, 2020). A “gamificação” envolve, inclusive, uma dimensão de vício, como mostram Zanatta e Abramovay (2019). O que insere neste circuito de autonomia um elemento de competição do sujeito consigo mesmo, gozo e gosto no interior da atividade. A dinâmica autocompetitiva é estimulada pelo gerenciamento algorítmico, através de ampla, constante e precisa coleta e processamento de dados e disparo de comunicados sobre metas, taxas de aceite e cancelamento, desafios, oportunidades, ranqueamento e risco de desclassificação.

Telles (2006) propõe interpretar as experiências do trabalho pós-fordista em seu entrelaçamento e indistinção com a experiência urbana por meios da interrogação de como as “desigualdades vem se processando, junto com a vivência dos bloqueios a possibilidades de vida em um tempo que celebra o desempenho, a performance e o sucesso como medidas (aliás inefáveis) de autonomia individual” (p. 177). Celebração esta que, de forma relacional, é fator de positividade e produção de consentimento. Em conversas e relatos, estes trabalhadores identificam tanto a autonomia quanto a subordinação e a exploração, em sua relação contraditória no trabalho uberizado. Não se trata de um sentido pacífico ou pacificado, seja na elaboração individual, seja coletiva. Antes, a autonomia é objeto de intensos e acalorados debates. O que proponho é que ela faz parte da elaboração desta forma específica de exploração e da construção das subjetividades destes trabalhadores.



A contradição expressa na combinação da figura do “trabalhar o quanto quiser” com “somos escravo” é equacionada por meio de uma racionalidade calculante. A noção alimentada pelo indivíduo de que ele é capaz de alcançar um ponto ótimo de utilização do tempo, da cidade, de suas próprias forças físicas e espirituais e dos recursos e funcionalidades do aplicativo para alcançar suas metas. Esta é a subjetividade construída no interior do circuito da autonomia, contraface da transferência dos riscos e responsabilidades e da permanente afirmação do aplicativo como meio e do algoritmo como técnica pura.

Neste circuito estabelecido diante do mundo, se produz e reforça uma camada fundamental da subjetividade destes trabalhadores, nos moldes do sujeito empreendedor e neoliberal. Ao trabalho uberizado é atribuído um sentido de solução diante da condição de privação e de liberação em relação a outras formas de trabalho, em uma positividade parcial por comparação. Ao mesmo tempo, o “app” aparece como apoio e recurso no desafio incontornável de garantir a sobrevivência por conta. Esta camada não é menos importante, ao inserirmos o fenômeno da uberização no contexto ampliado da crise nos termos descritos.

Estas subjetividades e seus sentidos conformam contradições e conflitos com outras nas experiências individuais e coletivas destes trabalhadores nos regimes uberizados. A força subjetiva de autonomia se esvazia e descontinua rápida e constantemente. Mas a frustração individual dos veteranos é compensada por intenso fluxo de novatos na força de trabalho das plataformas, que renovam constantemente a aposta em desfrutar desta forma particular de liberdade. Por meia década, o saldo entre decepcionados e esperançosos não foi apenas positivo, mas cresceu exponencialmente.

### 2.1.7 Feitiçaria algorítmica

“Mano, eu faço tudo certinho, tá ligado? Todos os camaradas sabem o quanto eu corro, eu trampo em três aplicativos. Todos os clientes me dão cinco estrelas, eu sou o maior presença, respeito a todos. Aí eu fiz uma entrega e um cliente diz alguma coisa que eu não soube o que aconteceu e aí eu recebo a notificação: ‘seu cadastro vai ser permanentemente excluído’, não sei o que lá. Mano, faltando duas semanas pro natal, tá ligado? E as bicicletas que eu tinha prometido pros meus filhos. Eu sou pai de família. Igual eu disse já, todo mundo sabe que eu faço tudo certo. Quando eu vi a mensagem eu comecei a chorar copiosamente, feito uma criança, tá ligado, mano? Liguei lá e a atendente do suporte só repetindo também, mano. Parece que eu fiquei louco, eu perdi a razão... fiquei uma hora lá e os camarada me consolando. Aí você vê que não adianta fazer tudo certinho. Sempre tem alguém, o ser humano ou *alguma coisa ruim* vem e faz isso com você” (Josué, 30, entregador, em entrevista);

“Eu vou falar pra você, meu amigo, tem horas que o cara desacredita. Porque você tá seguindo tudo ali... Para começo de conversa, pro motorista de aplicativo ter mesmo um ganho, ele precisa ter o foco, a consciência de todos os gastos, da alimentação dele, da manutenção e por aí vai. Essa coisa só de ver o saldo do aplicativo e quanto gastou de gasolina é o cara se perder, entendeu? Mas aí, voltando, mesmo quando você mantém o seu planejamento, tem vezes que alguma coisa parece que desanda,

entendeu? Você vai pro mesmo lugar, na mesma hora, trata os passageiros igual, faz tudo. Mas aí vai ver o ganho e fica a desejar, às vezes. E aí você já começa a ficar desanimado, porque sabe que vai apertar e é nesse hora que o motorista mais tem que se entregar, pra cobrir aquele buraco. Mas você faz sem entender mesmo, porque quem tem família e ta sem uma perspectiva faz” (Carlos, 40, motorista, em entrevista).

A percepção de autonomia e as formas de valorização e positividade dela decorrentes não reinam sozinhas na uberização. Para identificar e elaborar as demais formas de perceber e elaborar esta experiência, é preciso observar suas outras faces e momentos. A imagem de um circuito da autonomia foi associada à introjeção da exploração por microprocessos de gerenciamento e mensuração que se manifestam em cálculos, metas e planilhas e tem como objeto mediador o aparelho celular e o “app”. É esta introjeção que viabiliza a operação cotidiana do modelo em sua natureza excedente, descentralizada e atomizada, além de sua positividade de caráter relacional e comparativo, em contexto ampliado de precariedade induzida. Um circuito induzido por alternativas infernais, fundadas no caráter não garantido e inadiável do sustento. Sua expressão mais bem acabada é a dinâmica auto competitiva. O núcleo da subjetividade própria a este circuito se dá na composição entre controle sobre o mundo, cálculo racional do indivíduo e força e resiliência pessoais e interiores.

As rotinas do trabalho uberizado, contudo, produzem uma outra camada de experiência e percepção, de sentido oposto. Constroem no indivíduo a sensação de impotência, perda do controle e incompreensão do que se passa e do que é preciso fazer. Em sua forma extrema, subjetividade que se aproxima da figura da mistificação, quase de uma assombração a qual o trabalhador procura fugir, dominar ou entender, sem sucesso. Seguindo o diálogo com Stengers e Pignarre (2011), sugiro chamá-la *feitiçaria algorítmica*.

Manter este diálogo implica sugerir um alargamento da provocação original. Stengers e Pignarre (2011) buscam fora da gramática moderna uma palavra e um significado capazes de descrever precisamente o que o funcionamento do capitalismo não permite ver e compreender: o fundamento de sua sustentação e reprodução. Referem-se ao que produz as alternativas infernais, situações em que a lógica do sistema sempre se impõe. Isto é, a produção de seus produtores, o exército de lacaios engajados na criação permanente e em pequena escala das condições desta “máquina de alternativas infernais” que é o capitalismo.

Originalmente a construção da figura do “lacaio” se concentra em um grupo específico, os especialistas – *alguns* membros do departamento de recursos humanos, gerentes, jornalistas e cientistas etc. Tal construção envolve um zeloso exercício de distinção entre os lacaios e aqueles que *apenas* estão dentro do sistema; como recusa de uma deletéria culpa coletiva. Em síntese, os lacaios “trabalham na construção desse ‘dentro’, que não se limitam a aplicar ou

seguir regras, mas se esforçam para aplicá-las com lealdade, ou seja, com certa inventividade” (p.32). Garantem o funcionamento do “sistema” em suas nuances, bloqueando suas saídas e produzindo convencimento e legitimação em seu interior.

Estes lacaios são “vítimas de um tipo muito particular”, produzidos em um processo constante e difuso que envolve a “adesão a um conhecimento que separa as pessoas daquilo que muitas vezes continuam a sentir, e do que agora descartam como um sonho ou uma manifestação de sentimento da qual devemos nos proteger” (p. 33). Incorporam uma imperiosidade diante da qual não há alternativa, assumindo uma “lucidez” que não apenas está orientada à reprodução do “sistema”, mas que também tende à prática do recrutamento, como condição de proteger e sustentar a racionalidade incorporada. A incorporação desta “lucidez paralisante” pelo sujeito pode ser assumida como “captura”.

“Há muito tempo existe um nome para algo que consegue produzir uma coincidência entre a escravização, o colocar a serviço e a sujeição, a produção daqueles que fazem livremente o que estão destinados a fazer. É algo cujo poder assustador e a necessidade de se cultivar meios adequados de proteção é conhecida pelos mais diversos povos, exceto nós modernos. Seu nome é feitiçaria” (p. 35)

Sobre “A feitiçaria capitalista”, Sztutman (2018) define “captura” como um conceito

“deleuze-guattariano, que implica a subsunção de uma força ou fluxo a um aparelho centralizador, sobrecodificador. No entanto, essa captura resulta na produção de um poder que entorpece as pessoas, que não as impede de ver o seu rosto. A pretensa invencibilidade do capitalismo estaria refletida na sua capacidade de surpreender oponentes, de tirar lucro de qualquer oportunidade, tirar proveito de qualquer desatenção, de produzir, enfim, a impotência nas pessoas”. (p. 347)

Mas à cuidadosa distinção entre quem está dentro do sistema e quem o constrói, Stengers e Pignarre acrescentam que “somos todos vulneráveis, correndo o risco de nos tornarmos lacaios” (p. 42). A proposital permeabilidade na fronteira entre elementos passivos e ativos na reprodução cotidiana da ordem capitalista tem raiz em um pragmatismo político reivindicado pelos autores. Uma reativação da política como prática de “desenfeitiçamento”, que se esvaziaria na afirmação da invencibilidade e do caráter absoluto do sistema e da culpa generalizada – visão que é, ela própria, mais uma alternativa infernal.

Em prolongada reflexão, Gramsci (2000) propõe que os intelectuais são “todo o estrato social que exerce funções organizativas em sentido lato, seja no campo da produção, seja no da cultura e no político-administrativo” cumprindo um papel paralelo e independente à dominação violenta no estabelecimento e garantia de uma determinada ordem. Sempre vinculados às estruturas políticas ou produtivas, sendo treinados e recrutados nos estratos médios do Estado e da produção, os intelectuais têm como função a intermediação entre as estruturas do poder e

as camadas populares. Assim, o intelectual é agente fundamental da construção da “direção intelectual e moral”, isto é, da hegemonia.

Não é difícil aproximar esta reflexão da definição (mais negativa) de Stengers e Pignarre sobre os lacaios, “exércitos inteiros de especialistas engajados na criação permanente das condições de seu [capitalismo] funcionamento”. Ao mesmo tempo, Gramsci também joga com a distinção entre os filósofos especialistas e os *outros*, em sua célebre fórmula segundo a qual “todos os homens são ‘filósofos’”, ainda que a filosofia seja “a atividade intelectual própria de uma determinada categoria de cientistas especializados ou de filósofos profissionais e sistemáticos” (2000). O que distingue a massa de filósofos *comuns* daqueles especializados e profissionais é o caráter consciente e crítico desta atividade, que separa também o senso comum de uma concepção de mundo coerente

“Quando a concepção do mundo não é crítica e coerente, mas ocasional e desagregada, pertencemos simultaneamente a uma multiplicidade de homens-massa, nossa própria personalidade é compósita, de uma maneira bizarra (...) Criticar a própria concepção do mundo, portanto, significa torná-la unitária e coerente (...)” (Gramsci, 2000).

Aqui chegamos ao ponto de operar o alargamento da provocação original. A proposta de Stengers e Pignarre compreende uma certa divisão do trabalho, especialmente concentrada sobre as tarefas de gerenciamento, racionalização e legitimação do trabalho e da vida, ecoando aquela anteriormente oferecida por Gramsci. Afirmarmos que os regimes uberizados radicalizam a transferência do gerenciamento da exploração ao indivíduo em contexto ampliado de estabelecimento e consolidação de uma hegemonia empreendedora popular, produzindo um circuito de autonomia que envolve relativa positivação da atividade. Este contexto e o fenômeno uberizado embaralham a divisão dos papéis.

O agressivo processo de flexibilização, informalização e autonomização do trabalho em seu ponto atual de maturação – radicalizado e racionalizado nos regimes uberizados – permite afirmar que somos, tendencialmente, todos gerentes e supervisores (de si). E, ao mesmo tempo, impõe um exercício constante e difuso de (auto)convencimento e legitimação implicados nestes modos de vida, como condição de sua viabilidade subjetiva. Trata-se de reconhecer uma cínica “democratização” do gerenciamento e da legitimação, pela eliminação de intermediários e pela recomposição da divisão do trabalho, operada por meio da compressão de tarefas em um mesmo corpo e período de tempo.

De forma mais precisa, talvez seja o caso de dizer que a fabricação destas alternativas infernais que identificamos às práticas de gerenciamento, racionalização e legitimação da exploração passa a prescindir de intermediários, reproduzindo-se e atuando diretamente no e pelo sujeito, na ponta. O sujeito que passa a ser o seu próprio gerente, passa a ser também o seu

próprio intelectual ou filósofo, reforçando o vínculo indissociável entre a direção intelectual e moral e o processo produtivo.

A generalização do feitiço, para voltar ao diálogo com Stengers e Pignarre, pode ser lida como sua programação, autonomização e fluxo personalizado por meio de tecnologias de informação e comunicação. Radicaliza-se o caráter difuso e permanente do enfeitiçamento, por meio da instalação na mão de cada sujeito de um indutor e executor da “lucidez”. Mais que um objeto externo, o programa em operação no aparelho atua como um espelho corretivo, que lapida o sujeito por meio de uma constante (auto)mensuração, em um processo de incorporação desta lógica heterônoma ou, ainda, de captura do sujeito por ela.

Para Byung-Chul Han (2020), “a psicopolítica digital transforma a negatividade da decisão livre em positividade de um estado de coisas. A própria pessoa se positiva em coisa, que é quantificável, mensurável e controlável” (p. 23). E segue

“cada dispositivo, cada técnica de dominação, produz seus próprios objetos de devoção, que são empregados para a submissão, materializando e estabilizando a dominação. Devoto significa submisso. O smartphone é um objeto digital de devoção. Mais ainda, é um objeto de devoção do digital por excelência. Como aparato de subjetivação, funciona como um rosário, e a comparação pode ser estendida ao seu manuseio. Ambos envolvem autocontrole e exame de si. A dominação aumenta sua eficiência na medida em que delega a vigilância a cada um dos indivíduos” (p. 23-24).

Assumindo, portanto, a referida transformação no processo produtivo e em sua divisão, em contexto de radicalização neoliberal, hegemonia empreendedora e digitalização, proponho a noção de feitiçaria algorítmica. Isto é, a captura do sujeito, de suas energias e recursos, por uma racionalidade heterônoma que o centraliza e codifica por meio de um processo automatizado e mediado pelo algoritmo, rotinizado em sua composição com o sujeito e percebido enquanto vontade própria e autonomia.

Esta sugestão compartilha, em linhas gerais, dos sentidos estabelecidos pelas diversas definições do trabalho por programação, por demanda e por plataformas, que combinam em um binômio conflitivo as noções de autonomia e subordinação (Supiot, 2018; Abílio, 2019). Porque, então, fazer tal sugestão, que aqui é apresenta como complementar e não alternativa? Para justificá-lo, é preciso lançar o olhar a um momento crítico da atividade dos trabalhadores de “apps”: o momento em que “tudo desanda”, que o circuito da autonomia se rompe ou, ainda, que o feitiço se quebra.

Avaliações negativas, notas baixas, variações repentinas nas formas de ganho e nos incentivos e punições, ganhos abaixo do esperado para um período, falta de pedidos e corridas. Entre tantos outros, estes gatilhos instauram o momento em que a “lucidez” e a percepção de autonomia, a racionalidade calculante e a afirmação da força própria e interior e as positivações

daí decorrentes se esvaem. Dão lugar, então, a uma sensação de impotência diante de uma força que não se pode controlar ou entender, mas à qual se está submetido e sem capacidade de vislumbrar formas de se desvencilhar, restando manter-se submisso e atuante, mesmo sem compreender os termos dessa submissão. Estes momentos de quebra do encanto, produzem uma subjetividade que se aproxima do ser assombrado. É como se o circuito que se percebe e elabora como determinação de autonomia, controle e força passasse por zonas de sombra, por túneis escuros ou apagões, instantes em que nada se pode ver, até que novamente o sujeito retomasse a visão, mas já sem saber em que caminho está.

A condição de “caixa preta” dos algoritmos (Pasquale, 2015) é fator importante desta dimensão. Motoristas e entregadores uberizados sabem que existem horários de pico e datas de maior demanda, estão dispostos a aproveitar bônus e promoções, calculam custos e riscos, se movem pela cidade visando maximizar suas chances de receber bons chamados. Mas há sempre mais variáveis e em um nível mais profundo de precisão e complexidade do que é possível acompanhar, antecipar e controlar. Este obscurecimento e ininteligibilidade tornam a capacidade individual de previsão e controle sobre a própria atividade sempre parciais e, portanto, o trabalho e os ganhos sempre sujeitos ao imponderável e intangível. Ao deslocar-se da perspectiva racional e autônoma para a perspectiva do assujeitamento ao imponderável, o trabalhador é posto em uma zona de quase assombração, em que o “app” lhe toma o controle, mas, ao mesmo tempo, o mantém em operação, sem que consiga escapar.

Há de se evitar propensões e pretensões ao presentismo e ao ineditismo. Afinal, *fetichismo*, *reificação* e *fantasmagoria* não são apenas passagens laterais, mas categorias centrais de compreensão do capitalismo e da constituição da subjetividade dos sujeitos em confrontação com mercadorias e tecnologias nas sociedades capitalistas, na perspectiva de Marx (2004, 2008) e de expressiva filosofia de extração marxista (Lukács, 2003; Benjamin, 2009). Historicamente, o estabelecimento e a consolidação das sociedades capitalistas, da exploração e das finanças, se deram em processos fugidios à compreensão e controle imediatos dos sujeitos que os experimentaram, sendo registrado e elaborados justamente como movimentos mistificados, encantadores e assombrosos.

O que há de particular ou propriamente novo no fenômeno aqui observado é o ganho de precisão, alcance e controle do corpo e do tempo que o caracteriza, através de dispositivos complexos de organização e mobilização da força de trabalho em amplíssima escala, por meio da coleta e processamento de um enorme volume de dados. Por um lado, pode-se contratar e demitir o trabalhador e seus meios de trabalho quantas vezes por dia ou por hora se mostrar vantajoso, conforme a exata demanda. Por outro, parte da programação da operação supera o

alcance da consciência e da reação sincrônica do trabalhador. Por isso resgatar a noção de feitiçaria, compondo-a com a figura do algoritmo das *big techs*, que se tornou a sua forma própria e atualizada.

Em outras palavras, o processamento das informações e a relação das variáveis compreendidas na equação que rege a organização do trabalho se dá num nível que escapa à capacidade fisiológica de processamento do trabalhador. A tarefa pode ser cumprida, mas não exatamente compreendida. O conflito no interior do processo produtivo entre um trabalhador e o algoritmo complexo programado é equivalente à disputa de uma partida de xadrez ou um desafio de cálculo matemático entre humanos e computadores. Em todos os casos, por melhores que sejam suas estratégias, aberturas e formações, a capacidade humana individual de processamento é inferior a das máquinas complexas.

A contradição aguda deste fenômeno é que a tecnologia que permite racionalizar o trabalho em sua dispersão e fragmentação, engendra um processo de trabalho marcado pela individualização e pelo autogerenciamento, traduzidos, celebrados e incorporados enquanto autonomia, racionalidade e controle do trabalhador, fundamentando a legitimidade do regime; mas, ao mesmo tempo, estes elementos são esvaziados no conflito cotidiano entre humano e algoritmo da empresa, que, no limite, sempre revelará a ausência efetiva de autonomia, de capacidade de racionalizar e controlar o processo.

Trata-se de uma radicalização do que Marx descreveu como um “poder estranho” que atua sobre o trabalhador (Marx, 2016, p. 581), com a transferência do comando da produção à maquinaria e sua automatização (Marx, 2016; Negri, 2016; Harvey, 2018). Como apontou Francisco de Oliveira, sobre a “revolução molecular-digital”: “transformar todo o tempo de trabalho em trabalho não pago. Parece coisa de *feitiçaria*, e é o fetiche em sua máxima expressão” (Oliveira, 2013, p. 135).

Mas no momento crítico de implosão da “lucidez” incorporada, em que se instaura uma condição de impotência, incompreensão e descontrole – o que associei a uma momentânea *quebra do feitiço* –, revela-se uma outra importante dimensão subjetiva produzida nessas rotinas de trabalho, que pode ser lida na chave da compensação. Esta lacuna de razão e segurança é preenchida por uma expressiva carga de espiritualidade e transcendência. Assim, aos atributos e representações mobilizados no circuito da autonomia (foco, metas e estratégias, planilhas e gestão, disciplina e precisão), somam-se outros, em outro registre: fé, sorte, força de vontade, determinação e proteção. Situados fora da esfera da racionalidade e do cálculo, vêm corrigir e imprimir sentidos positivos à zona de indeterminação e incompreensão, mobilizando o próprio interior ou o transcendente.

O fracasso na consecução das metas e na busca pelo sustento e pela fruição construídos no circuito da autonomia é elaborado como frustração, raiva, incompreensão e percepções de injustiça, perseguição e sabotagem. Afinal, como pode dar errado se “fiz tudo que podia”? No limite, esta resposta está na lógica básica da montagem deste mercado: seu sucesso depende de uma parcela relevante dos trabalhadores engajados não ser efetivamente consumida na operação final do serviço e, portanto, remunerada. A razão da uberização pressupõe a disponibilidade e o desgaste não remunerados de força e meios de trabalho.

Enquanto o fracasso não é compreendido nesta lógica e alcance que transbordam as fronteiras e sentidos deste circuito de autonomia, sua elaboração individual só pode mobilizar os fatores de seu interior. Isto é, o fracasso só pode ser elaborado em função da autonomia, provocando um curto-circuito no sujeito que constrói a sua própria imagem sobre noções como controle, racionalidade e força próprias e sobre a urgência do sustento. Diante. Daí a converter-se em assombração: o fracasso não pode ser assumido individualmente a não ser como desvio, impotência, azar ou desvalorização, tendo como consequência a autocobrança por mais e melhor engajamento do sujeito, o refino de sua estratégia e a busca por uma melhor compreensão do mercado. Mas, ao mesmo tempo, contra a desestabilização psicológica, a espiritualidade transcendente e a própria essência do sujeito – situadas fora do plano da racionalidade e do controle – são mobilizados: ao foco, se soma a força interior e a fé. tais compensações construídas no interior do (curto)circuito da autonomia indicam uma intuição de contra-ataque ou desenfeitiçamento, mas sem propriamente rompê-lo.

Ao sugerirem encarar o capitalismo como um “sistema feiticeiro”, Stengers e Pignarre (2011) destacam que aquele que é vítima de um ataque feiticeiro e não o reconhece enquanto tal deixa de desenvolver mecanismos para se proteger. A lucidez incorporada pelo sujeito e que o captura veda o acesso ao terreno próprio destes ataques, não oferecendo recursos efetivos para contra-atacar e minando a capacidade de pensar em termos que lhe escapem. Enquanto esta racionalidade incorporada é aquela do “ideal meritocrático”, como sugerem os autores (p. 24), o que é interdito é justamente a dimensão sistêmica e coletiva ou que poderíamos chamar ainda “em aliança” (Butler, 2018; Negri e Hardt, 2018).

Desenfeitar, explica Sztutman (2018) “É recobrar aquilo que o capitalismo tomou e sobrecodificou, a feitiçaria não como malefício, mas como *pharmakon*, remédio como veneno” (p. 348). Buscando lançar luz sobre técnicas de autodeterminação, Stengers e Pignarre (2011) estabelecem uma equivalência entre o desenfeitiçamento e a recuperação de relações, práticas e elaborações que se deem fora das alternativas infernais do capitalismo e de sua lucidez paralisante. Isto é, o desenfeitiçamento como política. A política destas classes é, justamente,



um dos desdobramentos destes curto-circuitos, um amadurecimento da assombração, da percepção dos fracassos e da intuição de contra-ataque produzidas permanentemente nas rotinas do trabalho uberizado. Voltaremos a estas políticas.

## **2.2 Trabalhadores uberizados e usuários-consumidores**

Além do trabalhador uberizado e da empresa-plataforma, em cada tarefa no núcleo da uberização, há um usuário-consumidor: passageiros ou clientes<sup>57</sup>. A relação entre trabalhadores e usuários-consumidores nos mercados uberizados é o foco desta sessão. Assim como no caso dos trabalhadores, a diversidade do corpo de consumo das plataformas é condição da massificação que caracteriza o modelo tal como se estabeleceu, expandiu e consolidou. As plataformas estabelecem múltiplas portas de entrada com preços e valores escalonados, por meio do lançamento constante de novas modalidades de serviço e formas de pagamento, além de bônus e promoções, visando expandir sua base de consumo. Em suas duas pontas, o modelo tende à massificação: mercados de (quase) “qualquer um”<sup>58</sup>.

### **2.2.1 “Pedir pelo app”: necessidades e custos da vida cotidiana**

Esta diversidade e massificação de usuários é acompanhada por uma condição de regularidade e intensidade de consumo: pedir corridas particulares de carro e entregas rápidas por aplicativos tornou-se, em menos de uma década, uma prática cotidiana para um contingente majoritário que utilizava serviços similares apenas esporadicamente. A explicação para tanto inclui a comodidade e o conforto, por um lado, e os preços, por outro. Ao falar em comodidade e conforto, penso mais na satisfação de uma necessidade da melhor forma disponível do que em uma experiência supérflua. Utilizar estes serviços cotidianamente diz respeito à comer e deslocar-se por preços relativamente baixos (ou melhores) e com (maior) agilidade, conforto e segurança em cidades caracterizadas por problemas de mobilidade e segurança pública, preços altos e tempo escasso e comprimido.

---

<sup>57</sup> Não me debrucei sistematicamente sobre as condições e relações envolvendo estabelecimentos comerciais que entregam seus produtos por plataformas, outro elemento fundamental dos mercados uberizados de delivery.

<sup>58</sup> É pertinente destacar que um contingente considerável de pessoas não acesse o mercado de consumo, considerando, por exemplo, que o Brasil tinha 51 milhões de pessoas (24% da população) vivendo abaixo da linha da pobreza, com 450 reais mensais, em dezembro de 2021, segundo o IBGE.

Em relação à mobilidade urbana, pesquisa da Rede Nossa São Paulo<sup>59</sup> indicou que, em 2021, cerca de 50% dos paulistanos usavam taxis ou carros de aplicativo de vez em quando (42%) ou quase todos os dias (7%). As maiores motivações para quem utiliza automóvel com maior frequência, seja por aplicativos ou carro próprio, foram a pandemia (43%), incômodo com a lotação (14%) e o custo (8%) dos transportes públicos e o maior conforto do carro (13%). Os motivos relacionados à segurança e tempo de espera em pontos de ônibus reúnem outros 8%. A frequência de utilização dos ônibus também caiu consistentemente entre 2017 e 2020: o uso “quase todos os dias” caiu de 36%, em 2017, para 29%, em 2019, para então chegar a 22% e 17%, em 2020 e 2021, já durante a pandemia. A lotação é o problema mais apontado pelos usuários dos ônibus municipais (31%), seguido de preço (18%) e frequência (12%), pontualidade (9%) e duração do trajeto (7%).

Também a partir de pesquisa da Rede Nossa São Paulo, é possível verificar a presença do tema da insegurança no cotidiano da população paulistana<sup>60</sup>. Em 2020, 76% da população tinha a impressão de que a violência vinha crescendo na cidade, enquanto 65% julgavam o bairro onde viviam pouco ou nada seguro. 36% das pessoas entrevistadas afirmaram ter vivenciado ou ser muito próximo de alguém que vivenciou situação de roubo ou furto, e outros 30% algum tipo de preconceito ou discriminação. No topo do ranking de atividades que as pessoas deixam de fazer devido ao medo e à insegurança estão “andar a pé durante a noite” (49%), “sair à noite” (44%), “andar com dinheiro” (43%) e “circular por alguns bairros ou ruas da cidade” (34%).

Segundo pesquisa encomendada pela 99 ao Datafolha, 65% dos entrevistados disseram pedir comida por aplicativos ao menos uma vez por semana. Para o diretor-executivo da empresa, Danilo Mansano, “Há dois dados bem importantes e que acabam direcionando o negócio para um caminho que, a meu ver, ainda ia demorar um pouco para acontecer: a transição da indulgência para o uso cotidiano dos ‘apps’. Já que metade (50%) das pessoas afirmam que já estão em busca/pedem opções de pratos que fazem parte da alimentação diária”<sup>61</sup>. De acordo com pesquisa da Qualibest<sup>62</sup>, realizada via internet, em 2020, 92% dos respondentes disseram já ter encomendado ou contratado algum tipo de serviço/produto por

---

<sup>59</sup> Ver: <https://www.nossasaopaulo.org.br/wp-content/uploads/2021/09/ViverEmSP-Mobilidade-2021-apresentacao.pdf>, acessado em 01/11/2021.

<sup>60</sup> Ver: <https://www.nossasaopaulo.org.br/2011/01/18/115-mil-vivem-em-area-de-alto-risco-em-sp-folha-de-s-paulo/2021/>, acessado em 01/11/2021.

<sup>61</sup> Ver: <https://abrasel.com.br/revista/mercado-e-tendencias/pesquisa-da-99food-revela-habitos-alimentares-dos-brasileiros/>, acessado em 01/11/2021.

<sup>62</sup> Ver: <https://www.institutoqualibest.com/blog/comunicacao-e-midia/o-que-mudou-no-uso-de-aplicativos-de-delivery/>, acessado em 01/11/2021.

meio de aplicativos, contra 81% em 2018. Delivery de refeições e mobilidade ocuparam o topo do tipo de serviço requisitado, com 76% e 61%, respectivamente. Ambos eram utilizados por 50% dos respondentes na pesquisa de 2018.

O aumento revela, inclusive, o papel catalisador da pandemia na expansão destes mercados. Em relação à 2019, os gastos com delivery cresceram 149%, em 2020. Comparando dezembro de 2020 com março, mês de início das restrições sanitárias, o aumento foi de 187%<sup>63</sup>. Estes dados são corroborados por outros levantamentos. Estudo da Statista divulgado pelo Jornal da USP<sup>64</sup> mostra um salto de 155% no número de usuários entre março e abril de 2020, enquanto os pedidos cresceram cerca de 975%. Segundo outro levantamento, 53% dos usuários disseram fazer pedidos de duas a três vezes por semana<sup>65</sup>.

O afluxo de consumidores a estes mercados uberizados de entregas e mobilidade é impulsionado por fatores estruturais e conjunturais da vida social e urbana, consideradas suas particularidades para o caso brasileiro. Dimensões relativas ao conforto e ao tempo (encurtado pelo transporte público ou curto para cozinhar) se somam a outras relativas, especialmente, à segurança, criminal ou sanitária. Contudo, a estes estímulos, se opõe uma outra condição: o custo. O que ganha, ou intuitivamente deveria ganhar, maior espaço em contexto de aguda crise econômica, desemprego, perda de renda e inflação.

Este enigma me parece convocar um elemento fundamental da crise brasileira detonada no início da década: a inflação de serviços (Belluzzo, 2015; Carvalho, 2018; Santos et al., 2018). Este seria um dos limites do modelo lulista de crescimento com distribuição de renda e aumentos de salário, ou *wage-led*. Segundo diferentes contribuições, tal como foi adotado, o modelo teria como característica uma dinâmica inflacionária nos serviços.

Uma explicação em termos muito gerais pode ser dada pelo seguinte: os setores que mais geraram emprego entre 2004 e 2014 foram os de serviços, caracterizados por amplo uso de trabalho e baixa sofisticação tecnológica. O crescimento sustentado neste setor é marcado por uma “doença”, expressa na tendencial redução da produtividade do trabalho total empregado (Baumol, 1967). Esta tese foi contestada sob diversas perspectivas, apontando, especialmente, para a agregação de valor à produção de bens sofisticados por determinadas formas de serviços, especialmente aqueles relacionados à tecnologia e à comunicação

---

<sup>63</sup> Ver: <https://6minutos.uol.com.br/minhas-financas/efeito-pandemia-gastos-com-delivery-crescem-187-em-2020/>, acessado em 01/11/2021.

<sup>64</sup> Ver: <https://jornal.usp.br/atualidades/delivery-transformou-tendencia-em-necessidade-e-continua-em-crescimento/>, acessado em 01/11/2021.

<sup>65</sup> Ver: <https://www1.folha.uol.com.br/colunas/painelsa/2020/04/brasileiros-em-quarentena-pedem-delivery-ate-tres-vezes-por-semana-diz-pesquisa.shtml>, acessado em 01/11/2021.

(Gershuny, 1987). De fato, o avançar da revolução tecnológica e informática a partir dos anos 1970, impõe uma mudança estrutural na produção que desloca determinados setores dos serviços para o centro da valorização, o que se expressa, inclusive, no objeto da discussão desta tese. No entanto, ao falar do modelo lulista de crescimento, não estamos falando de setores complexos de serviços, mas precisamente das formas clássicas que mobilizam extensivamente a força de trabalho de baixa qualificação.

Além do maior custo destes setores ser a mão-de-obra, são livres de concorrência internacional, o que permite o repasse integral destes custos para o preço final. Sem vias para ganhos de produtividade, em situação próxima do pleno emprego e com os salários impulsionados pela política de valorização do salário-mínimo, o crescimento do setor de serviços desencadeia uma espiral inflacionária de preços e salários e intensifica o conflito distributivo. O controle da inflação durante parte do período dependeu da apreciação cambial e do controle de preços monitorados, o que foi possível graças a condições externas favoráveis, mantendo os demais preços da economia sob controle.

Na medida em que as condições internacionais passam a acumular adversidades, a partir de 2011, e a política se torna incapaz de segurar o aumento do custo de vida, o modelo começa a perder tração e se verifica um descolamento, em que os salários dos setores de serviços puxam os custos de vida para cima (Santos et al. 2018, p. 229). Os preços dos serviços no período cresceram acima do Índice Nacional de Preços ao Consumidor Amplo (IPCA), especialmente dos setores de alimentação e serviços pessoais. Daí que o ganho de uns representou aumento de gastos e insatisfação para outros, sendo apontado inclusive como componente da conflituosidade que levou à derrubada do governo petista (Belluzzo, 2015, p. 22; Carvalho, 2018, p. 46).

Em relação aos setores que nos interessam diretamente aqui, conforme Santos et al. (2018) “os serviços pessoais, de alimentação, de saúde e de educação, além dos transportes públicos têm todos crescido a taxas bem acima da inflação. Os preços da alimentação fora de casa e dos serviços pessoais, em particular, cresceram, a partir de 2006, a um ritmo próximo do dobro do IPCA” (p. 205). Uma característica importante de setores como os de alimentação e bebidas e de transportes públicos é sua baixa elasticidade-renda, isto é, mantém estável sua participação da cesta de consumo das famílias em relação à variação de renda (p. 207). Em outras palavras, todas as pessoas precisam comer e se transportar, independentemente de sua classe social. Vale apontar uma quebra nesta escalada de preços: os protestos de junho de 2013 levam os preços do transporte público para baixo do IPCA.

Entre 2007 e 2012, por exemplo, o crescimento do pessoal ocupado nos setores de alimentação cresceu 40,14%, enquanto a renda média real cresceu cerca de 19,48%; para o setor de transportes públicos, as taxas de crescimento foram, respectivamente, 16,91% e 13,44% (ibidem, p. 222). Ao lado de serviços pessoais, o setor de alimentação fora de casa foi o mais afetado pelo salário-mínimo. Além disso, os custos de mão de obra de serviços para donos de automóveis foram fortemente impactados, bem como os custos de mão-de-obra de transportes públicos se concentraram acima do valor do salário-mínimo.

Com isto, proponho que a implementação e a expansão do modelo uberizado nos setores de mobilidade e alimentação, precisamente a partir de 2014 e 2015, vem se acoplar a fatores determinantes da crise brasileira e seus conflitos políticos, sociais e econômicos. O modelo uberizado de recrutamento, mobilização e consumo da força de trabalho – possibilitado pela implosão do emprego, como vimos – ofereceu um regime de rebaixamento do custo de serviços cotidianos, notadamente de alimentação, transporte e carros particulares. Seu acoplamento, portanto, não se restringe ao desemprego e à premência do acesso à renda na crise; a uberização vem também como “remédio” ao consumidor, contra a valorização salarial e os custos no setor de serviços e associando-se a percepções negativas referentes à eficiência, conforto e segurança da vida na metrópole.

Caso esta hipótese esteja correta, esta intervenção nos custos e na sociabilidade urbana teria sido viabilizada pela redução e exteriorização dos custos de trabalho e com meios de operação, permitida pelas tecnologias de informação, processamento e comunicação, além das amplíssimas disponibilidades de mão de obra e demanda reprimida por serviços urbanos personalizados e cotidianos eficientes e acessíveis. Em outras palavras, estamos diante de uma atualização da tese de Chico de Oliveira (2013), tal como sugerido por Ludmila Abílio (2020a): a transferência de custos e responsabilidades da operação de atividades fundamentais ao funcionamento e à expansão do sistema à multidões de trabalhadores informais em posse de meios próprios de trabalho e sua remuneração no limite do sustento como parte da solução da insuficiência de serviços públicos e infraestrutura nas cidades, além de contribuir para reduzir o custo de reprodução dos demais trabalhadores. A condição desta experiência é a enorme massa “sobrante” de trabalhadores despossuídos, desempregados e desgarantidos. A novidade é a centralização e a racionalização deste trabalho multitudinário operada pela tecnologia.

Uma refeição pedida pelos aplicativos costuma ser ofertada no mercado por um preço inferior àquela mesma refeição consumida ou mesmo pedida para viagem direto. Uma corrida rápida de aplicativo, se aproxima do valor de duas ou três passagens de ônibus ou metrô na cidade de São Paulo, que custam 4,40 reais aos valores de 2021, mas com menor duração e

mais conforto. Tanto em um quanto em outro destes serviços, existem promoções e modalidades que oferecem valores ainda mais baixos, além da possibilidade de pagamento (e endividamento) no cartão de crédito. Para além do preço destes serviços, eles oferecem segurança e agilidade, atendendo a demandas universais, que vão muito além das classes médias endinheiradas das regiões nobres. Diga-se, inclusive, que são as populações periférica e de menor renda que enfrentam de forma ainda mais aguda os problemas urbanos.

Não à toa, as plataformas ensaiam um discurso de democratização do acesso aos serviços privados personalizados, o que encontra sustentação nas experiências dos usuários. Uber, 99, Rappi e iFood, entre outros, efetivamente incorporaram camadas de classe média baixa ou pobres em seus mercados, assim como as regiões periféricas. Naturalmente, o consumo não é homogêneo, distribuindo-se de forma desigual entre indivíduos de grupos sociais diferentes. As próprias plataformas permitem, viabilizam e de certo modo incentivam a distinção no interior de seus mercados, por meio das modalidades diferentes de consumo: “comfort” e “promo”, garantindo tanto o acesso quanto a distinção.

### **2.2.2 Às custas de quem? Enfim, um conflito entre humanos**

Os custos e ganhos desta expansão, no entanto, não são distribuídos de forma isonômica entre usuários-consumidores e trabalhadores, o que quer dizer que, em geral, cada movimento de expansão e facilitação aos usuários corresponde a um movimento equivalente de desvalorização dos trabalhadores, o que também vale para os estabelecimentos “parceiros”. O ganho da plataforma depende da expansão do mercado; a expansão do mercado, por sua vez, se dá por meio da redução do preço e/ou por meio do aumento da eficiência do serviço para os usuários-consumidores, que aumentam em número. Esta redução do preço e aumento da eficiência para os usuários-consumidores, por sua vez, é possível graças à expansão e sobra do número de trabalhadores inscritos na plataforma, que permite operar com um custo de trabalho deprimido e elevada margem de manipulação dos trabalhadores. Ou seja, o benefício do consumidor é o prejuízo do trabalhador.

Enquanto os veteranos sentem essa desvalorização a cada nova modalidade, um número muito maior de trabalhadores novatos entra nas plataformas enxergando oportunidades, como já sugerido anteriormente. A mágica da uberização é, por meio da tecnologia de informação, comunicação e processamento, manter engajada uma multidão de trabalhadores com os quais a empresa não precisa se comprometer a fazer um pagamento mínimo, mas que utiliza como âncora de custos.

O processo de sucessivas rodadas de desvalorização, a cada pulso expansivo da plataforma, se dá, portanto, no interior de uma triangulação entre empresas-plataforma, usuários-consumidores e trabalhadores. No caso do mercado de entregas, é importante frisar que os estabelecimentos também participam do diagrama, adequando-se às dinâmicas operacionais e de preços estipuladas pelas plataformas: reduzindo pessoal, custos, modificando cardápios e adaptando seu atendimento presencial em favor do delivery. Sua condição no mercado se aproxima a que faço aqui para os trabalhadores.

Como vimos, a relação entre trabalhador e empresa é marcada por uma dubiedade. Por um lado, o “app” faz a plataforma onipresente na vida do motorista ou entregador. Ela está sempre lá, na tela do celular, oferecendo corridas e pedidos, mostrando onde há promoções, alertando como estão as taxas e a classificação do “parceiro”. A exploração direta do trabalhador pela empresa é quantificada em tempo real, mostrando, a cada rota realizada, o valor final do serviço-produto, o quanto fica com o trabalhador (e para o restaurante) e o quanto fica para a plataforma e para o pagamento de impostos. As cifras bilionárias das operações financeiras envolvendo empresas-plataforma no noticiário nutrem, assim, uma comparação incômoda: os trabalhadores sabem de onde sai aquela fortuna.

Mas, por outro lado, a plataforma não é tangível. Além da onipresença no celular do motorista ou entregador, sua marca está em todo lugar: em anúncios espalhados por toda a cidade, na publicidade do horário nobre da televisão aberta, estampada nos meios de trabalho de motoristas e entregadores, em bandeirinhas de eventos esportivos nos fins de semana ensolarados. Está também nas sedes das grandes cidades e em bases, às vezes móveis, e bolsões. Mas em todos esses casos, o que aparece é a marca, uma ou outra celebridade ou representantes e funcionários que costumam ser comparados a robôs pelos trabalhadores, por apenas repetirem o que pode ser lido nos comunicados oficiais à imprensa e nas notificações que recebem no “app”. As empresas propriamente ditas estão situadas no inacessível plano globalizado das altas finanças, em Nova Iorque ou na China.

Mas, enquanto a figura do patrão é inalcançável no cotidiano, os clientes estão sempre lá. Por mais que entregadores e motoristas saibam que sua exploração alimenta as operações bilionárias das empresas-plataformas, foram elas que ofereceram oportunidade de sustento no contexto da crise. Ou seja, fazem parte da solução pragmática, ainda que árida, da sobrevivência. Já a relação com os consumidores é imediata. É ela que encarna o prejuízo e a desvalorização do motorista ou entregador. Diante do passageiro ou cliente, o trabalhador encara um outro sujeito de carne e osso cujo benefício decorre de seu próprio prejuízo.

Isto vale para o baixo patamar a que chegaram os preços, mas vai além. Vale para o atraso do cliente em buscar sua encomenda na porta, que terá de ser compensado pela aceleração do entregador no trânsito, correndo o risco de atrasar uma próxima entrega, receber uma nota baixa ou ser punido pela plataforma, sofrer um acidente ou ser multado. Vale também para o passageiro que deseja comer e beber no carro de aplicativo, sujando o estofado e fazendo o motorista a pagar o que ganhou para limpar o carro e não ter dores de cabeça e má avaliação em uma próxima corrida. Vale para toda vez em que o trabalhador precisa compensar o benefício do usuário-consumidor, assumindo o prejuízo da operação.

Esta compensação em favor do consumidor, no entanto, não é um acidente, mas a própria lógica do regime uberizado. Já a vimos na “tecnologia” que combina excedente de mão de obra e uso do trabalho e dos meios no limite estrito da demanda, derrubando remunerações e permitindo operar com custos rebaixados. Mas a regulação destes mercados também se dá pela sujeição do trabalhador ao usuário-consumidor nos expedientes de avaliação que (des)classificam membros da comunidade das plataformas, o que cumpre papel de controle de qualidade e confere confiabilidade ao serviço. As plataformas realizam, então, duas transferências fundamentais na operação do regime: transferem custos e riscos para o trabalhador; e transferem a fiscalização e a avaliação para o usuário-consumidor. Esta dupla transferência estabelece um conflito latente.

Na prática, o sistema de avaliação estabelece uma relação de sujeição do motorista ou entregador aos consumidores destes serviços. O conflito entre estas partes é sufocado na medida em que parte da soberania do regime é transferida pela plataforma ao usuário. O motorista e o entregador estão, literal e figurativamente, na palma da mão do usuário, pois com um clique o consumidor pode dificultar a vida do trabalhador por semanas, prejudicando ou inviabilizando seu sustento. Mais grave ainda são as reclamações de clientes ao suporte, que produzem suspensões e banimentos nas plataformas, muitas vezes de forma arbitrária e sem espaço para a defesa do trabalhador.

Motoristas e entregadores precisam evitar notas baixas e reclamações, para preservar suas condições de trabalho na plataforma. Nem sempre o respeito e a adequada realização do serviço são suficientes para satisfazer o cliente. Alguns usuários-consumidores consideram adequado conversar, outros não. Alguns preferem música no carro, outros preferem o silêncio. Alguns preferem que o entregador seja rápido no momento da entrega do pacote, por motivos de segurança, outros preferem conferir a nota e falar de amenidades. Muitos usuários se consideram no direito de exigir dos trabalhadores práticas e condutas imprevistas ou vedadas nas regras da plataforma, nas leis de trânsito ou mesmo de locais privados, como



estacionamentos e condomínios. Diante de comportamentos ou posturas que estejam em desacordo com sua expectativa e preferência, é comum que usuários-consumidores descarreguem sua insatisfação no motorista ou entregador e que a traduzam em notas baixas e reclamações ao suporte logo após o atendimento.

A garantia, então, é sujeitar-se à vontade arbitrária do usuário-consumidor. Neste processo de objetificação e desumanização do sujeito uberizado, ele se torna uma extensão de seus meios de trabalho. O exemplo mais expressivo dessa tendência é a categoria Uber Comfort, lançada no Brasil em novembro de 2019. Nela, o passageiro conta com carros mais recentes e espaçosos dirigidos por motoristas situados no topo dos rankings de avaliação da plataforma (com notas iguais ou superiores a 4.80, em um total de 5.0) e mais de 100 viagens realizadas. Pela distinção, o usuário paga um valor 30% superior ao da categoria padrão, o Uber X, e pode “regular” dois fatores na viagem: uma delas é a temperatura do carro e a outra é a fala do motorista, escolhendo se a corrida terá conversa ou não<sup>66</sup>. Definida a opção silenciosa, o motorista recebe o comando em seu aplicativo e se cala, sem a necessidade constrangedora de comunicar o silenciamento.

Diferentemente de outros discursos de gigantes da *gig economy*, centrados em ideias de compartilhamento e comunhão, como o Airbnb, a Uber nasce como empresa propondo justamente a hierarquia e a experiência de um serviço personalizado, mobilizando o desejo por distinção de seus usuários. Como pontua Tom Slee: “como o nome sugere, a Uber remete a status desde o início. Seu slogan era ‘o motorista privado de todo mundo’” (2016, p. 99). Esta comunidade multitudinária de pequenos senhores e empreendedores *servis* se sustenta na avaliação por notas e na radicalização da ideia de que “o cliente tem sempre razão”.

Nesse regime, assim como aderir às plataformas ou pedir um carro para viagem ou uma entrega de moto e bicicleta, o desligamento do trabalhador também está só a um clique, sem aviso prévio, sem multa, sem rescisão, sem visita ao departamento de recursos humanos. Dada a abundância de trabalhadores disponíveis e a necessidade de manter a confiabilidade no serviço, o trabalhador individual pode ser sacrificado sem qualquer prejuízo econômico ou legal para o sistema. O motorista ou o entregador também podem reportar ao sistema a má conduta do usuário-consumidor e atribuir notas a cada um deles após o encerramento do atendimento, mas a efetividade e o impacto na vida alheia são absolutamente inferiores.

Nas entrevistas que fiz e no dia a dia dos grupos de WhatsApp, os relatos e reclamações indignados com a falta de respeito e com posturas abusivas por parte de clientes e passageiros

---

<sup>66</sup> Ver: <https://oglobo.globo.com/epoca/economia/chega-mudo-sai-calado-uber-estrela-modo-silencioso-24001919>, acessado em 01/11/2021.

são constantes. Na impossibilidade de verbalizar ou resolver o dano diretamente com os passageiros ou com a plataforma, a elaboração destas relações se dá com os colegas, em tempo real, nos grupos virtuais ou em encontro ocasionais pela cidade. É preciso colocar para fora e extravasar, para seguir a jornada, que não pode parar. Além do apoio dos “guerreiros” e da “família” das ruas, “precisa estar sempre com Deus em mente, porque é Ele quem faz por nós”. Ainda que mobilizando esta rede de apoio e escuta, a sobrecarga psicológica provocada pelo estresse e pela inferiorização acumulados no cotidiano de trabalho nos “apps” é uma constante. A relação com clientes participa, assim, tanto da regulação do tempo e da conduta, quanto da inferiorização do trabalhador uberizado.

### 2.2.3 Entregadores e clientes: “humilhações e preconceito”

“O cara não tá nem aí pra motoboy nem pra ninguém. esse país não tem jeito não. Vem meteoro! Mas certeza que Deus tá sempre pelo justo por isso nem vou esquentar. Foda que nós que trabalhamos certinho, ficamos muito triste com esse tipo de coisa. Parece que somos bandidos. Mas fé em Deus. Vai dar tudo certo. Para ajudar ninguém quer agora para nos ferrar tá cheio”;

“É muito inconstante app. Um dia você arrebenta, no outro faz 3 entregas. Fora a questão do bloqueio que ocorre a qualquer momento se um cliente safado reclamar. Você sair para trabalhar e voltar para casa com menos de 50 conto é frustrante. Isso tô falando sem descontar os gastos com combustível e a moto. Ontem mesmo fiquei das 10 às 17 fiz 4 entregas. Só fiz a gasolina. A gente passa fome, vontade de ir ao banheiro, as vezes humilhações e preconceito. Cara, deu uns 30 reais no máximo. (...) Aí você vai lá entregar um celular de R\$ 2000 para ganhar isso, corre muito risco. Tipo, às vezes, o que atrapalha a gente ganhar mais é a demora nos lugares, principalmente cliente folgado que espera a gente chegar e chamar pra descer do edifício, demora uma porrada de tempo pra vir buscar. Nesse tempo a gente poderia tá fazendo outra rota”;

“O motoka foi fazer uma entrega em um condomínio aqui, se recusou a subir andando para chegar na portaria e pediu para a cliente descer. Quem desceu foi o marido dela, policial, e agrediu o motoka sem necessidade. A verdade é que passamos várias humilhações as pessoas pensam que somos empregados do aplicativo. Também sei que 95% dos clientes são gente boa. Mas tem aquela parcela que são uns verdadeiros imbecis” (Relatos de entregadores em conversas em grupos de WhatsApp).

Esta objetificação encontra sua expressão mais aguda nos casos de violência que rompem a invisibilidade cotidiana, após circularem pelas redes sociais e chegarem até os grandes meios de comunicação. Um dos casos mais conhecidos foi o do entregador Matheus Pires, que tinha 23 anos, em setembro de 2020. Ao fazer uma entrega em um condomínio de luxo em Valinhos, interior de São Paulo, Matheus foi vítima de discriminação social e racial. Em frente à casa, o agressor afirmava que Matheus não tinha valor, que era “lixo” e “merda”, inferiorizando seu trabalho e ridicularizando seus rendimentos (“quanto você ganha? Dois mil? Três mil?”) e dizendo “você não tem nem onde morar” e “você é semianalfabeto”. Em seguida,

passa a dizer que Mateus tem inveja das casas, da vida e das famílias do condomínio – “você nunca vai ter isso daqui”, apontando para as casas. Então, apontando para o próprio braço, em referência à cor da pele, diz: “Isso aqui você nunca vai ter. Você tem inveja”. Durante todo o episódio, Mateus manteve-se calmo, dizendo que poderia alcançar o que quisesse com seu trabalho e sua fé em Deus.

O caso de Mateus teve ampla repercussão. A circulação começou nas redes de entregadores no WhatsApp e no Instagram, envolvendo a mãe de Mateus e um entregador com grande alcance nas redes. Chegou aos grandes meios de comunicação e celebridades. Protestos de entregadores foram realizados em frente ao condomínio. Uma arrecadação on-line juntou 200 mil reais de doações para Mateus, que também ganhou duas motos, além de uma oportunidade de emprego e contratos de publicidade. Em uma semana, Mateus superou 1 milhão de seguidores no Instagram.

A família do agressor alegou tratar-se de uma pessoa em tratamento psiquiátrico. No entanto, não foi um caso isolado. Cotidianamente, circulam vídeos nos grupos de mensagens de entregadores com xingamentos e humilhações, não raramente associados à cor da pele e à origem social. Em casos mais extremos, ocorrem empurrões, cusparadas e gritos com dedo em riste, chutes nas bags e tapas em celulares que estão filmando as agressões. Ouvi diversos relatos de desqualificações por parte de clientes por conta de supostos atrasos, erros em pedidos ou problemas com o pagamento. Em um deles:

“Teve um problema com o pedido, que nem era culpa minha. Era coisa do restaurante, que não mandou certo. Mas a cliente ficou doida: ‘não porque eu não vou pagar’. Só que o pagamento era em dinheiro e eu fui argumentar com ela, que ela tinha que pagar ou devolver o pedido e já ia dar maior dor de cabeça. Aí ela chegou para mim e mandou calar a boca, que não era pra eu olhar e nem falar com ela, porque eu não tinha capacidade de entender. Que eu era burro e por isso fazia entregas, era entregador” (Relato de entregador em conversa presencial).

Na maioria dos casos de violência, a visibilidade e o apoio não são tão grandes como aconteceu com Mateus. A resposta coletiva por parte dos entregadores, no entanto, está sempre presente. No caso de Mateus, dezenas de entregadores se reuniram em frente ao condomínio onde ocorreu a agressão fazendo muito barulho com as motos em uma ação que transita sobre a linha tênue entre a denúncia e a intimidação. A resposta é recorrente. A cada vídeo e denúncia de desrespeito ou agressão, dezenas ou até centenas de motoboys vão à casa do agressor cobrar explicações e fazer por conta própria alguma forma de justiça.

A relação dos entregadores com os clientes é permeada por violências de diferentes níveis, desde a mais escamoteada discriminação social e pequenas afirmações de superioridade, até casos extremos de agressão física. O que me parece importante sublinhar é que estes casos

são sistemáticos e guardam relação com a própria lógica da interação entre trabalhadores uberizados e usuários-consumidores, tal como estabelecida pelas plataformas. Nela, o entregador é o elo mais fraco do circuito e a experiência de consumo envolve uma dimensão de distinção e personalização, que deve e costuma ser garantida pelo trabalhador na ponta do serviço, pensando na nota que receberá. Rosenblat e Stark (2016) sintetizam:

“Esses comportamentos por parte dos motoristas do Uber são exemplos clássicos do que a socióloga Arlie Russel Hochschild (2003) identificou como ‘trabalho emocional’, em que trabalhadores de serviço como motoristas de táxi (Facey, 2010, p. 1265) ou comissários de bordo suprimem ou contêm suas emoções emergentes para apresentar um comportamento apaziguador ou acolhedor aos clientes, independentemente do estado emocional recíproco desse cliente. Este comportamento é uma compensação parcial dos motoristas pela evidente falta de comunicação do Uber com os passageiros sobre a função das classificações dos motoristas. Os motoristas do sistema Uber realizam trabalho emocional em troca de classificações em vez de gorjetas” (ibidem, p. 3775).

A noção de “trabalho emocional” descreve de forma adequada a relação entre trabalhadores uberizados e usuários-consumidores determinadas pelas plataformas. Ao mesmo tempo, mais que uma novidade introduzida pelo modelo, esta descrição revolve elementos sedimentados em camadas profundas da constituição do trabalho e dos serviços no Brasil, que fundam a sociabilidade nacional a partir do escravismo colonial. Os serviços domésticos e pessoais no país são histórica e estruturalmente caracterizados por superexploração, informalidade e violências que sujeitam fundamentalmente a população negra. Relações econômicas e de mando privados que produzem hierarquias e classificações que esvaziam noções universalistas e igualitárias de caráter público.

O acoplamento dos regimes uberizados à realidade brasileira deve, portanto, levar em conta o estatuto do serviço pessoal e particular no Brasil e de sua associação com as vastas camadas precarizadas e majoritariamente não brancas da população. Além dos fatores conjunturais da crise vivida, o enraizamento da chamada uberização no Brasil mobiliza e atualiza sentidos e relações de sujeição e distinção social e racial sedimentados na formação nacional. Ao mesmo tempo que os reafirma, os expande, oferecendo-os como experiência de consumo por demanda, uma espécie de mando por demanda.

A estrutura de avaliações mútuas não garante uma relação horizontal entre usuários-consumidores e trabalhadores, dado que as consequências de uma má avaliação não são equivalentes. No cotidiano concreto destas relações, a funcionalidade se converte em instrumento discricionário de assujeitamento e construção de hierarquias. Até que uma injustiça seja corrigida, o planejamento e as necessidades do trabalhador já foram sacrificados. E seu sacrifício não é, sob as condições descritas, um risco à operação do mercado, dada a enorme

reserva de trabalhadores. Há, portanto, uma continuidade entre a violência aberta e a lógica corrente da estruturação das relações no mercado.

Esta continuidade pode ser verificada no caráter compartilhado da experiência massificada de humilhações, bem como no imaginário mais geral construído por entregadores em relação aos clientes, que oscila entre uma generalização negativa e uma precaução permanente. Ainda que os clientes não sejam todos iguais, “vai saber”. Fazer uma entrega em um bairro periférico ou para uma pessoa negra é diferente de fazer uma entrega em um condomínio de famílias ricas e brancas, assim como fazer uma entrega para um homem é diferente de fazer uma entrega para uma mulher.

De qualquer forma, a melhor garantia é uma combinação bem ajustada de palavras respeitadas, mas reduzidas ao estritamente necessário, de forma protocolar e impessoal, como se fosse uma máquina. É preciso falar baixo, falar pouco e olhar para o chão, pois nunca se sabe como é aquele cliente, o que ele vai achar bom e o que vai achar ruim. Por trás da figura submissa no momento da entrega, consolida-se uma subjetividade fundada na constatação de (mais) uma injustiça e sufocamento de um conflito. No limite, um conflito distributivo no interior dos mercados uberizados, entre trabalhadores e consumidores, um jogo em que as regras e o juiz jogam contra o trabalhador.

Casos de conflito e violência também ocorrem entre entregadores e funcionários de restaurantes, seguranças e porteiros, por exemplo. Nestes encontros, contudo, estas relações não seguem a lógica das plataformas. São, assim, conflitos que assumem formas muito mais nuançadas, fundadas em interesses e constrangimentos entre trabalhador e trabalhador, pressionados por empresas, clientes e patrões. Se dão em um registro compartilhado de mundo, vivido na inserção subordinada nos mercados precários formais e informais. A situação fica clara em uma conversa de entregadores sobre os porteiros:

“A maioria discrimina nós. Rapaz, a gente vê vários vídeos de humilhação de motokas, agora quando acontece com um conhecido, seu irmão, é pra acabar. Só tristeza. Principalmente os porteiros da nossa própria quebrada discrimina”;

“Não a maioria. O porteiro não tem muito o que fazer e geralmente é discriminado também. Eu já fui porteiro e sei como é. Mas tem uns que é folgado. Do mesmo jeito que quando eu era porteiro do prédio um motoboy veio pra cima de mim me agredir e o vigilante veio me ajudar”;

“Eu já vivi os dois lados. Também já fui porteiro. Ser porteiro você tá numa tensão pior que o entregador. Tem regras de síndico, zelador, administrador e vigiado por tudo e por todos. Mas eu sei que tem uns mala também. E o pior, no condomínio onde eu trabalhava tinha 14 mil pessoas. Basta um não ir com a sua cara e você é descartado. Pelo menos motoboy só tem no máximo uns 15-20 por dia avaliando. Não é só pelo salário. Era vc ser tratado como lixo mesmo. Ameaça o tempo todo, carteiraada de polícia, fiscais, oficial de justiça, e condôminos cheios da grana. Já atiraram objetos na minha cara. Eu sinceramente ainda não tive outro trampo pior. Aí o cara revoltado desconta no motoboy que naquele momento depende dele”;

“Só esqueceu de comentar que a maioria dos motokas ganha mais que um porteiro de condomínio de luxo. E trabalhar com rico é um problema. Quando o cara é fdp não tem jeito. De cada mil as vezes o cara encontra 1 patrão que é gente boa. O psicológico para trabalhar com a elite é testado até o limite...Já passei por isto e sei como que é” (Entregadores em diálogo em grupo de WhatsApp).

Muitos entregadores têm familiares que trabalham ou são pequenos proprietários de estabelecimentos que se associam às plataformas e narram experiências comuns de subordinação, da mesma forma que acontece com porteiros. Mesmo diante de conflitos cotidianos sistemáticos, a experiência comum se impõe. O diálogo acima revela a centralidade da identidade de classe entre os entregadores, ao mesmo tempo em que explicita a complexidade da relação com o circuito formal, mas precário e desvalorizado do trabalho, posto em comparação com os aplicativos.

#### **2.2.4 Motoristas e passageiros: mando e sujeição**

Desrespeito, humilhações e outras formas de violência por parte de passageiros também são comuns no dia a dia de motoristas de aplicativo. Às vezes são culpabilizados pelo trânsito lento. Em outras, são pressionados a desrespeitar regras de trânsito ou das plataformas: levar mais passageiros que o carro comporta, fazer outros caminhos e desvios impróprios, levar cargas que excedem a capacidade ou que podem danificar o veículo, estacionar em local proibido etc. Não é incomum que, ao se recusarem, os motoristas sejam agredidos verbalmente ou tenham seu carro danificado.

Com aplicativos de segurança que operam em segundo plano nos celulares afixados no painel, motoristas também registram os ocorridos como forma de proteção contra posteriores distorções e falsas denúncias. Repetem-se nesses vídeos imagens de motoristas se contendo, respirando fundo e repetindo que são “pais de família” e que precisam seguir as regras para não serem prejudicados, diante de passageiros batendo portas e proferindo insultos. “Uma passageira arranhou todo o meu carro com uma chave porque me recusei a exceder a lotação. Ela estava com mais 5 pessoas”, relatou um motorista.

O protocolo de proteção sanitária frente à Covid-19 provocou muitos conflitos entre motoristas e passageiros: uso de máscara, janelas abertas, máximo de três passageiros. Aqui, não me atenho à pertinência dos protocolos sanitários, mas à estrutura que organiza e dispõe a relação entre motoristas e passageiros, que segue o que já foi descrito para o caso dos entregadores: independentemente de quem tenha razão, contrariar o passageiro é colocar em risco o próprio sustento, sem garantias ou espaço de defesa. Em alguns casos, no entanto, o

motorista explode: “sai do meu carro” é a frase que marca o esgotamento da capacidade de contenção, o limite da sujeição e a suspensão da distribuição dos papéis no regime uberizado.

Mas os motoristas também têm suas estratégias na disputa com os clientes dentro deste mercado. Como já dito, entre 2014 e 2021, o motorista não sabia seu destino ao aceitar uma corrida; só descobria quando o passageiro já estava no carro. A funcionalidade visava impedir que o motorista discriminasse e escolhesse corridas, induzido a aceitação para manter uma satisfatória taxa de aceite e evitar bloqueios e banimentos. Para driblar esta programação, muitos motoristas aceitavam a corrida e, pelo chat do próprio aplicativo, perguntavam ao passageiro qual seria o destino, antes do momento do embarque. Caso não houvesse resposta ou o destino informado fosse considerado “de risco” ou pouco compensatório, o motorista pedia para que o passageiro cancelasse a corrida e começava a dar voltas e andar no sentido contrário ao do encontro, postergando o momento do embarque. Com isso, o motorista buscava forçar o passageiro a cancelar a corrida.

A questão é quem arca com o prejuízo, em taxa de aceite ou dinheiro, de cancelar a corrida após o intervalo em que o cancelamento ainda é permitido. Após alguns minutos, se o passageiro cancelar, ele paga; se o motorista cancelar, sua taxa de cancelamento aumenta. Daí a disputa para ver quem cancela. Em sua estratégia, o motorista joga com o espaço urbano e o tempo para levar o cliente a cancelar. Até que um dos dois cancelem, ambos estão presos um ao outro, sem poder chamar ou aceitar uma nova corrida.

Novamente, verifica-se como a transferência das tensões do modelo para a relação entre trabalhadores e usuários produz conflitos. A estratégia dos motoristas mobiliza as funcionalidades e a dependência que caracteriza o regime de uso, consumo e gerenciamento da plataforma para redistribuir de forma improvisada a eficiência e o prejuízo em seu cotidiano. Nota-se que, neste caso, o conflito distributivo se dá entre duas das três partes do núcleo dos mercados uberizados. Desde que tais conflitos e estratégias não alcancem escala significativa – como aconteceu a partir de 2021 –, a empresa mantém seus ganhos preservados e assume um papel arbitral no conflito entre trabalhadores e consumidores.

### **2.2.5 Masculinismo**

A confiabilidade é um fator fundamental do modelo de viagens particulares por aplicativo, devido à mútua exposição de duas pessoas desconhecidas no interior de um automóvel. Construir e naturalizar essa confiança envolve eliminar ou reduzir ao mínimo possível as incertezas e o medo dos envolvidos. Da perspectiva de usuários, mais do que ser

assaltado pelo motorista ou sofrer um acidente de trânsito, o medo da violência sexual e de gênero por parte de mulheres passageiras é o fator de maior magnitude neste quesito, o que se relaciona com o caráter majoritariamente masculino da classe de motoristas.

Condutas desagradáveis ou performance inadequada no trânsito podem ser reduzidas, inibidas ou punidas na plataforma com uma sequência de notas baixas por parte de clientes, que receberão bônus e pedidos de desculpas do aplicativo, além da suspensão do motorista. Mas estes expedientes são incapazes de impedir ou compensar casos de violência sexual e de gênero. O dano para a mulher é incalculável, o custo para a imagem da empresa-plataforma é altíssimo e a solução é criminal, escapando dos limites do mercado. Trata-se, assim, do ponto crítico da confiança no modelo de viagens particulares por aplicativos.

No site internacional da Uber, a aba “segurança da mulher” diz: “A agressão sexual e a violência de gênero não cabem em nenhuma parte de nossas comunidades. É por isso que a Uber está empenhada em ajudar a impedir incidentes antes que eles aconteçam – fazendo parcerias e aprendendo com grupos de segurança de mulheres, criando ferramentas e políticas, promovendo a conscientização e capacitando nossa comunidade de usuários”<sup>67</sup>. A 99 também lançou inovações preventivas utilizando inteligência artificial para desviar passageiras mulheres de motoristas homens e/ou mal avaliados e situações de risco<sup>68</sup>.

Em 2019, um caso de estupro durante uma corrida de aplicativos foi denunciado por uma passageira<sup>69</sup>. Segundo a vítima, o motorista ofereceu de água com alguma substância para induzir a perda de sentidos e, então, a violentou. Em 2021, outro caso ganhou o noticiário, envolvendo substância que se passava por desengordurante de celular oferecida pelo motorista para dopar a passageira. A vítima se lançou do carro em movimento.

A violência de gênero aparece também como risco para as mulheres motoristas no contexto mais amplo das violências de que esta classe é vítima, envolvendo assédio, importunação e violência sexual. O risco é associado, principalmente, ao período noturno. Em relato já citado, Rita (46), descreveu a rotina de uma motorista de “app”

“E tem aquelas brincadeiras de homens que entram falando ‘mulher no volante perigo constante’. E você tem que dar aquela risadinha meio sem graça, e você não pode falar nada porque ele é cliente e você pode ser mal avaliada. E também aquela questão de assédio, que a pessoa te pergunta ‘e você vai continuar trabalhando hoje?’. Pra ver se te faz um convite né. E você fica sem ação e não sabe como responder e fala ‘sim senhor, eu vou continuar trabalhando. Eu estou trabalhando’. E essas são as situações que nós mulheres vivemos no dia a dia, além de outras coisas até um pouco piores,

<sup>67</sup> Ver: <https://www.uber.com/us/en/safety/womens-safety/>, acessado em 26/11/2021.

<sup>68</sup> Ver: <https://99app.com/newsroom/com-inteligencia-artificial-exclusiva-99-reduz-ocorrencias-de-assedio-em-13-em-um-ano-em-todo-o-pais/>, acessado em 26/11/2021.

<sup>69</sup> Ver: <https://www.uol.com.br/universa/noticias/redacao/2019/08/18/motorista-do-uber-suspeito-de-dopar-e-estuprar-passageira-e-presos.htm>, acessado em 01/11/2021.



mais as meninas da noite que enfrentam. Quando você vai pegar em balada, que os caras já estão mais alcoolizados né” (Rita, 46 anos, motorista de aplicativo).

A criação do aplicativo de viagens particulares voltado para mulheres Lady Driver une estas duas posições em sua origem. Gabryella Correa decidiu criar o aplicativo restrito a mulheres após ter sido vítima de assédio por um motorista de aplicativo<sup>70</sup>. Irene é uma motorista *youtuber* com 16 mil inscritos em seu canal, que controla cerca de 20 grupos de WhatsApp e costuma ser convidada para reuniões com executivos de plataformas. Em entrevista concedida para esta pesquisa, ainda em 2019, Irene dizia:

“A Uber vai lançar uma modalidade, o U-Elas. E a Gaby [dona da Lady Driver] vai ter que correr atrás. Mas sabe qual o problema? 6% é muito pouco. Por causa da segurança, ou melhor, insegurança, né? Tem muitas mulheres que dependem dos maridos, financeiramente. Então tem dois fatores que engessam a mulher pra trabalhar com os aplicativos: a parte financeira e o medo. Nesse U-Elas, a Localiza vai entrar com uma parceira. Vai alugar o carro mais barato pra mulher. E a Uber vai permitir que a mulher escolha só fazer a corrida para a mulher. Então ela quer resolver esses dois problemas, então. A Lady [Driver] vai ter que investir, com a Uber entrando. Mas vamos ver, né. É difícil para a mulher em todos os sentidos” (Irene, 56, motorista de aplicativo).

As tentativas de modalidades voltadas a promover o encontro de passageiras mulheres com motoristas mulheres, como no caso do aplicativo Lady Driver ou de modalidades internas da Uber e da 99, no entanto, esbarram no modelo do negócio. A eficiência econômica e utilitária do serviço, para as empresas e para as passageiras, fica prejudicada pela baixa proporção de mulheres motoristas (6%), o que aumenta o tempo de espera das passageiras. Para resolver o problema, atraindo mais mulheres para as plataformas, seria necessário ampliar a promessa de ganhos, o que reduziria a margem dos aplicativos ou elevaria o custo para as passageiras.

A relação entre motoristas e passageiras mulheres, nos aplicativos, no entanto, carrega uma tensão. Em relato apresentado anteriormente, Rita narra uma situação em que foi vítima de preconceito vindo de outra mulher. A passageira estava atrasada e alegou que Rita, por ser mulher, dirigiria de forma muito lenta. Após um pedido de desculpas da passageira, Rita disse a ela que “nem todas dirigem da forma como você acredita que elas dirigem. E se elas foram aceitas na plataforma é que elas podem ter esse potencial para dirigir igual um homem”. Relato semelhante foi feito por Irene (53):

“O que eu vou falar é um pouco engraçado até. Por incrível que pareça, o preconceito parte da mulher, sabia? As passageiras mulheres que avaliam mal as mulheres. Talvez por... de repente, uma mulher que está dirigindo, ela é uma guerreira. Não é fácil ser motorista de aplicativo. Ontem eu dirigi 260 km dentro de São Paulo. Não é fácil. Você chega em casa e seu corpo formiga. Porque não é só o cansaço físico. É o mental também. Você tem que ver o cara que vai te assaltar, os motoqueiro, a bike, o patinete... o pessoal de bicicleta vem na contramão. A mulher, infelizmente, ela... a

<sup>70</sup> Ver: <https://vogue.globo.com/Vogue-Gente/noticia/2020/03/lady-driver-conheca-historia-de-gabryella-correa-fundadora-do-app-que-conecta-mulheres.html>, acessado em 12/05/2022.

grande probabilidade de avaliação negativa vem das mulheres. Às vezes elas tavam com o namorado, com o marido... Aí o cara vê o carro e fica louco, né. Homem com carro. Aí ela lê o pensamento, né. Ciúme, inveja” (Irene, 53, motorista de aplicativo).

É possível que estas menções se devam, em parte, à minha própria condição masculina – e de pesquisador e eventual passageiro –, que pode implicar certo constrangimento às entrevistadas. Ao mesmo tempo, tais colocações reverberam um recorrente esforço de distanciamento de imagens e significados associados ao feminismo e à suposta “vitimização” entre a categoria, inclusive, por parte das mulheres. Tanto em conversas e entrevistas como em audiências públicas que acompanhei, foram recorrentes as afirmações de mulheres de que suas posições – em defesa das mulheres, de mais segurança e respeito – e protagonismo não eram “feminismo”. Seriam uma defesa do que é certo, do que é justo e de valores que devem ser defendidos e respeitados por todas as pessoas, para todas as pessoas, “independente de ser mulher ou homem”.

A rejeição ao feminismo em grupos, conversas em grupos e grandes eventos com muitos motoristas homens pode também ser atribuída à uma tentativa de harmonização ou reconhecimento determinada pela hipermasculinidade não apenas quantitativa da classe, mas também subjetiva. Diga-se que, ainda que representem menos de 10% da categoria, são expressivas e numerosas as lideranças femininas da classe. De todo modo, este modo de encarar a questão nos leva à forma como os motoristas homens lidam com ela.

A tematização da violência sexual e de gênero entre os motoristas homens tem algumas dimensões. A primeira delas é a indignação e a condenação diante dos casos de estupro em que o motorista é o agressor, o que frequentemente vem acompanhado de defesas da prisão perpétua, castração ou pena de morte. A segunda diz respeito à consciência de que cada um desses casos tem como consequência a desvalorização da classe como um todo, fomentando a desconfiança de clientes, maior controle por parte da plataforma e mais desqualificação social do profissional. A cobertura destes casos em programas sensacionalistas na TV aberta são o sinal de que toda a classe pagará.

Há, contudo, uma terceira dimensão relacionada à violência sexual e de gênero, com sentido oposto: trata-se da suposta instrumentalização da temática por parte de passageiras para prejudicar motoristas. A denúncia, surpreendentemente recorrente, é de que passageiras fazem acusações inverídicas de assédios por parte de motoristas homens, como forma de obter vantagens junto às plataformas ou na justiça. Ou ainda, de que os motoristas homens são assediados por mulheres passageiras e, diante da negativa, são denunciados como agressores. Estes supostos assédios são narrados com pitadas de humor e alguma vaidade. Talvez não por

coincidência, de fatos narrados ou vividos, verídicos ou não, em alguns grupos de WhatsApp circulam vídeos pornô em que passageiras “assediam” motoristas.

Verídicas ou fantasiosas, quando os ocorridos evoluem para uma alegada inversão de papéis e uma denúncia em que o motorista passa de assediado a assediador, se estabelece uma percepção de injustiça que serve de terreno fértil ao conservadorismo contemporâneo: críticas ao feminismo, à suposta demonização do homem e ao fim da igualdade. Uma armação com o “pai de família”, fruto do exagero e da tematização forçada das diferenças entre homens e mulheres que, na guerra de todos contra todos, seriam apenas instrumentos para prejudicar ainda mais aquele guerreiro provedor da família.

O retrato remete ao masculinismo que povoa o cenário de crise econômica e política contemporânea em países do ocidente dito liberal, como Estados Unidos e Brasil (Brown, 2019). Rosana Pinheiro-Machado (2019) discute achados de pesquisa realizada com Lúcia Scalco em que aponta uma crise vivida por homens com “medo de perder poder na hierarquia patriarcal”, o que seria especialmente calibrado contra uma “ameaça feminista” (p. 91). Com Michael Kimmel, Pinheiro-Machado destaca que este homem em crise funde dois sentimentos: “o senso de privilégio perdido e o senso de vitimização. São indivíduos que acham que merecem ganhar, mas pensam que tudo tem sido dado às minorias, São homens que se sentem humilhados e desonrados” (p. 91). A autora destaca como esta subjetividade é potencializada pela recessão, pelo desemprego, endividamento, frustração e insegurança. E, ainda, como este masculinismo se expressa e reivindica a posse de arma de fogo para se proteger de um mundo “desgovernado”.

Mais adequado do que julgar a veracidade ou fantasia destes relatos, me parece ser apreender os sentidos que articulam e mobilizam na construção da subjetividade destes trabalhadores a partir de sua experiência cotidiana. Por um lado, a ideia de que a figura masculina está sendo sabotada e desconstruída injusta e sistematicamente no mundo contemporâneo, sendo esta figura – o “pai de família” – o centro de uma forma de vida fundada na necessidade, no compromisso e no sacrifício. Por outro, a de que motorista de aplicativo – forma e condição de sobrevivência deste “pai de família” desalojado de suas posições e garantias – não dispõe de proteções, respeito e reconhecimento e está sempre no polo mais fraco, sujeito à arbitrariedade e ao abuso.

Ainda que em alguns casos também ocorram agressões racistas *contra* motoristas, a situação é muito menos frequente do que no caso dos entregadores. Isto não quer dizer que o racismo não marque a relação entre motoristas e passageiros, o que acontece, mas, especialmente, em sentido inverso, como discriminação do passageiro. Os mercados uberizados de viagens particulares e entregas são sistematicamente atravessados pelo racismo,

especialmente contra os entregadores e passageiros negros, além de territorialmente contra as regiões periféricas, que são também as de maioria negra.

### **2.2.6 Golpes**

Esta percepção de sabotagem e perseguição, vivida por motoristas e entregadores de “app”, é radicalizada por casos cotidianos de golpes por parte de passageiros e clientes. Os golpes estão associados às opções de pagamento. Isto é, a alegação por parte do consumidor de que o serviço já foi creditado em seu cartão, de que houve algum erro na escolha da modalidade ou ainda a tentativa de reportar à plataforma que o pagamento foi realizado no final da corrida ou entrega, mas que teria havido má fé por parte do motorista ou entregador.

No caso do pagamento em dinheiro, como já indicado, ao registrar o recebimento ao fim da corrida, o trabalhador registra também uma dívida com a plataforma, que será paga com outras corridas ou por meio de boleto bancário. Se, por algum motivo, o motorista não recebe o dinheiro do passageiro, mas há controvérsia sobre o não recebimento, o motorista pode arcar com o prejuízo. Ainda que na maioria das vezes a situação se resolva, isso só acontece após muito incômodo: bloqueios temporários, repetidas tentativas de falar com o suporte e discussões com os usuários-consumidores golpistas.

Assumindo a veracidade destes expedientes e seu caráter frequente e sistemático no cotidiano, temos que o trabalhador corre o risco de perder dinheiro, prejudicar sua classificação e ser suspenso, nestes casos envolvendo “má fé” daqueles que estão em melhor posição no interior dos mercados uberizados. Tal como as agressões e humilhações de que já falamos, os golpes radicalizam a percepção de prejuízo, inferioridade, sujeição e desproteção dos trabalhadores no mercado e em relação aos clientes.

### **2.2.7 Conclusões parciais**

Neste capítulo, procurei reconstruir e analisar as relações de motoristas e entregadores de “app” com as empresas-plataforma e os usuários-consumidores em suas rotinas de trabalho. Ao observar o núcleo da operação destes mercados, tive como objetivo identificar e discutir as subjetividades produzidas e compartilhadas por estes trabalhadores, assumindo-as como camada da constituição de suas classes. Em diálogo com a bibliografia, busquei relacionar a investigação proposta com elementos estruturais e conjunturais do neoliberalismo e de sua crise

contemporânea, no contexto brasileiro, e da formação nacional e seus regimes históricos de exploração, acumulação e gestão das populações.

Nas rotinas do trabalho uberizado, os trabalhadores percebem as plataformas e a si próprios de formas variadas, produzindo uma subjetividade composta. A plataforma é percebida como instrumento de trabalho, mas também como parte interessada, meio e sujeito de uma relação de sobrevivência e domínio. Por sua vez, os trabalhadores nutrem experiências e percepções de si que oscilam entre um polo de autonomia, racionalidade e controle e outro de sujeição, impotência e ininteligibilidade, compensados por elementos espirituais transcendentais e atributos pessoais inatos, que remetem à força e proteção.

Propus uma perspectiva complementar ao binômio conflitivo de autonomia e subordinação, que caracteriza estes regimes, tal como consolidado na bibliografia. Por meio das imagens de um circuito da autonomia e da feitiçaria algorítmica trabalhei os sentidos implicados na transferência do gerenciamento, dos riscos e responsabilidades ao trabalhador individualizado; no interior de um regime de subordinação programado e gerenciado por algoritmos complexos; bem como da legitimação interna destes regimes de trabalho. Ao tornarem-se seus próprios gerentes, os trabalhadores assumem também parte da necessária legitimação da estrutura a que estão inseridos. São levados, assim, a seguir e justificar aquela programação heterônoma de seu trabalho como se fosse deliberação restrita a sua própria vontade, no interior de um circuito autônomo. A feitiçaria algorítmica corresponderia à incorporação pelo trabalhador de uma racionalidade programada por outro. O que pode ser lido também na chave da captura ou programação do trabalhador por esta “lucidez” alheia.

A relação entre trabalhadores uberizados e plataformas, no entanto, não é unidimensional. Como procurei demonstrar, de fato, trata-se de uma relação de superexploração e espoliação de uma multidão de trabalhadores não garantidos, sustentada na urgência massificada produzida pela crise e pela desconstrução do emprego. É precisamente nestes termos, contudo, que esta relação de poder pode e deve ser reconhecida também como relação concreta e simbólica de dependência e relativa lealdade. O que significa, no contexto analisado, que, diante da ausência de outras ou melhores alternativas, predomina entre estas classes de trabalhadores o reconhecimento das plataformas antes como forma de salvamento do que de opressão. Para mais de um milhão de pessoas, as plataformas foram a única ou a última solução para garantir o sustento. O que se expressa como positividade e valorização relacional do trabalho uberizado no contexto ampliado da crise.

Esta positividade ancorada na necessidade concreta não exclui, mas convive com a percepção da exploração, da humilhação e do fracasso no desafio de garantir a sobrevivência.

A sobreposição de subjetividades conflitantes de controle e impotência, racionalidade e incompreensão, autonomia e subordinação produzem curto-circuitos e quebras de encanto nestes regimes, que desestabilizam sua legitimação e equilíbrios internos. A lucidez dá lugar a uma espécie de assombração. Nestas rachaduras, são mobilizadas representações e subjetividades associadas à força interior e à fé que vem compensar a parcialidade e a insuficiência da autonomia, do controle e da racionalidade.

Veremos ainda como é também nestas fissuras que o trabalho uberizado ensaia suas políticas, como forma coletiva de elaboração e contra-ataque diante da desvalorização dos sujeitos. Uma terceira figura subjetiva produzida nas rotinas de trabalho nos “apps” e na relação com as plataformas é a figura do escravo, à qual voltarei adiante. Produzida pela percepção aguda da exploração e da negação da dignidade, é esta a subjetividade limite, que implode a unidade e a estabilidade simbólicas e operacionais do regime uberizado no Brasil.

A relação entre trabalhadores e empresas-plataformas é base para um vultuoso processo de acumulação e concentração de capital, que combina superexploração, espoliação, aportes de capital de risco e negociações nas bolsas de valores, com investimento intensivo em tecnologia. Esta relação revela como o conflito entre capital e trabalho se projeta na fronteira do capitalismo: trata-se de aposta na máxima redução do custo do trabalho e da dependência do capital em relação a ele. Uma utopia capitalista fundada em tecnologias de programação, datificação, processamento, comunicação e financeirização em larga escala e precisão. O que se dá em um movimento duplo: mobilização total e remuneração parcial e descontínua do trabalho e de seus meios, reduzindo seus custos a um mínimo possível; e desenvolvimento e refinamento constante das máquinas e programas com níveis crescentes de autonomia, reduzindo a necessidade de trabalhadores ao máximo.

Além de corresponder à acumulação das plataformas, o prejuízo dos trabalhadores em múltiplas dimensões corresponde também à solução econômica e prática da demanda de usuários-consumidores. Os mercados uberizados tem como característica a massificação, tanto pelo lado da demanda, quanto pelo da oferta de trabalho: base para o oferecimento de um serviço rápido, barato e personalizado. Esta massificação se dá pela proliferação de modalidades de trabalho e consumo. O resultado da consolidação deste amplíssimo alcance e capacidade de manipulação de custos e preços é a oligopolização desses mercados e a consequente dependência de trabalhadores e consumidores em relação a eles.

Estes regimes de compra e venda de serviços se baseiam em uma dupla transferência. Aos trabalhadores, as plataformas transferem uma parcela do gerenciamento e os riscos e custos da operação final, enquanto aos usuários-consumidores é transferida uma parte da soberania

das plataformas: o poder efetivo de fiscalizar, avaliar e reportar os trabalhadores. Esta transferência instala uma dimensão de distinção e autoridade discricionária na experiência do passageiro ou cliente, construindo uma hierarquia fundada na classificação.

O assujeitamento do trabalhador ao consumidor estabelece um conflito latente. Enquanto a plataforma é uma figura intangível no cotidiano do trabalhador, o consumidor é um corpo presente, cujo benefício corresponde ao seu prejuízo. Este conflito, no entanto, é sufocado pela sujeição e seus riscos de má avaliação e suspensão. Isto é, pela ameaça de inviabilização do sustento. A estrutura de distribuição de ganhos e prejuízos no interior dos mercados é radicalizada por formas variadas de violência e fraudes sofridas por motoristas e entregadores. No núcleo dos regimes uberizados, cabe ao trabalhador o último posto em uma hierarquia de distribuição de ganhos, eficiência e reconhecimento de dignidade.

Os conflitos entre motoristas e entregadores de aplicativos e usuários-consumidores mobilizam significativamente desigualdades e violências raciais e de gênero. O caráter majoritariamente masculino da classe dos motoristas faz da violência sexual e de gênero um problema central, que envolve violências contra passageiras e construção da imagem pública da classe, a maior exposição ao risco das mulheres motoristas e a (recorrentemente) alegada falsa denúncia de assédio por parte de passageiras, para prejudicar motoristas.

Em sua reivindicação por mais segurança e pelo direito de não se expor a situações de risco, a classe dos motoristas projeta soluções discriminatórias contra a população negra e os territórios periféricos. Majoritariamente negros e mais jovens, os entregadores, por sua vez, têm o fator racial no centro das violências que sofrem. Ambas as classes, contudo, são atravessadas por disposição punitivista e militarista, direcionada à figura do “bandido”. Percepções e posturas que não se dão sem contradições, como veremos adiante, visto que motoristas e entregadores são majoritariamente moradores das periferias e os entregadores são vítimas de intensiva discriminação social e racial por parte da polícia e no ambiente urbano, em geral, tendo sua figura associada à do “bandido”.

A relação de sujeição aos usuários alimenta percepções de desvalorização de si, injustiças e ressentimentos. Subjetividades que mobilizam como resposta o merecimento de dignidade por meio do trabalho e do sacrifício, articuladas em torno da figura do trabalhador, “pai de família” e “guerreiro”, além da presença e proteção divina em oposição à hostilidade mundana. Contra o que é visto como privilégio ou benefício ilegítimo de outros e desvalorização de si, em contexto de radical indução da precariedade, afirma-se uma dignidade conservadora: contra os “bandidos” e seus “defensores” e o feminismo.

O sentido geral desta subjetividade se aproxima do conservadorismo cristão, do masculinismo e do militarismo no contexto contemporâneo de fracasso e crise dos liberalismos políticos e econômicos (Brown, 2019; Pinheiro-Machado, 2019). Estes sentidos estão, contudo, emaranhados a outros. É o caso, por exemplo, da forte presença de uma identidade classista e periférica, de pertencimento e afirmação das figuras do “pobre”, do “povo”, do “trabalhador” e da “favela”, que convivem com as do “pai de família” e do fiel protegido por Deus, produzindo subjetividades complexas e compostas a partir de um mundo compartilhado. O que me parece fundamental é a forma como estas subjetividades são potencializadas nas rotinas do trabalho uberizado no contexto de crise.

Os preços baixos e essa espécie de prestatividade compulsória ou “trabalho emocional”, próprios aos mercados uberizados, acoplam-se à conflituosidade da crise brasileira dos anos 2010, de inflação de serviços, desemprego em massa e pressão política pela redução do custo do trabalho. Além disso, a oferta destes serviços adere à insatisfação e mal-estar populares com os problemas urbanos crônicos de transporte e segurança, por exemplo. Por fim, suas raízes chegam a outra camada, mais profunda da formação nacional. Falo do estatuto do trabalho e da gestão das camadas subalternas no Brasil, fundadas na superexploração e informalização de seu trabalho e em sua racialização, violação física e simbólica e (des)classificação social, derivados do escravismo colonial.

Reunindo: (i) o movimento descrito para a ligação entre subordinação e exploração racionalizada de uma multidão de trabalhadores autogerenciados e o vultuoso processo de concentração financeira e acumulação de capital caracterizados pelo investimento intensivo em tecnologia próprio aos regimes uberizados; com (ii) o seu acoplamento à conjuntura e às estruturas sociais, políticas e econômicas brasileiras, sugiro tratar os regimes uberizados como dispositivos de recomposição técnica e política do capital. Ou, ainda, como recomposição da acumulação e do governo na radicalização do neoliberalismo em sua crise.

O que quer dizer que a chamada uberização não participa apenas da recuperação da eficiência econômica do capital, no contexto da crise aguda deflagrada na primeira década do século. Mas também dos ensaios de uma nova hegemonia nesta recuperação, ancorada na reorganização das formas de trabalho e da sobrevivência, em suas experiências e subjetividades. Ao acoplar-se e enraizar-se em formações sociais particulares, estes regimes prospectam e agenciam estruturas, dispositivos e hierarquias históricos de exploração e poder, valendo-se delas na mesma medida em que as renovam e atualizam. As experiências, subjetividades e conflitos determinados pela operação destes mercados oferecem, assim, lastro a deslocamentos



autoritárias no momento de crise, mas também provocam rachaduras que podem abrigar disposições e experimentalismos democráticos e lutas por justiça social.

Partido destas relações nucleares entre trabalhadores uberizados, empresas-plataformas e usuários-consumidores e das linhas de fuga que anunciam, abordarei em seguida a relação destes trabalhadores com os meios de trabalho, com a família, com as figuras do Estado e com questão da violência e da (in)segurança e suas consequências. Como indicado na introdução deste capítulo e como a esta altura já está claro, esta delimitação é estritamente analítica: estas relações se atravessam e compõem um campo de experiências e sentidos complexo, que é, ele próprio o objeto desta pesquisa.

\*\*\*

### 3. Rotinas do trabalho uberizado: margens e atravessamentos

As rotinas do trabalho uberizado envolvem recursos e relações que vão além de seu núcleo formal, de trabalhadores, usuários-consumidores e empresas-plataforma. É possível pensar estas rotinas a partir das estruturas da física atômica ou da astrofísica, como um átomo ou uma galáxia, por exemplo. Com isto quero fazer menção a estruturas tridimensionais esféricas, discos ou espiraladas que tem como núcleo e eixo um centro de gravidade que determina o movimento geral e a formação conjunta de uma infinidade de pequenos fragmentos e objetos maiores. Estes, além de guardarem uma relação direta e subordinada ao núcleo, também se relacionam entre si, em relações de força e atravessamentos subordinados à estrutura geral. Com esta imagem em mente, portanto, este capítulo tem como objetivo observar e discutir o que há para além do núcleo dos regimes uberizados e como as relações e movimentos que lhe excedem participam do fenômeno geral.

Para ligar o “app” e rodar é preciso mais que a própria força de vontade. A começar por aparelho celular, carro, moto, bicicleta, bag, capacete, pneus, correia, óleo, revisão, limpeza, combustível, seguro. Mas vai além. É preciso lidar com a burocracia, o regramento e a fiscalização estatais, suas instituições, autoridades e representantes. É preciso, ainda, lidar com o “mundo do crime” e sua presença na cidade, bem como com outras formas de violência e ameaças. E, por fim, a família de cada trabalhador participa desta rotina.

A partir da realização, sistematização e análise de entrevistas, conversas em grupo em encontros presenciais e acompanhamento de ambientes digitais de convívio e troca cotidianos de membros das classes de motoristas e entregadores de aplicativos identifiquei como sendo camadas significativas de suas rotinas, para além do núcleo dos mercados: meios de trabalho; burocracia e fiscalização; violência e (in)segurança; e família. Nas páginas que seguem procuro apresentar e discutir estes quatro campos cotidianos de relações e as subjetividades produzidas e compartilhadas por estes trabalhadores a partir de suas experiências. Com isto, pretendo aprofundar a descrição e a reflexão sobre o fenômeno do trabalho uberizado em sua complexidade, adensando e complementando sentidos já identificados até aqui. Seguindo a proposta da pesquisa, trata-se de reconhecer e compreender mais camadas da constituição das classes de motoristas e entregadores de aplicativos nestas relações sem as quais o fenômeno da uberização não existira como o conhecemos no contexto brasileiro.

### 3.1 Meios de trabalho

Um dos fundamentos da atividade uberizada é que o trabalhador deve dispor de meios de trabalho próprios ou em sua posse, arcar com seus custos e responsabilizar-se por sua adequação, seguindo as condições estipuladas pela plataforma, sem que esta forneça tais meios ou assuma integral ou parcialmente seus custos e responsabilidades. Este alheamento das empresas-plataforma em relação aos meios de trabalho tem uma dimensão propriamente econômica e outra jurídica. Como já sugerido, a eficiência econômica do modelo uberizado pressupõe uma remuneração conjunta e indistinta do trabalho e de seus meios na exata medida de consumo na realização de uma unidade de serviço-produto, expulsando estes custos da esfera da empresa nos períodos em que eles não estão sendo lucrativamente consumidos. O que estaria anulado caso as empresas-plataforma assumissem o fornecimento, a adequação, a manutenção ou reposição dos meios de trabalho.

Além disso, juridicamente, tal envolvimento da empresa poderia municiar o reconhecimento de vínculo profissional entre ela e os trabalhadores, afetando a noção de “autonomia do prestador”, atribuída a motoristas e entregadores. Desta forma, nos regimes uberizados, os trabalhadores utilizam meios de trabalho próprios ou de terceiros em sua posse para realizar as atividades e são responsáveis pelos seus custos e adequações. Sem ter à disposição meios de trabalho adequados, o trabalhador não dispõe de quaisquer garantias para que possa trabalhar e, sem trabalhar, não dispõe de qualquer renda garantida. Ou seja, o investimento do trabalhador é condição de seu trabalho e sustento, etapa fundamental da discutida transferência de riscos e responsabilidades que caracteriza o regime.

Falar em propriedade dos meios de trabalho cria, a meu ver, uma confusão, devido à relevância de regimes alternativos de acesso e uso de veículos por parte de motoristas e entregadores. O que serve de base ao estabelecimento ou mudança de outros mercados que se associam aos regimes uberizados. É o caso, especialmente, de locações e financiamentos. Algumas estimativas, chegaram a indicar, para o ano de 2019, que um terço dos motoristas de aplicativos no Brasil utilizavam veículos alugados, o que corresponde a 200 mil motoristas. Os meios de trabalho incluem, ainda, celular, acessórios, manutenção, limpeza e combustível, entre outros. Todos esses elementos envolvem custos variáveis que não participam da formação dos preços e ganhos nas plataformas: são externos e independentes. Vejamos, então, quais são as dinâmicas, sentidos e subjetividades construídas na relação destes trabalhadores com seus meios de trabalho e seus mercados no dia a dia.

### 3.1.1 Locadoras

A locação de automóveis para o trabalho com viagens particulares por aplicativos é uma modalidade amplamente utilizada e expressa de forma privilegiada a condição quase ilimitada de adesão às plataformas para trabalhar. A única condição para trabalhar como motorista de aplicativo, além de não ter antecedentes criminais, é dispor de um carro, e para isso, não é preciso ser proprietário de um. Para trabalhar como motorista em uma plataforma como Uber ou 99, é preciso dispor de um carro em determinadas condições: fabricação máxima de 10 anos, quatro portas e ar-condicionado, por exemplo. O que importa na lógica da operação não é que o sujeito seja dono do carro, mas que assuma a responsabilidade pelos seus custos e condições. Deste modo, para aqueles que necessitam trabalhar e gerar renda, e veem nos aplicativos o caminho mais acessível e rápido para tanto, mas não possuem um carro, o dinheiro para comprar um ou ainda o “nome limpo” para ter um financiamento automotivo aprovado em seu nome, alugar um veículo se torna a saída.

As grandes locadoras de veículos do país oferecem diversas possibilidades de aluguel de carros, feitas sob medida para a operação nos aplicativos: locações semanais, mensais ou anuais; preços especiais fixos; sem necessidade de cartão de crédito no próprio nome. As locadoras oferecem carros novos, nas especificações requeridas, sem custos de manutenção e segurados contra roubos e acidentes, além de reposição e substituição imediata, nestes casos, para que o motorista não perca um dia sequer de trabalho. Como garantia, as locadoras exigem depósitos caução ou ainda a retenção de seu pagamento direto nas contas dos aplicativos dos motoristas, por meio de convênios entre a locadora e a empresa-plataforma. A quilometragem costuma ser fixada previamente, de acordo com a rodagem diária, semanal ou mensal estimada do motorista, havendo cobrança avulsa por quilômetro extra rodado.

A observação das rotinas de motoristas de aplicativo, não deixa dúvida de que as locadoras oferecem regimes de acesso e uso de automóveis que atendem com precisão suas demandas fundamentais. Com a locação, parte relevante dos custos e riscos envolvidos na atividade podem ser estabilizados, oferecendo previsibilidade ao motorista, que incrementa sua capacidade de traçar e seguir estratégias. O motorista deixa de arcar diretamente com os custos de pneus, óleo e peças em geral, além do seguro veicular e dos impostos, sem falar do risco de ter sua propriedade roubada. Os únicos custos que ficam a cargo do motorista são a limpeza e o combustível, como gastos praticamente diários.

O problema aparece quando a meta não é batida, mas o compromisso com a locadora precisa ser honrado. Ainda que estes custos sejam estabilizados e tirados do cotidiano imediato,

indiretamente eles permanecem na conta e precisam ser pagos, ou sendo retidos pelas plataformas e transferidos às locadoras, sem passar pelo motorista, ou sendo pagos pelos motoristas às locadoras diretamente ou no cartão de crédito, sob risco de acumular juros e multas, passando a competir com as outras contas da reprodução individual e familiar.

Em paralelo à deterioração dos ganhos individuais dos motoristas e ao crescimento exponencial do número de motoristas, a partir de 2015, as locadoras de veículos experimentaram seguidos recordes positivos em suas atividades. Segundo dados da Associação Brasileira de Locadoras de Automóveis (ABLA), a participação do setor no total de emplacamentos no Brasil mais que dobrou, saltando de 10,95%, em 2016, para 22,8%, em 2019, o que se expressa na compra de mais de meio milhão de veículos (541.346) pelas locadoras nesse ano, totalizando uma frota total de quase um milhão de carros (997.416). Destes, aproximadamente 200 mil (20%) eram alugados por motoristas de aplicativo em 2019. O setor teve faturamento recorde em 2019, superando 21,8 bilhões de reais ante 15,3 bilhões em 2018: um crescimento de 42,5% (ABLA, 2021).

Essas cifras contam movimentos da maior relevância para a compreensão do alcance e das dinâmicas da uberização e sua associação com outros vetores da crise no Brasil. Após uma forte queda em 2015, a venda de carros novos no Brasil se recuperou, a partir de 2017. Em 2019, houve um crescimento de 9%, com 2,3 milhões de unidades vendidas, frente a 2,1 milhões em 2018 e 1,85 milhão, em 2017 (Fenabreve, 2020). Segundo a Fenabreve:

“As vendas diretas (frotistas, taxistas, produtores rurais, Pessoas com Deficiência - PCD), e microempresários e microempreendedores individuais - MEI) continuaram sendo o principal motor para tal desempenho, sendo responsáveis por 46% dos emplacamentos de automóveis e comerciais leves, com crescimento de 14,3% em relação ao ano de 2018” (p. 12).

Desagregando estes dados, no entanto, temos que o crescimento esteve alicerçado em dois segmentos, Pessoas com Deficiência (PCD) e locadoras, enquanto as compras diretas nas montadoras (por taxistas e produtores rurais, por exemplo) e compras individuais sem especificações reduziram consistentemente sua participação no total desde 2015. Segundo a ABLA, as locadoras foram responsáveis por mais de 40% das vendas diretas no país, em 2019. Assim como o segmento PCD, as locadoras são beneficiadas com alíquotas mais baixas ou isenções no ICMS e IPI em suas compras. Isto significa que o crescimento do setor como um todo se deve, em parte, à renúncia fiscal. Além dos benefícios tributários, as locadoras conseguem importantes descontos junto às montadoras, devido à escala de suas compras. Estima-se que as grandes locadoras consigam comprar carros com redução de até 30%. Apenas

a empresa Localiza respondeu por quase 10% das compras de carros em 2019, enquanto Localiza, Movida e Unidas, juntas, responderam por algo entre 15% e 20%.

Tabela 2 – Média mensal de vendas e participação de cada grupo nas vendas totais de automóveis

		2015		2016		2017		2018		2019*	
Venda direta	Locadoras	15.509	7,50%	18.048	10,90%	25.937	14,30%	30.288	14,70%	37.498	18,00%
	PCD	8.833	4,30%	11.583	7,00%	15.625	8,60%	22.025	10,70%	27.431	13,20%
	Outros	33.811	16,40%	25.553	15,40%	29.258	16,20%	34.720	16,90%	26.195	12,60%
	Varejo	147.992	71,80%	110.316	66,70%	110.176	60,90%	118.789	57,70%	117.055	56,20%
	Total	206.145	100,00%	165.500	100,00%	180996	100,00%	205.822	100,00%	208.179	100,00%
* Os dados do ano de 2019 incluem apenas o primeiro semestre											

Fonte: “Setor automotivo tem sobrevida graças a incentivos fiscais”, por Rafael Galante em Infomoney).

Além da isenção tributária, a ampliação da frota das locadoras esteve associada ao aumento do crédito para compra de veículos, que teve o maior crescimento entre todas as modalidades para pessoas jurídicas, segundo o Banco Central. Tal crescimento é atribuída expressamente à expansão do mercado de plataformas de viagens. Puxado pelas locadoras, a alta do crédito para veículos entre empresas foi 80% maior em 2019, em comparação com 2018<sup>71</sup>. Além do crédito, estas empresas também se financiaram no mercado de ações. Segundo relatório do Banco Central, “As locadoras emitiram títulos privados no mercado de capitais no montante de R\$3,3 bilhões em 2018, ampliando as captações em 72,8% em relação a 2016, assim como buscaram no mercado externo R\$1,4 bilhão, valor 46,4% superior ao montante internalizado dois anos antes” (BCB, 2018, p. 3). Localiza, Unidas e Movida apresentaram resultados relevantes e superiores ao índice da Bovespa no período. Enquanto o Ibovespa cresceu 31,58%, em 2019, a Localiza ficou no top 5 para o ano, com valorização de 79% de suas ações, desempenho acompanhado por Unidas e Movida.

Para completar este quadro é necessário adicionar mais um fator. A maior parte do faturamento das locadoras de carros não vem da locação de carros, mas da (re)venda de carros usados<sup>72</sup>. As três maiores locadoras de veículos brasileiras apresentaram balanços em que a fatia majoritária do faturamento, para 2019, correspondia a venda de carros usados (entre 51% e 59%). Os benefícios fiscais e os expressivos descontos na compra de veículos por locadoras, permitem que a operação que se encerra na revenda ao consumidor final do varejo ou a

<sup>71</sup> Ver: <https://diariodocomercio.com.br/economia/credito-para-veiculos-e-o-que-mais-sobe-em-2019-entre-empresas>, acessado em 01/11/2021.

<sup>72</sup> Ver: <https://www1.folha.uol.com.br/mercado/2020/01/venda-de-carros-e-maior-negocio-de-locadoras.shtml>, acessado em 01/11/2021.

pequenas concessionárias de usados se dê com custos muito inferiores. Como os carros adquiridos pelas locadoras são considerados ativo imobilizado, ao vendê-los, elas não recolhem impostos sobre a mercadoria, ampliando sua margem de lucro e se transformando em hiper concessionárias. Em 2019, as locadoras venderam cerca de 200 mil veículos usados no Brasil. Para ilustrar, as três grandes locadoras juntas estariam empatadas com a Fiat em 5º lugar no ranking nacional de vendas de automóveis e à frente da Ford e da Toyota.

O crescimento associado das plataformas de viagens particulares, como Uber e 99, e das locadoras de veículos, se dá sobre o prejuízo das montadoras, segundo seus representantes. Isto não quer dizer que o modelo desenvolvido pelas locadoras é a única razão da crise das montadoras, impactadas por inúmeros outros fatores de ordem doméstica e internacional. No entanto, com a produção e a demanda fragilizados pelas crises internas e externa, ao ganharem espaço (e descontos) como compradoras em grande escala, as locadoras reduzem a margem de lucro das montadoras, afetando a capacidade de investimento interna e até os interesses das matrizes.

Isto pode ser verificado no caso do modelo Onix, da GM, campeão de vendas no Brasil, em 2019, com 241 mil unidades emplacadas, superando 30% do total de emplacamentos (Fenabreve, 2020). O Onix também foi o campeão de emplacamentos das locadoras em 2016 (27,7 mil), 2017 (37,9 mil), 2018 (61,4 mil) e 2019 (84,9 mil) (ABLA, 2021). E, não por coincidência, o carro mais utilizado por motoristas de aplicativo, em 2019<sup>73</sup>. Entre 2015 e 2019, os empréstimos ou injeções de capital das matrizes nas montadoras instaladas no Brasil cresceu três vezes em relação ao período anterior, de 2010 a 2014, chegando a 50 bilhões de dólares em subsídios, enquanto os lucros das locadoras cresceram<sup>74</sup>.

Antes da chegada da Uber ao Brasil, as vendas do modelo Onix para frotistas representavam 6% do total, fatia que saltou para 40%, em 2019. O crescimento das vendas do Onix no Brasil foi apontado pela GM como um dos principais fatores para a queda da receita da companhia fora da América do Norte no período. Neste contexto, agravado pela pandemia de Covid-19, a Ford fechou três fábricas no Brasil, enquanto as vendas de carros usados pelas locadoras passaram de 200 mil, em 2019, para 250 mil, em 2020 (crescimento de 25%), sustentando sua vigorosa recuperação no segundo semestre de 2020.

---

<sup>73</sup> Ver: <https://carros.ig.com.br/2019-05-09/carros-para-uber-veja-as-5-melhores-escolhas-ate-r-54-mil.html>, acessado em 01/11/2021.

<sup>74</sup> Ver: <https://www.uol.com.br/carros/noticias/reuters/2019/12/11/como-a-uber-drenou-o-lucro-de-montadoras-de-veiculos-no-brasil.htm>, acessado em 01/11/2021.

A elevação dos preços dos carros zero-quilômetro e a perda de renda da população aumentou a procura por carros usados, que formam o estoque destas montadoras. A idade média da frota das locadoras de veículos, em 2019, era de cerca de um ano e meio. As locadoras passaram, assim, com carros recentes e bem conservados, ainda que bastante rodados, a alimentar o mercado de concessionárias e lojas de bairros. 50% das vendas de usados por parte das locadoras se destinam a pequenos empresários, enquanto 30% são leiloados e apenas 20% são comprados por consumidores finais<sup>75</sup>.

As montadoras contestam a ideia de que seu sucesso se deve à venda de usados. Ainda que o faturamento desta atividade específica seja alto, sua margem de lucro é próxima de zero. Mas os ganhos das locadoras não estariam propriamente na venda de usados, e sim na operação de compra por valores muito abaixo de outros compradores e venda pelo mesmo valor em um intervalo curto, mas com os rendimentos da locação neste período. Na base desta complexa engenharia comercial, fiscal e logística estão os motoristas de aplicativos, responsáveis em boa medida por garantir o rendimento entre a compra e a revenda.

Eles rodam com estes carros novos durante não mais que 18 meses e, então, trocam por um veículo novo nas locadoras, que, por sua vez, revendem o carro usado já pago pela atividade dos motoristas, em condições comerciais e fiscais mais vantajosas que concorrentes. Uma das fragilidades deste modelo está, justamente, nos limites da reprodução dos motoristas, que, sem terem seus ganhos corrigidos diante da elevação dos preços gerais e dos combustíveis, em particular, descontinuam o ciclo. Em função da pandemia, da alta do preço dos combustíveis e do arrocho em seus ganhos nos “apps”, ao menos 30 mil motoristas devolveram os veículos alugados às plataformas em 2020 e 2021<sup>76</sup>.

O contexto favorável às locadoras sofreu outros abalos, além da crise dos motoristas, decorrente da pandemia, da inflação, da não correção dos ganhos e da alta dos combustíveis. As movimentações legislativas e judiciárias, promovidas por montadoras e Estados, contra o modelo de compra e revenda descrito ganharam força. A incapacidade das montadoras em retomar o nível de produção de carros novos, devido ao aumento dos preços e escassez de semicondutores após um ano de pandemia, também impactou o modelo. Por fim, as próprias montadoras iniciaram ensaios para entrar diretamente no mercado de locação e revenda, como é o caso da Toyota e da Renault.

---

<sup>75</sup> Ver: <https://veja.abril.com.br/economia/o-negocio-das-locadoras-tambem-esta-na-comercializacao-de-veiculos/>, acessado em 01/11/2021.

<sup>76</sup> Ver: <https://g1.globo.com/economia/noticia/2021/10/19/com-alta-na-gasolina-motoristas-de-aplicativos-devolveram-30-mil-veiculos-as-locadoras-diz-abla.ghtml>, acessado em 12/05/2022



Diante destas reações, as duas líderes do mercado, Localiza e Unidas anunciaram sua fusão, concentrando ainda mais o mercado, o que foi contestado pela Movida. A fusão permitiria ações mais agressivas por parte da superempresa para comprar veículos em escala ainda maior a preços unitários ainda mais baixos. A incorporação da Unidas pela Localiza geraria uma empresa com valor de mercado estimado em 50 bilhões de reais, que dominaria algo entre 35% e 70% do mercado. Enquanto esta tese é escrita, o Cade, órgão antitruste, ainda avalia a operação. O que importa sublinhar é que o modelo estabelecido entre 2015 e 2019 permitiu um movimento vultoso de acumulação e concentração que deve parte relevante de sua sustentação à superexploração do trabalho de motoristas de aplicativo. As locadoras representam um dos mais relevantes atravessadores neste regime de sobrevivência.

Outra vez, as pistas de Chico de Oliveira (2013) ajudam. O caráter historicamente concentracionista e não-distributivo da expansão capitalista no Brasil determina uma tendência ao superexcedente, determinada pela incapacidade de consumo doméstico e, portanto, realização da valorização no mercado. Nos anos 1970, a saída encontrada pelo Estado brasileira foi subsidiar a exportação de bens que não podiam ser comprados por classes populares empobrecidas internamente e que não dispunham de capacidade competitiva no exterior. O subsídio, contudo, tinha por objetivo sustentar a taxa de lucro de determinadas frações do capital e assim o fazia. Na descrição de Oliveira (2013):

“Essa esterilização de capital aparece na contabilidade das empresas como lucro, mas na contabilidade nacional ela é uma transferência da conta do Governo para a conta de capital das empresas, já que é a renúncia a um imposto (no fundo ela é uma transferência da conta das famílias, intermediada pelo Governo). O incentivo à obsolescência do capital, que implica produzir novos bens ou novos modelos de bens é, também, uma forma disfarçada de esterilizar capital, aumentando, de um lado, a demanda de novos bens de produção e, de outro, ‘enxugando’ o excesso de poder de compra nas mãos dos consumidores das classes de rendas altas” (p. 104).

A forma como o mercado de locações se faz engatar na operação dos mercados uberizados com apoio do Estado parece atualizar o movimento descrito. A exportação, contudo, agora é “para dentro”, desviando o escoamento da produção automotiva do mercado de consumidores finais, inativado, às locadoras que encontram rendimento no uso remunerado de sua frota como meio de trabalho por motoristas de aplicativos. Afinal, como ensina Harvey, “o fato de alguma coisa funcionar ou não como capital fixo depende de seu uso, e não de suas qualidades físicas” (2014, p. 90). Associam-se, assim, a um circuito de acumulação que se realiza globalmente.

Naturalmente o incentivo para modalidades de locação e financiamento, ao invés da compra ou compra à vista, é maior entre os motoristas, devido ao alto valor dos automóveis.

Mas as motocicletas e bicicletas também participam deste circuito que passa pelo financiamento e pela locação, além de agregar, no caso dos entregadores, mais uma dimensão. Enquanto o negócio de locação de carros é controlado por um oligopólio e sua relação direta com as plataformas se restringe à planos de contrato e repasse direto de valor, no caso de motos e bicicletas, algumas plataformas resolveram entrar no negócio. Desde o início das operações dos aplicativos de entregas rápidas no Brasil, a combinação entre uma conta iFood, Uber Eats ou Rappi e uma bicicleta alugada do Itaú, do Santander ou do Bradesco ganhou atenção na mídia e nas redes sociais como expressão máxima da despossessão dos sujeitos que desempenhavam a atividade, em geral jovens negros e pobres.

As famosas bicicletas laranjas do Itaú (Bike Sampa) ganharam a cidade de São Paulo no fim da gestão de Gilberto Kassab, em 2012, mas se firmaram no contexto da política de mobilidade de Fernando Haddad (2013-2016), que incentivava o ciclismo. Já em meio à crise, as bicicletas de aluguel se tornaram alternativa para geração de renda junto aos aplicativos. Para tanto, os entregadores precisaram desenvolver estratégias para não pagar mais que o valor mínimo. Descuidar com o período de locação implica, nestes casos, colocar a perder os ganhos do dia. Além de não ter dinheiro para comprar uma bicicleta (ou para comprar outra em caso de roubos, que não são incomuns), muitos ciclo-entregadores moram nas periferias da cidade ou em cidades vizinhas a São Paulo. O aluguel, nestes casos, permite que o entregador não tenha que pedalar dezenas de quilômetros após um dia intenso de esforço físico. O entregador pode ir e voltar do centro expandido de São Paulo utilizando o transporte público e, durante o dia trabalhar com uma bicicleta alugada.

O iFood acompanhou a demanda e suas especificidades e lançou suas próprias bicicletas de aluguel, para seus próprios entregadores, em parceria com a Tembici, responsável pela Bike Sampa. As bicicletas do iFood são elétricas e têm um modelo especial, com um tipo de motor que potencializa a pedalagem e luzes de led que acendem no modo piscante com o próprio movimento. O entregador faz planos semanais de 10 reais, que lhe dão direito a duas retiradas por dia, de quatro horas cada uma, com um intervalo de quatro horas entre elas. A cada retirada, é cobrado mais 1 real. Se o entregador exceder o tempo com a bicicleta, é cobrado mais 5 reais. O pagamento pode ser feito com cartão de crédito, débito ou dinheiro, no ponto de retirada e devolução das bicicletas. Junto com a bicicleta, o entregador tem acesso a capacete e “bag”.

As bicicletas do iFood ficam em ponto de apoio inaugurado no coração da Vila Madalena, bairro nobre e badalado de São Paulo, com muitos restaurantes e alta demanda por pedidos. O local fica próximo a uma estação de metrô e oferece espaço para descansar, recarregar o celular, usar o banheiro, tomar água e comer. O ponto de apoio e o regime de

aluguel de bikes foram pensados a partir das necessidades e estratégias dos entregadores – tal como listadas acima –, e contou com uma pesquisa de opinião do iFood entre seus cerca de 7 mil entregadores de bicicleta na cidade de São Paulo.

Também há aluguel de motocicletas para entregadores, ramo em que se destaca a Mottu, *startup* “*early stage*”, na gramática de investidores, que recebeu um aporte de 2 milhões de dólares em 2020 para sustentar sua expansão. Em seis meses, já durante a pandemia de Covid-19, a Mottu recebeu 20 mil inscrições de entregadores interessados em alugar as suas 350 motos iniciais. Rubens Zanellato, CEO da Mottu, afirma que “a motocicleta é a ferramenta para fazer as pessoas ganharem mais dinheiro do que no antigo emprego” e que o empreendimento é “uma solução para aqueles que perderam seus empregos”. A *startup* oferece um único modelo de moto, o mais básico da Honda: com apenas 100 cilindradas, a moto não atinge altas velocidades e é econômica. Os planos são semanais e trimestrais, condicionados pela análise da CNH e por um pagamento caução. O valor da locação varia de 240 a 260 reais por semana<sup>77</sup>.

### 3.1.2 Formas de pagamento

#### 3.1.2.1 Pagamento no dinheiro e dívida na plataforma

“Fazendo entrega resfriado. É foda. Tô devendo 138 reais. Aqui é só dinheiro, mano. Mas o dinheiro tá em casa. Só que não vou pagar boleto, não. Vou trancar essa semana e já pagar com o serviço”;

“É por esse motivo que prefiro não receber dinheiro na entrega porque chega um certo valor que fica fogo pra pagar. Tem que tomar cuidado e se programar. O dinheiro não é nosso. Se não se enrola todo. O bom é que sempre tá com dinheiro, né?”;

“Bem-vindo à Rappi. Saiu do pedido, é dívida. Eles cobram duas vezes o valor do cliente, ganha dívida. Se o cliente cancelou, ganha dívida. Tudo pra Rappi é motivo de jogar dívida pro entregador. E acaba trabalhando de graça, pra quitar a dívida. Isso quando não bloqueia por valor x em dívida” (Relatos de entregadores em grupos de WhatsApp).

As formas e meios de pagamento são um fator relevante que se relaciona à segurança, ao planejamento e gerenciamento da atividade, bem como à relação com outros sujeitos, como no caso dos passageiros, clientes e estabelecimentos. Receber corridas e entregas em dinheiro pode trazer problemas. Ao receber um valor superior ao do serviço, por exemplo, o trabalhador “parceiro” fica com uma dívida com a plataforma a ser paga por meios bancários ou em novas corridas e entregas naquela mesma plataforma. A dívida pode gerar punições, chegando até a

<sup>77</sup> Ver <https://g1.globo.com/economia/tecnologia/inovacao/noticia/2020/08/14/startup-aposta-no-aluguel-de-motos-como-alternativa-para-entregadores.ghtml>, acessado em 12/05/2022.

exclusão. Com os prazos estipulados, o sujeito passa a trabalhar em quaisquer condições para quitar a dívida e evitar problemas, reduzindo sua margem de autonomia.

Ter dinheiro vivo pode ter seu lado bom, na medida em que permite arcar com os custos de trabalho e reprodução cotidianos. Isto porque ainda que o motorista ou entregador realize corridas e entregas a cada dia, o repasse da plataforma é semanal. Dependendo da situação, alguns dias de espera pelo pagamento pode tempo demais, levando o trabalhador a recorrer ao cartão de crédito ou antecipações feitas nas próprias plataformas mediante uma taxa. As antecipações são, na verdade, o valor de corridas já feitas e que estão aguardando a data do repasse semanal. Isto é, são empréstimos concedidos ao trabalhador com seus próprios rendimentos. A condição de dívida nos aplicativos, em função dos pagamentos em dinheiro, se torna um fator fundamental da gestão do trabalho e do tempo.

O sistema é confuso e gera muita desconfiança em relação ao aplicativo. No caso das dívidas, a interação agradável e intuitiva dos aplicativos se converte em um labirinto digital. Ainda que a questão do pagamento em dinheiro e a lógica das dívidas afetem ambas as classes, é sobre os entregadores que o endividamento assume um caráter mais cotidiano e sistematicamente vinculado à gestão do tempo e do trabalho. Com os motoristas, veremos, o pagamento em dinheiro gera problemas que se concentram na questão da segurança.

Como em tantos outros temas, os grupos de WhatsApp funcionam como espaços de apoio, em que os colegas demonstram muita paciência uns com os outros para auxiliar a resolver os problemas. Muitos já passaram por casos semelhantes e sabem como um caso qualquer pode descarrilhar a estratégia de sustento de um “guerreiro”. As dúvidas aparecem e logo alguns se juntam para acompanhar o caso, pedindo que aquele entregador com dificuldades descreva detalhadamente o que aconteceu e mande *prints* de seu aplicativo para que os demais possam ajudar. Às vezes, a necessidade é mais por um espaço de desabafo. É importante para “pôr para fora” e, ainda que em um primeiro momento pareça apenas o azar de cada um, logo se percebe que são prejuízos sistemáticos e coletivos para estas classes.

Em caso de dúvidas, divergências, golpes de clientes ou contestações, é preciso abrir uma ocorrência no suporte do aplicativo (um “ticket”) e seguir as orientações para regularizar a situação, que pode envolver bloqueios temporários, deslocamentos e períodos de espera. Os conflitos em torno de dívidas passam por situações como acidentes e assaltos, que, muitas vezes, acabam computados pelas plataformas como entrega não realizada. O entregador pode assumir dívidas de diferentes formas: (a) ao receber do cliente uma quantia em dinheiro, de modo que a comissão do aplicativo ficará nas mãos do entregador e precisará ser paga posteriormente. E, ainda em caso de recebimento em dinheiro no momento da entrega, caso o

cliente pague com uma nota maior do que o valor do pedido, além de dever a comissão do aplicativo, o entregador deve também o troco, que seria uma dívida do aplicativo com o cliente; (b) caso esteja utilizando um cartão pré pago disponibilizado por aplicativos como a Rappi, para entregadores realizarem compras em supermercados ou farmácias para clientes, e o aplicativo depositar neste cartão um valor superior ao da compra e o entregador utilizar o excedente, é gerada uma dívida; (c) existem outros casos de dívida, como quando há cancelamento por parte do cliente e o entregador já está com o produto; ou, ainda, (d) devido a algum “bug” na plataforma.

É comum que entregadores desconfiem que as plataformas geram dívidas inconsistentes em contas aleatórias propositalmente, tema muito explorado no Youtube. Aqui, novamente, nosso dado não é se há ou se não há tal artimanha (“roubo” ou “golpe”) por parte das plataformas, mas que não há transparência e que esta percepção é corrente e relevante entre a classe dos entregadores. Caso o entregador acumule uma dívida superior a determinado valor (por exemplo, 500 reais, em um dos aplicativos) ou ultrapasse o prazo para que as dívidas sejam pagas (24 horas ou uma semana, por exemplo), ele pode ser bloqueado e ter sua função “corridas em dinheiro” suspensa, até que pague a dívida e tenha sua conta reabilitada. Em caso de “reincidência”, os entregadores podem ser banidos. Podem, ainda, ter suas corridas em dinheiro suspensas, reduzindo oportunidades de ganho.

As dívidas podem ser pagas de diferentes formas: (a) gerando um boleto no aplicativo e pagando pela internet ou em uma agência lotérica; ou (b) fazendo entregas e tendo o valor da dívida descontado dos novos ganhos. Em alguns casos que envolvem compras em supermercados, o entregador pode pagar as compras do cliente com o próprio dinheiro, abatendo a cifra de sua dívida. Quando a dívida envolve o cancelamento de uma entrega em que o entregador já está com o pedido, dependendo do horário, da região e da plataforma, o entregador pode ainda precisar levar a encomenda cancelada até local determinado.

Devido à burocracia e o desgaste envolvidos nas dívidas, há uma ampla indisposição com o pagamento em dinheiro. Ao gerar uma dívida, o ideal é pagar o quanto antes. Enquanto o valor acumulado não é grande, a percepção é de que com poucas corridas é possível zerar o saldo devedor. Esta estratégia entra em conflito com fazer corridas em outro “app” ou ter outro trabalho, afetando diretamente mais uma dimensão da autonomia formal dos trabalhadores. Com o tempo, as plataformas foram se tornando mais rígidas, chegando a bloquear novas entregas àqueles que tivessem saldo devedor por mais de 24 horas.

Ao acumular dívidas muito grandes, além de todo o desgaste, verifica-se uma percepção de que se está trabalhando de graça, pois durante dias o trabalhador roda sem receber, já que as

novas entregas estão abatendo as dívidas acumuladas. Para evitar todos esses incômodos, os entregadores desenvolvem estratégias de relação com plataformas, clientes e estabelecimentos. Por trás desse conjunto de estratégias, está a referida elaboração difusa e compartilhada de fundo segundo a qual, na complexa teia de relações que constitui o mercado de entregas por aplicativo, o entregador é o elo mais fraco, para o qual todo o prejuízo do sistema flui, preservando o ganho da plataforma e o conforto e a fidelidade do cliente. É preciso lidar também com os diferentes tipos de estabelecimentos, que, em geral, tem mais recursos para se proteger do desgaste cotidiano da operação uberizada, ainda que também sofram com ela, especialmente os restaurantes menores.

Uma das estratégias para evitar o acúmulo de dívidas é avisar o cliente que não terá troco. Caso o cliente venha com uma nota em valor alto, tentar convencer o cliente a não fazer o pagamento naquela entrega, pagando depois à plataforma. Neste caso, o entregador indica o não recebimento e a plataforma cobra o cliente posteriormente e paga direto na conta do entregador. Ainda que o procedimento não envolva punições ou constrangimentos ao consumidor, nem sempre é aceito. E é o cliente quem “tem sempre razão”. Caso não aceite, o entregador é obrigado a receber a nota e assumir a dívida com a plataforma.

Outros desencontros com os clientes podem levar ao acúmulo de dívidas, além de muito descontentamento. É o caso em que o cliente cancela o pedido quando o entregador já está com o pedido em suas mãos e a plataforma já executou o comando de pagamento para o entregador: o crédito recebido se transforma em dívida a ser paga. Quando um cliente compra bebidas alcoólicas e não é maior de idade ou não desce com o celular para confirmar o código de liberação da informação de maioridade, pode ser que, mesmo tendo ido até o destino da entrega, esta não possa ser concluída, e, assim, que o entregador tenha que retornar com o pedido para o estabelecimento ou para a base da plataforma, além de muita discussão com clientes que querem burlar a exigência. Em todos estes casos, o cliente se apresenta como um agente sabotador da difícil tarefa do entregador de manter o controle sobre os ganhos e o uso otimizado de seu tempo e energia de trabalho.

Além de evitar ao máximo acumular dinheiro vivo como dívidas, fazer compras para clientes em supermercados é uma das tarefas mais incômodas e evitadas sempre que possível por entregadores. Isto se deve ao tempo gasto, ao peso das compras e eventuais danos aos meios de trabalho, além da complexa operação financeira envolvida entre plataforma, supermercado, cliente e entregador, e das frequentes falhas e “bugs” no sistema decorrentes desta complexidade, que geram dívidas e bloqueios, muitas vezes indevidos.

A equação do entregador é complexa. Saber onde está é também saber com quem está lidando, permitindo traçar estratégias de trabalho e se preparar para o que vai encontrar. Rodar nas periferias ou determinadas áreas da região metropolitana, por exemplo, implica lidar com restaurantes pequenos e clientes que estão com “nome sujo” e, portanto, sem cartão de crédito. Nas periferias, diferentemente do centro, os clientes “não tratam o entregador como lixo”, mas as corridas são menores e o pagamento é em dinheiro. Já em “bairro de boy” (“Pinheiros”, “Moema”, “Paulista”), para evitar problemas, é preciso se comunicar muito bem com os clientes e restaurantes.

“Eu to fazendo só aqui na minha quebrada, mano. E aqui é só dinheiro, porque o pessoal ta tudo com o nome sujo”;

“A resistência que lucra. Tem que ser ligeiro. A população também fica com preguiça de sair na chuva para ir passear e pede em casa. Aí é nessa hora que a gente lucra. Mas tem que ir pra bairro de boy. Na chuva, em quebrada o pessoal pede pizza, aquela do lado de casa. Riquinho não, liga o iFood e pede Outback” (Relatos de entregadores em grupos de WhatsApp).

Nesta relação com plataformas, clientes e estabelecimentos, que se articula em torno das triangulações e dos meios de pagamento, nem todas as relações são iguais. A cidade é dividida entre “bairro de boy” e “quebrada” ou “periferia”. Os clientes, em “favela” ou “pobre” e “boy” ou “riquinho”. Uns pedem a pizza do bairro, outros pedem Outback. Os estabelecimentos podem ser grandes supermercados e restaurantes renomados ou então o restaurante pequeno do bairro – estes últimos também “se ferram” e saem no prejuízo. Nos conflitos na hora da entrega, as nuances também aparecem: o cliente “fdp” ou “vacilão”, “não está nem aí” e “não liga de prejudicar um trabalhador”, enquanto o porteiro também enche o saco e dificulta a vida, mas está “fazendo o trampo dele”, como já vimos.

“Você fica com dívida. Se der descarte você come e já era. Tem que ter muita sorte. Restaurante, principalmente pequeno, é complicado, porque você devolve e ferra o cara que vai ficar com prejuízo. Por isso a Rappi mete dívida no entregador, pra ela não ficar no prejuízo. Ou ela vai colocar na conta do cliente, que deu mancada? Põe nada, mete pro entregador, e se reclamar leva *block*. Plataforma cobra caro para caramba dos restaurantes também. Os caras ganha dinheiro que nem água. Isso que acontece porque tem muita gente sobrando. Aí ficamos descartáveis” (Relato de entregador em grupo de WhatsApp).

A experiência de classe se constitui concretamente por meio de oposições sociais, espaciais e raciais sobrepostas, que corporificam e preenchem o campo de relações dos mercados uberizados. Os entregadores se enxergam como elo mais fraco neste entrecruzamento de vínculos e conflitos, mas identificam em igual medida quais outros sujeitos ganham e mandam e quais saem no prejuízo e obedecem. Isto é, manda quem pode, obedece quem tem (pre)juízo. Este discernimento é parte das estratégias para lidar com o dia a dia de trabalho e reduzir os prejuízos e dores de cabeça, conhecendo os outros atores dispostos no cenário,

protegendo-se de uns, estabelecendo alianças com outros e, muitas vezes, constatando que é “cada um por si”.

Inicialmente, o modelo uberizado de serviços de mobilidade e logística esteve condicionado ao uso de cartões de crédito. O uso de dinheiro para pagar entregas e corridas foi introduzido como funcionalidade para permitir a expansão do mercado, especialmente em direção a grupos sociais com menor poder aquisitivo e com restrições de acesso a crédito. O uso de dinheiro para realizar pagamentos se consolidou, mas trouxe muitas tensões nas operações cotidianas. A mais grave delas, como veremos adiante, é a que diz respeito à segurança dos trabalhadores. Outro conflito é o que acabei de indicar, referente às dívidas. Neste caso, contudo, as dívidas acabam por configurar um importante instrumento de gerenciamento do tempo e do trabalho dos “parceiros” entregadores e motoristas.

### **3.1.2.2 Maquininhas e produtos financeiros**

Os problemas com o pagamento em dinheiro abrem espaço à operação de mercados complementares e outras frentes de exploração nas rotinas do trabalho uberizado. É o caso das “maquininhas”: pequenas máquinas eletrônicas com sistema digital para fazer transações diretas em cartões de crédito e débito. Oferecidas por diferentes empresas, podem ser compradas ou alugadas por qualquer um, pela internet ou em lojas físicas. As maquininhas se associam à contas digitais em que se acompanha a movimentação e se pode acessar soluções de crédito e financiamento. Gêmeas da explosão dos smartphones, as maquininhas podem ser emparelhadas a um celular, dinamizando as operações. Em cada compra realizada, o usuário da maquininha paga à operadora uma taxa que varia de 1,5% a 5%.

Em 2020, 1/4 do PIB brasileiro passou pelas 11 milhões de maquininhas em operação no país, operadas por 20 empresas, que envolvem de grandes bancos tradicionais até recentes startups e *fintechs* sustentadas por investidores estrangeiros. No dia a dia, são a “moderninha”, “minizinha” e inúmeras versões com nomes como “flash”, “pro”, “up” e “super”, que movimentam um imaginário de aceleração e facilidades. A informatização das transações financeiras remonta à revolução financeira global no último quarto do século XX, que “desceu” ao chão no século XXI. Enquanto esta tese está sendo escrita, a tecnologia das maquininhas já está sendo desbancada pelos pagamentos inteiramente digitais, que independem de um *hardware* próprio, de recursos como o Pix e a proliferação de bancos digitais. O que destaco aqui é que o movimento das maquininhas *foi* realizado no mercado.



Com ações listadas na Bovespa, a Cielo apresenta atuação em mais de 5 mil municípios no país, controlando 1/3 do mercado e sendo a maior credenciadora e processadora de meios de pagamento da América Latina. Mas a Cielo vem perdendo espaço para a PagSeguro (Uol) e a Stone, listadas na bolsa de Nova Iorque, e a GetNet, controlada pelo Santander. Ao invés de apostarem nas grandes redes do varejo, estas adquirentes apostaram no investimento em tecnologia e no “chão” dos pequenos negócios e microempreendimentos individuais, inclusive informais, a partir de 2015. Enquanto a Cielo tem 1,4 milhão de clientes, a PagSeguro tem 7,6 milhões de usuários de suas maquininhas e 11 milhões de clientes ativos em seu banco digital. Em 2021, a PagSeguro valia 61 bilhões de reais no mercado, frente a 6,5 bilhões da Cielo (Romeo, 2020; Propague, 2021).

Falar das maquininhas é falar do sentido e dos dispositivos da financeirização popular e do projeto do empreendedorismo individual no Brasil, marcas do lulismo e dos anos 2000 e 2010. A uberização mobiliza e potencializa esse fenômeno, na medida em que serve de terreno para sua expansão e racionalização. Diante das dificuldades com pagamentos em dinheiro, motoristas e entregadores passaram a comprar maquininhas como solução. O uso dos serviços implica, além da aquisição, o pagamento de taxas por operação, constituindo-as como mais um agente atravessador do trabalho uberizado.

Com a expansão da tecnologia e dos mercados de pagamentos digitais, os próprios aplicativos passaram a desenvolver serviços e equipamentos próprios de maquininhas. Zoop, é uma *fintech* criada em 2012, que recebeu, até 2017, 20 milhões de dólares em investimentos, sendo 18 milhões vindos da Movic, dona do iFood<sup>78</sup>. A parceria entre as duas desenvolveu as maquininhas do próprio iFood, vendidas aos entregadores por valores de 120 a 300 reais, que podem ser parcelados em 12 vezes. A taxa cobrada por operação é de 1,49% no débito e 1,99% no crédito. A Rappi, por sua vez, não fazia seus próprios pagamentos, até 2021, que eram realizados pela *fintech* Smartmei, em que os entregadores se cadastravam para poder acessar seus ganhos. O repasse acontecia uma vez na semana, mas o entregador poderia antecipar o valor, a uma taxa de 1,99%. Em 2021, a Rappi descontinuou a parceria com a Smartmei, estabelecendo o seu próprio serviço financeiro, nos mesmos termos.

O Rappibank oferece cartões de crédito, empréstimos, seguros e financiamentos a seus entregadores e *shoopers*, além de oferecer linhas de crédito também para restaurantes, padarias, lanchonetes e pequenos mercados. O crédito para a readequação e expansão de estabelecimentos também é oferecido pelo iFood e pela 99 a estabelecimentos “parceiros”. Já a

---

<sup>78</sup> Ver: <https://link.estadao.com.br/noticias/inovacao.fintech-zoop-recebe-aporte-de-r170-milhoes-da-dona-do-ifood,70003764409>, acessado em 12/05/2022.

Uber, em parceria com a *fintech* Digio, lançou a Uber Conta, em 2021, que inclui as operações normais de um banco digital, com cartão de crédito, incluindo empréstimos, além de benefícios, sorteios e prêmios. No primeiro semestre de 2021, 300 mil usuários da Uber aderiram à conta, realizando mais de 7,7 milhões de transações pelo Cartão Uber, 12 milhões de Pix, pagamentos de 227 mil contas, além de 94 mil saques<sup>79</sup>.

É na necessidade inadiável de milhões de pessoas de gerar ou acessar renda e gerir meios de trabalho que está ancorada a expansão das plataformas para os serviços financeiros. Ao ampliar suas operações nesta direção, sobre seus vastos mercados e através de parcerias e expressivos investimentos em tecnologia, as plataformas adensam as relações de acumulação em sua operação cotidiana, instaurando novos atravessamentos e sobrepondo camadas de extração de valor das rotinas de sujeitos e pequenos negócios uberizados. Neste processo, agencia-se não apenas as necessidades e desafios que levaram as pessoas às plataformas na constituição inicial do mercado, mas as dificuldades, conflitos e novas necessidades criadas já em seu interior, nas demandas, relações e conflitos entre suas partes.

Os motoristas de aplicativos têm problemas semelhantes com as corridas pagas em dinheiro: falta de troco, “conversa mole” de cliente seguidas de tentativas de golpe, dívidas incômodas que fazem o motorista ficar “amarrado” ao aplicativo, até que zere o salto devedor. Mas no caso dos motoristas, todos esses incômodos são pequenos perto de outro problema associado ao dinheiro vivo: os assaltos, sequestros e assassinatos.

Para evitar o dinheiro vivo, os motoristas dispõem de algumas estratégias. Em um dos aplicativos, podem escolher não pegar corridas em dinheiro, apenas no cartão. É uma medida de segurança que reduz oportunidade de ganhos. As maquininhas e o Pix também são estratégias dos motoristas para não aceitar dinheiro nas corridas. Mas o passageiro tem que concordar, já que esta não é uma modalidade de pagamento prevista. Em caso de má recepção do passageiro à ideia, a solução pode se tornar um problema em forma de nota baixa e reclamação ao suporte.

Além das dúvidas e trocas entre motoristas e entregadores sobre os mais diversos assuntos do cotidiano e do país, anúncios de maquininhas novas ou usadas, com facilidades e vantagens empastelam os grupos de WhatsApp, ao lado de promoções de pneus e óleo, planos de seguro veicular e de vida, pacotes de dados de internet e todo tipo de acessório, peças e mão de obra para carros, motos, bicicletas e celulares. Os grupos ganham ares de bazar, sendo serviços e produtos financeiros objetos privilegiados de interesse e negócios. Não à toa,

---

<sup>79</sup> Ver: <https://valorinveste.globo.com/produtos/servicos-financeiros/noticia/2021/10/14/uber-abre-conta-digital-e-cartao-para-todos-os-motoristas-e-entregadores.ghtml>, acessado em 01/11/2021.

motoristas influentes de aplicativos são recrutados por instituições financeiras para serem garotos propaganda e promotores de vendas destes produtos em seus nichos.

### 3.1.2 Peças e manutenção

Para um trabalhador uberizado, a manutenção do carro, da moto ou da bicicleta não é um acidente ou preocupação espaçada por longos intervalos, a perder de vista, como para condutores não profissionais, que usam os veículos com intensidade muito menor. Dois exemplos bastante claros são o dos pneus e do óleo. Em geral, se aconselha a troca de pneus de um carro a cada 40 mil quilômetros e a do óleo a cada 10 mil. A periodicidade destas trocas é muito variável, dependendo de rotinas e costumes de uso do veículo. Mas é raro, para o caso de um motorista não profissional, que as trocas de óleo tenham um intervalo inferior a um ano e dos pneus a ao menos três anos. Já no caso de um motorista de aplicativo, por exemplo, tais periodicidades se dão em alguns meses.

Descuidar destes itens, como de tantos outros, pode gerar um enorme prejuízo ao motorista, caso não faça as revisões e trocas periódicas em seu veículo. Os ganhos são comidos pelos gastos com consertos em danos mais graves no motor ou nas rodas, que implicam, ainda, a perda de dias de trabalho com o carro parado. Isto para não falar em multas que podem ser dadas, por exemplo, ao condutor que trafegar com pneus “carecas”. Os custos com peças e manutenção de motocicletas e bicicletas são mais baixos, mas os ganhos também são inferiores e o hábito da contratação de seguro muito menos presente. As condições mecânicas e regulatórias do veículo têm de estar em dia, para evitar custos excessivos e perda de tempo, que reduzem os ganhos. Otimizar as margens de ganho líquido depende de um planejamento rigoroso com os custos de operação, incluindo estimativas de depreciação, revisão e manutenção periódica, além de gastos com alimentação, limpeza etc.

Ainda, enquanto os ganhos individuais dos trabalhadores uberizados ficaram estagnados ou decaíram durante meia década, os preços de veículos, locações e financiamentos, peças e mão de obra para manutenção e conservação, subiram no mesmo período. O que se deu em paralelo ao aumento do custo de vida e do preço dos combustíveis. O cuidado para não gerar mais gastos se torna paranoico e o “vacilo” a cada dia mais caro. Sem reajuste, a única forma de compensar o aumento dos custos de operação é trabalhar mais, até o limite do corpo. A tendência é a redução da margem de ganho e da saúde.

“E quanto mais você trabalha e roda com o seu carro, mais você vai gastar com manutenção com ele. Quanto mais você roda, mais a manutenção vai chegar mais

rápido. Você ganha mais, mas você gasta mais. Eu já trabalhei 17 ou 18 horas por dia. Você trabalha um dia 17 horas e quando você vai pro outro bate um cansaço, cara. As vezes bate um sono em você. E aí você tem que parar, tomar café. Porque o medo de bater o carro é grande, mano. É grande. E eu já vi vários carros de motorista no sábado de manhã batido em poste, que com certeza pegou no sono de manhã e bateu o carro. O que adianta você se matar de trabalhar 17 horas por dia? Então eu acho que isso aí não é bom não. Isso é loucura e uma hora a conta chega. Uma hora dá um problema na coluna aí, de ficar muito tempo sentado, trava. E também tem a questão psicológica. Eu comecei a ficar meio com uma raiva assim. E aí no trânsito ela vem” (Relato de motorista em grupo de Whataspp).

O corpo e a máquina formam um elemento híbrido nos mercados uberizados. A partir de determinado ponto, não é mais possível compensar o aumento do custo de um com a maior intensidade de uso do outro. Ambos têm um limite. As necessidades da máquina, colocadas sob responsabilidade do trabalhador, representam mais um atravessamento de seus ganhos. Os motoristas e entregadores de aplicativo se tornaram um mercado consumidor especialmente lucrativo não apenas para aluguel e produtos financeiros, como também para o mercado de peças e serviços dos veículos. Os grupos também são espaço de permanente propaganda e busca por produtos que viabilizam e reduzam os custos de operação da atividade de trabalho. É preciso estar sempre atrás de facilidades, descontos e promoções, além de estabelecer relações de confiança com oficinas e fornecedores.

Como abordado, as locadoras oferecem uma relevante simplificação desta esfera da manutenção dos meios de trabalho. Mas tudo tem seu preço. Quem aluga o carro, a moto ou a bicicleta tem muito menos preocupações com cada um destes fatores avulsos, mas, em contrapartida, tem um custo fixo total que os inclui, além de uma margem de serviço. Além disso, os veículos locados oferecem menor liberdade de uso cotidianamente, fora do trabalho, bem como não representam um bem que possa ser vendido em caso de necessidade.

Em determinado ponto, por mais rigoroso que o trabalhador seja com seus cálculos, discriminando cada centavo e litro de óleo em planilhas e aplicativos de apoio à gestão financeira, a vida e as oscilações da economia extrapolam a capacidade de contabilização e planejamento. Mas uma vez, as zonas de sombra da racionalização, do controle e da autonomia produzem sensações de impotência, ansiedade e raiva. A ruptura da racionalidade neoliberal revela uma espécie de delírio, a ser compensando com fé e força de vontade.

A manutenção dos meios de trabalho é disputada. “Por baixo”, por uma miríade de serviços informais em oficinas de garagem, mecânicos “do meu amigo”, “irmão da minha mulher que é funileiro” e peças com procedência desconhecida, mas que já podem ser compradas no cartão, afinal, as maquininhas também estão por aqui. E, “por cima”, no mercado oligopolizado das gigantes da locação de veículos e pelos serviços financeiros em sua cadeia

global de investimentos e inovação. Os ganhos de motoristas e entregadores de “app” vazam “por cima” ou “por baixo”, à vista, a prazo, com juro ou no “fio do bigode”.

### 3.1.3 Combustíveis

“Problema da Petrobrás já vem há anos. Político nenhum fez nada para ajudar. Foram anos sendo roubada pelo governo passado. Gasolina aqui era pra ser barato. Petróleo é nosso, pré sal, tudo a nosso favor, mas a gasolina é mais cara pra nós que para outros países. Imposto pra caramba, governador nenhum baixa icms, nem imposto federal. Então o povo que se ferra. Brasil é complicado, governo no geral, estadual, federal quer ganhar grana em tudo”;

“Brasileiro tem que aprender a se unir pra derrubar esses impostos nojentos, todo mundo parar até resolver. Colocou lá pra ter um controle melhor. Problema que governo federal não pode controlar preço se não complica mais”;

“Pois é imposto em tudo. Se a gente compra uma moto, a gente paga mais da metade em imposto, se importa alguma coisa, tem taxa de imposto, mano é imposto em tudo. Uma palhaçada”;

“Também acho, mas na política os caras não tá nem aí pro povo”;

“Tinha que fazer igual os caminhoneiros fizeram da outra vez”;

“Eu acho que a política econômica tá errada. Um pouco por culpa da pandemia, mas não só isso. Quero que tudo dê certo, pode ser esquerda, direita, centro, se os políticos pensassem em nós estava bom. E principalmente queria que o governo do estado parasse de ferrar cada vez mais com a gente”;

“Já perdi as esperanças. É um pior q o outro” (Diálogo entre motoristas de aplicativo em grupo de WhatsApp).

Dada a centralidade do tema dos combustíveis na rotina e na elaboração individual e coletiva de motoristas e entregadores de aplicativos sobre suas condições de vida e trabalho, bem como sobre a política e o Estado, me parece importante discuti-la com mais detalhe. Este custo na rotina e na dinâmica dos serviços de viagens particulares e entregas por aplicativos tem um peso especial no autogerenciamento da atividade e nos ganhos. A questão chave deste problema, no período estudado, remete à mudança na política de preços da Petrobrás proposta e implementada pelo governo de Michel Temer (MDB), em 2016.

A política de Preços de Paridade de Importação (PPI) nivela o preço dos combustíveis comercializados no Brasil aos preços internacionais, considerando as cotações do barril do petróleo e do dólar no mundo. A implementação da nova política se deu em um momento de elevação dos preços internacionais, diretamente repassados ao consumidor interno. O repasse se deu, por sua vez, em associação à elevação da inflação, da qual o preço dos combustíveis participa, devido aos processos de produção e distribuição, junto ao dólar.

A política nacional dos preços dos combustíveis não é o tema deste trabalho, mas ela permite complementar a equação de ganhos e perdas e seus conflitos. Se o consumidor final perde diretamente com a PPI, quem ganha, teoricamente, é a Petrobras, que monopoliza a

distribuição dos combustíveis no país. Sendo a Petrobrás uma empresa de capital aberto na Bolsa de Valores de Nova Iorque, os responsáveis e beneficiários diretos da política são seus investidores. O que compreende o Estado brasileiro, que é seu acionista controlador.

As polêmicas em torno da PPI concentram-se, justamente, na discussão sobre os interesses que a motivam. Isto é, se o Estado brasileiro estaria, após o impeachment de Dilma Rousseff, atuando em favor dos interesses e do bem-estar da população brasileira ou dos investidores privados da Petrobras. Os defensores da política defendem que ela valoriza o patrimônio e gera receitas ao Estado. Já seus críticos argumentam que ela explora o mercado nacional com uma precificação abusiva e inconsistente, que privilegia os dividendos de investidores privados nacionais e estrangeiros em detrimento do bem-estar da população.

Tal embate toca o núcleo das disputas históricas em torno do papel do Estado brasileiro, de seu desenvolvimento, soberania e inserção internacional. Entre o preço do barril de petróleo e os preços de seus derivados há a tecnologia e a capacidade de prospecção, refino e distribuição. A PPI não foi um fato isolado. Também estiveram em disputa, nos anos 2000 e 2010, os regimes de exploração e partilha das reservas do pré-sal e a participação do Estado e das empresas nacionais em toda a cadeia de extração, refino e distribuição de gás e petróleo, o que se prolonga às indústrias química, naval e da construção civil.

A partir de 2014 e 2015, o Brasil assistiu o agressivo desmonte da política de desenvolvimento da cadeia do petróleo e gás em diversas dimensões: jurídico-policial, com a operação Lava Jato e todo o conjunto de operações sobre a Petrobrás e o setor de construção pesada; institucional, com a aprovação de legislações orientadas ao desmembramento, à privatização e redução da participação estatal e à internacionalização da Petrobrás e dos campos de exploração de petróleo e gás em território nacional; e fiscal-orçamentário, com a descontinuação dos investimentos diretos do governo. No novo enquadramento, a margem de manobra dos governos sobre os preços dos combustíveis tornou-se quase nula.

Ao fim da década de 2010, não resta dúvidas de qual modelo venceu esta batalha. O mercado brasileiro dos derivados de petróleo integrou-se definitivamente ao mercado internacional de forma dependente. A Petrobrás divulgou os resultados do segundo trimestre de 2021 com lucro líquido recorde de 43 bilhões de reais, o que permitiu uma antecipação do pagamento de dividendos aos seus acionistas, no total de 31,6 bilhões de reais, maior valor da história da empresa. Os acionistas estrangeiros detêm mais de 40% das ações da Petrobrás, o

que corresponde a 12,8 bilhões de reais. O Estado brasileiro e o BNDES ficaram com 11,6 bilhões deste valor, enquanto os acionistas brasileiros privados com 7,7 bilhões<sup>80</sup>.

Estes valores contrastam e, ao mesmo tempo, correspondem, aos preços exorbitantes pagos pelos consumidores finais por derivados de petróleo no Brasil. Entre julho de 2020 e julho de 2021, o preço dos derivados praticados pela Petrobras no país cresceu 102,9%, o que foi sentido pelos motoristas como aumentos semanais sucessivos. O preço médio final da gasolina alcançou seis reais ao fim do primeiro semestre de 2021. Apenas em 2021, a gasolina acumulou 30% de alta, o maior valor em 20 anos, já corrigida a inflação. O gás de cozinha e o diesel também subiram no período, participando da elevação do custo de vida.

O expressivo encarecimento dos combustíveis em 2021 não foi a primeira crise provocada pela política de PPI. Ainda no primeiro semestre de 2018, a elevação dos preços do diesel passou a reduzir as estreitas margens de frete dos caminhoneiros, detonando um movimento radical e expansivo de insatisfação que paralisou o país por dez dias. Transbordando sua motivação inicial e alcançando amplo apoio popular, em dado momento a queda de Michel Temer pareceu plausível. O movimento era atravessado por sinais contraditórios que combinavam mais dignidade para a população, a oposição entre povo e “sistema” e pedidos por uma intervenção militar. Temer não caiu, mas o governo recuou parcialmente na precificação do Diesel e demitiu o presidente da Petrobrás.

A “revolta ambígua”, nos termos de Rosana Pinheiro-Machado (2019), tem como lógica a agregação e o contágio, pela internet e sem uma linha política centralizada, e que produz reivindicações múltiplas (p. 57). Sintetizando a relação entre a revolta e o conflito mais amplo em torno do papel do Estado e da política de combustíveis, Pinheiro-Machado defende que “As revoltas ambíguas são fruto da austeridade cada vez mais acirrada do neoliberalismo do século XXI, marcado pela crescente captura dos Estados e das democracias pelas grandes corporações” (p. 62). Destaca-se o protagonismo da precariedade no diagrama de conflitos contemporâneo. Já naquela ocasião, muitos motoristas e entregadores de aplicativos foram “contagiados”, somando-se à protestos e paralisações em rodovias. Os caminhoneiros, seu movimento e sua vitória imediata se tornaram, desde então, referências políticas para estes trabalhadores uberizados de transporte e logística.

Motoristas e entregadores de “app” perceberam-se, ainda em 2018, como o equivalente nas cidades do que são caminhoneiros para o funcionamento do país. Muitos caminhoneiros, afinal, também são “autônomos”, também são indispensáveis, também tem seus ganhos

---

<sup>80</sup> Ver: <https://economia.uol.com.br/colunas/2021/08/11/petrobras-distribui-lucros-a-custa-de-consumidores.htm>, acessado em 01/11/2021.

condicionados às tarefas realizadas e também arcam com os custos de operação deste serviço que torna a vida de todos possível. Seus custos de operação também concorrem com suas margens de ganhos, com as condições de viabilizar sua vida individual e familiar e de torná-la confortável (Pinheiro-Machado, 2019; Comin, 2018; Riberti e Rebelo, 2018).

A centralidade logística e o caráter indispensável destas categorias contrastam com sua invisibilização, inferiorização e abandono e, ao mesmo tempo, lhes confere grande potencial de intervenção e desestabilização da atividade econômica e da ordem pública. Sobre a influência da greve dos caminhoneiros em entregadores brasileiros imigrantes no Reino Unido, Callum Cant (2021) destaca que “as greves no setor de logística atingem as entranhas das sociedades capitalistas modernas” e que “Sistemas de logística repletos de pontos fracos e iniciativas de organização invisível com ganho de escala acelerado são uma combinação explosiva” (p. 163). O aumento dos preços de combustíveis se multiplica como aumento do custo de vida entre toda a população, inclusive e especialmente a mais pobre, o que abre espaço a solidariedade ao protesto destes trabalhadores. Estes são alguns dos fatores que conferem caráter explosivo também do ponto de vista político aos combustíveis.

A “política de preços da Petrobrás”, ou “do governo”, ganhou alguma atenção de motoristas e entregadores de “app” na escalada de 2021, motivando discussões e uma oposição nacional e classista, entre o trabalhador brasileiro e os investidores estrangeiros. Mas sua percepção do conflito dá especial atenção aos impostos, como fator preponderante do prejuízo da população, fazendo do governo o agente deste prejuízo. Buscando reduzir os danos provocados pelo aumento dos combustíveis em sua imagem, já no contexto conflitivo da pandemia, Jair Bolsonaro projetou a possibilidade de redução sobre os impostos estaduais, imiscuindo-se da responsabilidade. De fundo, revela-se a efetiva redução da margem de intervenção do Estado no enquadramento instaurado a partir de 2016.

Pode ser sugerido que a atenção aos impostos e o direcionamento do conflito aos governos foi introjetado nestes sujeitos pela estratégia de Jair Bolsonaro. Me parece mais apropriado, contudo, considerar que o presidente surfou a onda produzida por um longo processo de: pregação ideológica neoliberal; condenação unânime da política de preços administrados do governo Dilma Rousseff; e instrumentalização e espetacularização da temática do combate à corrupção em meio às disputas institucionais e político-programáticas que, não por coincidência, tiveram na Petrobrás o seu pivô.

Os movimentos do petróleo são determinantes na constituição dos conflitos e subjetividades deste século. É possível traçar uma linha entre: a descoberta do pré-sal e a aposta no fomento estatal à cadeia do petróleo e gás, a partir de 2006; a questão das tarifas e da



qualidade do transporte público, em junho de 2013; a Lava Jato e criminalização desta política, em 2014; o consenso da crítica à política de preços do governo Dilma Rousseff, em 2014; até chegar ao PPI de Michel Temer, em 2016; e, enfim, à greve dos caminhoneiros, em 2018. Em torno do petróleo, da mobilidade e da logística constituíram-se conflitos distributivos internos e internacionais, que opõe os humores de grandes investidores e empresários e das camadas populares, radicalmente inconciliáveis.

Os fatores internacionais – (geo)políticos e econômicos – não são, como sugerido, de qualquer forma secundários. Por qualquer ângulo, fica claro que o problema não cabe nas fronteiras nacionais. O petróleo gira a roda da fortuna e mobiliza os humores de cima e de baixo, desafiando os governantes. Trata-se de um agente ambivalente e arrebatador: sonho e pesadelo do lulismo, a grande entrega de Temer ao mercado e sua tragédia popular, e a espada sobre a cabeça de Bolsonaro, que se ofereceu como representante dos caminhoneiros que ameaçaram derrubar o “sistema”.

Mas o petróleo corre por baixo, é desviado, canalizado, move conflitos que se apresentam de diferentes formas e nem sempre espelham sua “verdade” fundamental, radicada no plano das finanças internacionais. O petróleo aparece como tarifa do ônibus, como corrupção, nos postos e impostos – formas de corporificação e reterritorialização, fora das quais as lutas não podem ser lutadas (Hardt e Negri, 2014, p. 44). Na era da globalização, a política se dá, em grande parte, por meio destas traduções e aterramentos.

Os combustíveis são centrais nas rotinas e na construção subjetiva das classes de motoristas e entregadores de aplicativos. Como fenômeno econômico globalizado, a plataformização dos mercados de viagens particulares e delivery envolve uma tradução às condições nacionais particulares. Isto é, requer um aterramento. Como insumo indispensável ao transporte motorizado por combustão, as condições de compra do combustível no país são fundamentais para o sucesso da uberização, dada a responsabilização dos trabalhadores por seus meios de trabalho. O preço dos insumos não pode inviabilizar nem objetiva e nem subjetivamente a atividade, ou seja, a crença de que é possível se sustentar e progredir. As condições do mercado nacional de combustíveis foram mais propícias aos mercados uberizados urbanos de transporte individual de passageiros e de pequenas cargas no Brasil, entre 2014 e 2016. Mas o aumento dos preços a partir de 2016 passou a reduzir sistematicamente a margem de ganho dos trabalhadores, deteriorando a atividade. Ao fim da década, o combustível passou a consumir cerca de metade dos ganhos brutos de um motorista de aplicativo, em contexto de subida do custo de vida e congelamento dos ganhos nos “apps”.

Tal como locadoras e instituições financeiras, os acionistas privados da Petrobrás podem ser situados no polo dominante de uma relação de poder que tem nos trabalhadores uberizados uma fração particular do polo oposto. O prejuízo destes corresponde diretamente ao benefício daqueles, em um diagrama globalizado e financeirizado de conflitos. Neste complexo diagrama, os interesses imediatos dos investimentos internacionais no petróleo brasileiro tocam a fronteira em que se chocam com os interesses imediatos das plataformas de mobilidade e *delivery*, pois ameaçam uma de suas condições: o trabalhador precisa ter condições de arcar com os custos de operação, que são expulsos da conta da plataforma. O Estado já não dispõe, neste caso, de capacidade de administrar o violento impacto da subida de preços na vida cotidiana popular. Já não dispõe de meios que lhe permita arbitrar ou dirigir a acumulação geral, disputada por diferentes frações do capital. Esse poder foi transferido ao olimpo das finanças.

Repete-se a contradição econômica transformada em curto-circuito político pelos caminhoneiros, em 2018, quando puxaram a corda que emaranhava os investidores privados nacionais e internacionais da Petrobrás, o agronegócio e o governo Temer. Sustentado nestas duas frações do capital, Temer era incapaz de equacionar internamente aquilo que fora, por sua obra, transferido ao plano externo e privado. Não surpreende serem os caminhoneiros as grandes referências cívicas de entregadores e motoristas de aplicativo, e sua paralisação nacional o seu mito político.

A pressão do aumento do preço dos combustíveis reduz sensivelmente a margem de conciliação entre trabalhadores e plataformas, no núcleo dos mercados uberizados. No caso das viagens particulares, foram as plataformas que cederam, realizando, em 2021, um ajuste do valor das tarifas e algumas mudanças operacionais, após um movimento de deserção e sabotagem de motoristas, que afetou a eficiência do sistema e a satisfação dos consumidores. No caso do *delivery*, o impacto da subida dos combustíveis foi compensado pelo aumento da demanda por pedidos e pela oferta de mão de obra, ambos decorrentes do contexto pandêmico de restrições e isolamento: demissões em massa e urgência por renda, de um lado, e pessoas em casa e restaurantes fechados, de outro.

A diferença fica clara no caso da Uber. No primeiro semestre de 2020, computado o impacto da primeira onda da pandemia de Covid-19, a Uber anunciou que seu serviço de *delivery* havia ultrapassado o de transporte de passageiros em faturamento. Entre julho de 2019 e julho de 2020, o faturamento bruto da Uber com mobilidade teve uma queda de 75%, enquanto o de entregas teve alta de 106%<sup>81</sup>. No segundo trimestre de 2021, o faturamento das entregas

---

<sup>81</sup> Ver: <https://tecnoblog.net/noticias/2020/08/07/uber-dobra-faturamento-com-delivery-e-tem-outro-prejuizo-bilionario/>, acessado em 01/11/2021.

teve um crescimento anual de 122%, enquanto o serviço de viagens particulares teve um crescimento anual de 106%<sup>82</sup>. Verifica-se que a diversidade, proliferação e mudanças de modalidades em cada plataforma não são apenas formas de instituir e expandir o mercado, recrutando mão de obra e fidelizando diferentes grupos sociais como usuários. Mas instrumentos de ajuste frente às oscilações, o que se mostrou eficiente neste caso.

Tal como os dividendos recebidos pelos acionistas da Petrobrás, as receitas e lucros da Uber contrastam com a redução dos ganhos individuais de motoristas e entregadores. A crise no fim da década de 2010 marcada pela subida acentuada dos combustíveis, do dólar e da inflação, e com seus vetores acelerados pela pandemia de Covid-19, radicaliza os conflitos internos aos mercados uberizados, entre trabalhadores, plataformas e clientes. O aumento semanal dos preços dos combustíveis passa a dar uma medida da desvalorização cotidiana do trabalho uberizado. Os conflitos distributivos internos às plataformas têm suas margens de conciliação significativamente reduzidas, considerando que as empresas não são capazes de controlar o preço dos combustíveis, por exemplo.

Para além do núcleo dos mercados uberizados, contudo, vale reforçar os sentidos concretos e imediatos conferidos aos conflitos de fundo deste diagrama, no caso dos combustíveis. Mesmo que a política de preços e os lucros e dividendos distribuídos pela Petrobrás fora do país sejam tematizadas e façam parte das discussões destes trabalhadores, o governo, genericamente, é percebido como agente fundamental do dano. Não apenas por favorecer investidores, mas pelos impostos e pela corrupção: duas formas diferentes de desvio do valor do trabalho, uma lícita e outra ilícita, mas ambas percebidas como ilegítimas.

A força e o tecimento destas elaborações não devem ser atribuídas a uma ideologia invisível, mas à construção sistemática de significados encadeados ao longo da década e da crise. Isto é, sentidos enredados em conteúdos socialmente legitimados, ações institucionais e tragédias pessoais e familiares de desemprego e endividamento; as mesmas que levaram estes sujeitos aos aplicativos, como alternativa de sustento. Ao lado do governo e dos impostos, outros agentes tangíveis são trazidos para o centro desta luta que pode ser lutada, como os donos de postos de gasolina e seus supostos “cartéis”.

Mais uma vez, os trabalhadores uberizados percebem-se, no contexto da crise, como os elos fracos de uma corrente de (des)valorização, em que outros agentes mais poderosos estão ganhando de forma ilegítima e imoral, beneficiando-se de seu prejuízo. É possível que os grandes investidores internacionais não sejam os inimigos declarados no caso do aumento

---

<sup>82</sup> Ver: <https://www.infomoney.com.br/mercados/uber-tem-lucro-liquido-pela-1a-vez-mas-desaponta-com-ebitda-negativo-no-2o-trimestre/>, acessado em 01/11/2021.

insustentável dos combustíveis não por não serem percebidos como tal, por falta de conhecimento ou informação – não faltam menções ao “sistema internacional” e aos “interesses dos poderosos” – mas porque estão situados em um plano inacessível.

A escolha do adversário assume aqui um caráter pragmático e cético, ajustado à certa pequenez sentida por esses trabalhadores precarizados, por sua dispersão e desagregação, ou à grandiosidade e intangibilidade daqueles atores globais poderosos. Estes estão mais para o mundo inebriante de figuras como o bilionário Elon Musk, considerado por muitos destes trabalhadores um herói. Mas lutas possíveis são aquelas capazes de serem lutadas, mesmo que com dificuldade, contra os atravessadores de aqui e agora, pressionando governos, parando cidades e conquistando o apoio da população, “como os caminhoneiros fizeram”.

### 3.2 Fiscalização e Burocracia

“Infelizmente não tem como confiar no *Estado*, se eles quisessem mesmo apenas autuar irregularidades, avisava a primeira vez ao cidadão e registrava. Se em uma semana estivesse irregular ainda, aí sim seria plausível de atuação e até apreensão, dependendo do caso. Toda vez que fui parado em blitz era só dor de cabeça, mesmo estando certo. Sempre respeitei o trabalho dos cara e toda vez era orelhada e multa” (Relato de entregador de aplicativo).

Assumir a responsabilidade pelos meios de trabalho e suas condições não diz respeito apenas aos custos e à satisfação do cliente. É preciso atender também ao regramento estabelecido e fiscalizado pelas autoridades públicas. Tudo deve estar em dia: documentos e impostos da pessoa física ou jurídica e do veículo, além da performance no trânsito e das condições do carro ou da moto. A legislação é extensa e densa, ainda que repleta de zonas indeterminadas. A fiscalização é onipresente, marcada pela precisão das câmeras e pela discricionariedade de guardas, fiscais e policiais. Com suas informações conflitantes, soluções parciais e sobrepostas, e “jeitos” extraoficiais, os corredores, guichês, filas e sites da burocracia estatal completam este labirinto hostil. Trata-se de mais um campo de relações a compor as rotinas do trabalho uberizado de motoristas e entregadores. Relações cujas percepções e sentidos participam da constituição subjetiva destas classes.

Ao falar das relações cotidianas de motoristas e entregadores a legislação, a fiscalização e a burocracia, estamos falando de sua relação com o Estado, da construção de sua figura e seus sentidos na vida social. Vera Telles (2015) sugere que

“as ‘assinaturas do estado’ são o registro da presença do estado, sua face legal burocrática, como dia a autora, incorporada nas regras e regulações desses espaços e dessas atividades, nos seus dispositivos, agentes e procedimentos pelos quais elas se efetivam; operam como uma ‘força gravitacional’ das práticas e dos modos como os atores lidam com a situação e seus pontos de fricção, bem como dos recursos

mobilizados para contornar, resistir, enfrentar e, no final das contas, sobreviver nesses lugares” (Telles, 2015, p. 65).

A ideia está inserida na proposta de uma “antropologia do Estado”, tal como proposto por Veena Das e Deborah Poole (2008), segundo a qual ao invés de colonizar o mundo “incivil”, ampliando seu domínio centralista, soberano e racional, o Estado produz este mundo constantemente em suas margens, estabelecendo o que é legal e ilegal, lícito e ilícito, formal e informal. O faz pela legislação e pela regulamentação, mas também no momento discricionário da aplicação da lei e da regra, em que os agentes do Estado no nível do chão agem por “delegação de soberania”, que envolve não apenas a letra e a previsibilidade da lei, mas também os expedientes que incidem, se criam e negociam “no campo de incerteza e indeterminação que se abre entre a lei e a aplicação da lei” (Telles, 2015, p. 66).

Caracterizando a metrópole paulistana, Telles argumenta que

“o poder soberano de definir ou suspender as regras que permitem ou interditam uns e outros de exercer suas atividades, colocando uns (e não outros) no universo da ordem e da lei, jogando outros tantos no limbo social e também jurídico, no terreno incerto entre a ilegalidade e o crime, sob suspeita e sujeitos ao controle e à repressão, mas também ao uso da violência extralegal (chantagem, extorsão, expropriação de mercadorias) que, também aqui, faz parte dos modos de gestão e regulação da ‘ordem urbana’” (ibidem, p. 67).

Desvencilhar-se de “imagens verticais do Estado”, permite observar e refletir sobre as relações de poder em contextos situados e marcados por tal indeterminação, os quais podemos chamar de “margens do Estado”. O que não significa qualquer ausência da autoridade do Estado, mas, precisamente, sua existência objetiva. A forma como, efetivamente, em sua dinâmica regulatória e disciplinar, produz a si próprio e tudo aquilo que está “fora”. Este enfoque permite, ainda, romper com o “estadocentrismo” também em sua dimensão nacional. Isto é, compreender que os atores locais são “operadores de forças econômicas e políticas conectadas a redes de extensão variada, também transnacionais, que transbordam amplamente o perímetro local” (p. 71).

Uma perspectiva crítica da concepção soberanista e racionalizadora do Estado, portanto, revela estes campos fronteiros e turvos de indeterminação e conflito, nos quais precisamente se constrói o Estado na relação com outras formas de vida e ordenações, sejam elas próprias às dinâmicas comunitárias, ao “mundo do crime” ou aos circuitos globais da finança e do poder. O ordenamento local efetivo aparece, então, como uma multiplicidade de soberanias em disputa. Telles propõe ser esse o enfoque adequado à compreensão “das transformações que abalaram, nos últimos tempos, justamente as relações entre Estado, economia e sociedade” e, conseqüentemente, as categorias das ciências sociais (p. 72). Assim, a informalização do mundo

do trabalho, da produção e da reprodução social se associa às fricções e recomposições do poder e da figura do Estado, em seus encontros cotidianos. Campo de relações e conflitos em que se definem “os limites do tolerável e do intolerável”, e nos quais se pode escutar os ‘rumores da multidão’ (p. 74).

Estes trabalhadores dos mercados uberizados de mobilidade e delivery podem ser assumidos como “classes marginais”, isto é, como sujeitos que se constituem sobre fronteiras vivas ou rachaduras. Investigar a constituição destas classes envolve, então, inquirir as metamorfoses do Estado e da ordem no contexto da presente crise, bem como da recomposição política que passa pela inscrição pública destes sujeitos.

Nesta sessão procuro descrever e analisar como este campo de relações cotidianas que envolve legislação, regramento, fiscalização e burocracia participa da constituição destas classes e, no limite, de suas percepções e disposições diante do Estado. Estado, não é apenas Presidente, Governador, Prefeito, corte suprema ou deputados e vereadores. Estado é também – e, de certo modo, antes – multa, placa, CNH com EAR, DPVAT, CONDUAP, exame toxicológico, Detran, licenciamento, DTP, CTB, IPVA, CET, pátio, blitz, os “boina” e os comandos<sup>83</sup>. Estas “assinaturas do estado” – siglas, agentes, espaços e ações – povoam o cotidiano e o imaginário de motoristas e entregadores de aplicativos. Conformam o corpo presente e tangível do Estado na vida social e no espaço urbano e, ao mesmo tempo, as linhas sensíveis, dúbias, labirínticas e instáveis que estabelecem as fronteiras do regular e do irregular e do formal e informal e suas consequências jurídicas, administrativas e financeiras.

### 3.2.1 Motoristas de “app” e fiscalização

“Aí, galera! Dá uma olhada nas novas regras de trânsito para não saírem chorando depois. Uma novidade é que os motoristas que exercem atividade remunerada também têm que fazer exame toxicológico a cada 2 anos e 6 meses. Antes não tinha multa e agora a multa é somente de 1.467,35 e suspensão do direito de dirigir por 3 meses após a suspensão”

“MOTORISTA DE APLICATIVO! Foi publicado hoje no diário oficial do município de São Paulo, a resolução 26, de 23 de novembro de 2020. Se for parado por fiscalização do DTP e o seu CONDUAPP ou CSVAPP estiverem com inconsistência na documentação, se o motorista estiver em condutas incompatíveis com a adequada prestação do serviço e ou violação da legislação vigente, o condutor será suspenso e

---

<sup>83</sup> Siglas em ordem de aparição: CHN é a Carteira de Habilitação Nacional; EAR é a sigla que identifica o motorista que presta serviço de transporte, ou seja, que Exerce Atividade Remunerada; DPVAT é o seguro da Danos Pessoais por Veículos Automóveis Terrestres; CONDUAP é o certificado emitido após a realização do curso para obter o enquadramento EAR; Detran é o Departamento Estadual de Trânsito; DTP é o Departamento de Transportes Públicos; CTB é o Código de Transporte Brasileiro; IPVA é o Imposto sobre a Propriedade de Veículos Automotores; e CET é a Companhia de Engenharia de Tráfego.

o cadastro excluído. Resumindo: foi aberta a temporada de caça ao trabalho dos motoristas de aplicativos”.

“Fiquem atentos! Amanhã começa enchimento de saco DTP e boina branca da polícia militar. Em metros e shoppings” (Mensagens de motoristas de aplicativos em grupos de WhastApp)

Os alertas acima, que se repetem diariamente em grupos de WhatsApp, ilustram a centralidade da fiscalização de trânsito nas rotinas de motoristas de aplicativo. A presença imediata do Estado é percebida como um circuito de armadilhas e sabotagens, uma “indústria para arrecadar dinheiro”, “pegadinhas para pegar o pai de família”, “novidades para prejudicar o trabalhador”. Ruas e avenidas, aeroportos e rodoviárias, saídas de shopping centers, corredores de ônibus, pavilhões de eventos ou regiões de bares e restaurantes se tornam um campo minado pela operação de radares e agentes de fiscalização. No embarque ou desembarque de passageiros o motorista fica entre a cruz e a espada. Isto é, entre a vontade e a avaliação do cliente, poder transferido pela plataforma, e o rigor, má vontade ou má fé do fiscal de trânsito, investido de soberania e discricionariedade pelo Estado.

Infrações comuns como trafegar acima da velocidade permitida, parar em fila dupla, rodar com pneus carecas, lanternas queimadas ou desreguladas e documentos que não estão em dia, se somam a regras específicas ao motorista de “app”. Em São Paulo, é preciso ter um adesivo de identificação no carro, usar calças compridas e estar com o documento específico da categoria em dia, o CONDUAP. Tal como os gastos com consertos, pagar uma multa pode tomar o ganho de um dia ou semana de trabalho. Dependendo da infração ou da quantidade de pontos na CNH, o trabalhador pode perder a habilitação e o trabalho.

Por isso, a rigorosa atenção a todos estes fatores é fundamental. Mas mesmo o motorista mais precavido pode ser autuado: sempre existe uma margem de arbítrio do agente no momento da fiscalização, que pode apontar irregularidades “imprevisíveis”. No momento crítico, existem duas saídas. A primeira é enfrentar os labirintos do Detran suas filas, guias, guichês, senhas e atendimentos presenciais ou virtuais sobrepostos, pelos quais circula-se com certa dose de aleatoriedade em busca de um recurso, transferência, revisão, prazo ou “jeito”, que depende dos encontros e corredores certos. Outro modo de enfrentar essa situação é contratando despachantes ou autoescolas que tenham “esquemas seguros” com os órgãos de trânsito: com as pessoas certas e dinheiro alto é possível reverter qualquer situação. No bazar virtual dos grupos de WhatsApp despachantes e pessoas que assumem pontos na CNH também oferecem ou tem seus serviços oferecidos.

Dada a tensão permanente com a fiscalização, os processos de regulamentação da atividade se tornam momentos chave para a atividade e para a elaboração individual e coletiva destes sujeitos frente ao Estado. Em 2018, após os conflitos e polêmicas inaugurais em torno da operação das plataformas de viagens particulares no Brasil, o Congresso Nacional regulamentou as atividades, com a lei 13.640/18, que consolidou uma posição enxuta e favorável à operação do serviço<sup>84</sup>. Na prática, a lei permitiu a atividade e transferiu aos municípios sua regulamentação e fiscalização, incluindo a tributação.

Das exigências previstas nesta regulamentação constam: contratação do “seguro de Acidentes Pessoais a Passageiros (APP) e do Seguro Obrigatório de Danos Pessoais causados por Veículos Automotores de Vias Terrestres (DPVAT)”; “inscrição do motorista como contribuinte individual do Instituto Nacional do Seguro Social (INSS)”; o motorista incluir a especificação EAR em sua CNH; carro em condições conforme características e condições exigidas pela autoridade de trânsito; e não possuir antecedentes criminais. A lei não exigiu placa vermelha ou customização do veículo e não estabeleceu limites ao número de motoristas, como reivindicavam representantes de taxistas e grupos políticos diversos que se opunham à operação das plataformas no país.

Situados no nível municipal, os conflitos opõem os trabalhadores uberizados ao Estado. Não na figura do deputado, mas do fiscal de trânsito e de cada órgão que compõe a estrutura de fiscalização e regramento, bem como do legislativo municipal. Na cidade de São Paulo, o vereador Adilson Amadeu consolidou-se como o arquirrival das plataformas e dos motoristas, concentrando sua atuação na Câmara municipal desde a chegada dos “apps”, a sua proibição ou restrição, além de pressionar pela intensificação das fiscalizações. A ligação com os 40 mil taxistas da capital e boas votações, fazem de Amadeu, a cada legislatura, um interlocutor privilegiado da presidência da casa e dos prefeitos de ocasião. O que, segundo afirmação recorrente de motoristas, lhe confere ascendência sobre o DTP.

Esta complexa estrutura vertical e horizontal de regulamentação, fiscalização e burocracia representa um obstáculo às estratégias de sustento por conta e risco. De cima a baixo e por todas as vias – do Congresso Nacional a radares e fiscais de trânsito, passando por dezenas de órgãos públicos e representantes municipais – o motorista se percebe “caçado” pelo Estado, transformando sua rotina de trabalho também em uma rotina de fuga.

---

<sup>84</sup> Ver: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/ato2015-2018/2018/lei/113640.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/ato2015-2018/2018/lei/113640.htm), acessado em 01/11/2021.



### 3.2.2 Entregadores de “app” e fiscalização

A relação dos entregadores de aplicativos com a regulamentação, a fiscalização e a burocracia estatal têm semelhanças e diferenças importantes com a descrita para o caso dos motoristas. Diante destas sobrepostas “assinaturas do Estado” no dia a dia, repetem-se os sentidos discutidos: sensação de estar sendo perseguido enquanto busca sustento, multas que põe a perder os ganhos do trabalho, além de muito tempo e incômodo para sanar pendências com a burocracia. Mas as condições dos sujeitos e dos meios de trabalho engendram relações particulares, atravessadas por maior irregularidade e discriminação social e racial.

Em comparação com os motoristas, é muito maior o número de entregadores de aplicativo que trabalham com veículos irregulares, documentos atrasados, fora das especificações: lanternas queimadas, customizações proibidas por lei, ausência ou atraso de documentação, falta ou adulteração de placas. Afinal, o cliente não avalia a moto do entregador, como faz com o carro do motorista, o que implica omissão das plataformas em relação às condições dos meios de trabalho de seus entregadores motorizados. Daí a elevada preocupação cotidiana com “blitz”, “comando” e com os “boinas brancas”. Os grupos de WhatsApp funcionam como uma precisa rede de mapeamento em tempo real das operações policiais e da presença de agentes de fiscalização, que devem ser evitadas a todo custo.

Outro fator de significativa diferença entre motoristas e entregadores de aplicativo é a presença e o papel da polícia. Para os motoristas, a presença policial é menos um problema e mais um desejo, considerando a questão da (in)segurança e da criminalidade. Em sua percepção gera, a polícia está atrás de condutores alcoolizados e bandidos, não de motoristas de aplicativo. Não é tão comum o motorista de aplicativo estar com seus documentos pessoais ou do veículo fora das condições exigidas. Quem “persegue” os motoristas de aplicativo são os fiscais do DTP e os radares, além dos funcionários do Detran. Com os entregadores é diferente. No imaginário compartilhado por estes trabalhadores, o policial é um “atrasa lado”, junto aos fiscais de trânsito. A explicação está no caráter sistemático e cotidiano das abordagens policiais a entregadores de moto e bicicleta, cuja motivação é flagrantemente discriminatória, tanto do ponto de vista racial quanto social.

Ainda que a classe dos motoristas de aplicativo seja majoritariamente periférica e não-branca, a classe dos entregadores é figurada publicamente de forma muito mais expressiva a partir destas condições. O que envolve a construção histórica e os conflitos em torno da imagem do motoboy, a estética e a linguagem do sujeito e de seus meios de trabalho, articulando raça, classe e juventude. Estes marcadores sociais alimentam a discriminação cotidiana e

abordagens policiais acompanhadas de violências simbólicas e, não raro, atos e ameaças de agressão física. Os entregadores encarnam, assim, a imagem construída e reforçada de ameaça à ordem pública e à propriedade, o “inimigo interno” no interior de um regime fundado no policiamento e na criminalização das camadas subalternizadas racializadas, como forma de gestão das populações e dos territórios.

A situação é potencializada por prática tornada corrente entre assaltantes e pequenos traficantes de utilizaram “bags” para prática de ilegalidades. “Bandidos disfarçados que atrasam o lado do trabalhador”, no reclame repetido entre entregadores. O resultado é uma sequência de barreiras e abordagens policiais que tem nos entregadores de aplicativo seus alvos preferenciais, tratando-os como suspeitos<sup>85</sup>. O que se explicita na estratégia de um jovem entregador de bicicleta: “Hoje vou evitar ao máximo ir pra Av. Paulista, porque tem uns ladrão de celular usando bag da Rappi e os PM nunca pega esses atrasa lado. Ao invés de pegar os cara certo, fica parando os bike que está trabalhando”.

Vale recuperar a descrição de Teresa Caldeira (2012) fazia dos motoboys logo antes do advento dos aplicativos em São Paulo, mostrando como estas tensões e conflitos faziam parte da “pré-história” da classe dos entregadores de aplicativos. Para Caldeira, os motoboys são “os mais visíveis de todos os protagonistas das novas práticas urbanas em São Paulo” (2012, p. 62), referindo-se aos jovens periféricos, “novos atores urbanos” que

“Ao subverter as regras de visibilidade e invisibilidade na cidade engendrada pelos muros e pela oposição centro-periferia, e ao afirmar sua existência como marginais e transgressores e decidir falar a partir dessa posição, eles colocam em questão uma certa ordenação do sensível, explicitam as falhas em seu sistema de partilhas, e rompem um consenso a respeito do que é comum e do que é o espaço público” (Caldeira, 2012, p. 67).

Caldeira nos devolve ao terreno da produção mútua e conflituosa entre a ordem e suas margens. Os motoboys são, fundamentalmente, filhos de famílias trabalhadoras periféricas que

---

<sup>85</sup> Em abril e maio de 2021, enquanto esta tese estava sendo revisada, a questão ganhou notoriedade. Como resposta a uma onda de roubos, furtos e latrocínios envolvendo motos, bicicletas e “bags”, a Polícia Militar do Estado de São Paulo deflagrou uma série de operações, com aumento no número de agentes nas ruas e blitz para abordar sistematicamente entregadores, tomados em massa como suspeitos. Segundo o Secretário Executivo da PM, Coronel Álvaro Batista Camilo, o objetivo é “diferenciar o trabalhador do bandido”. As medidas envolveram o guinchamento de centenas de motos e uma série de multas, o que gerou indignação e protestos entre entregadores, marcados pelos dizeres: “Somos trabalhadores e não bandidos”; “+Taxas -Blitz”; “Fui herói na pandemia. Não sou ladrão”. No mesmo período, o deputado estadual Delegado Olim (PP) reagiu a uma tentativa de assalto na região central de São Paulo, matando o suspeito e publicizando o ocorrido em suas redes sociais. Na ocasião, Olim apresentou o PL estadual 145/22. Em seu artigo 5º, a lei propõe que cada entregador deverá ter um número de identificação e um QR Code próprio, a constar junto com foto e nome completo em um crachá de identificação de uso obrigatório e aparente pelo trabalhador, emitido por cada empresa. Ver: <https://noticias.uol.com.br/ultimas-noticias/agencia-estado/2022/05/03/policia-de-sp-faz-operacao-contra-falsos-entregadores-apos-latrocinio.htm> ; <https://www1.folha.uol.com.br/cotidiano/2022/03/tentativa-de-assalto-termina-com-suspeito-morto-por-delegado-e-deputado-em-higienopolis.shtml>, acessados em 15/05/2022.

carregam “tudo o que pode ser adquirido por telefone ou pela internet e entregue em casa ou no escritório” e de quem se espera que “façam as entregas ou cumpram as tarefas com a maior presteza possível”. São “agentes comunicadores” que estabelecem, para além da necessidade e do trabalho, uma relação de gozo com a circulação na cidade e, ao mesmo tempo, “uma ocupação de alto risco e cujo relacionamento com os outros moradores da cidade é bastante conflitivo” (ibidem, p. 60). Caldeira descreve

“As tentativas das autoridades municipais para regular o tráfego e reservar faixas especiais para as motocicletas deram poucos resultados. De maneira geral, os motoristas de carros odeiam os motociclistas, pois estes tornam a experiência de dirigir muito mais tensa e difícil (dificultando, por exemplo, as mudanças de faixa em certas avenidas). Além disso, o aumento de crimes cometidos por motociclistas disseminou a vinculação dos motoboys em geral à criminalidade, reforçando assim os temores em relação a eles. Os próprios motoboys queixam-se com amargura da desconsideração por parte dos donos de carros, dos ataques de que são alvo e do preconceito com que são vistos (...) Como os donos dos carros particulares frequentemente ficam parados em congestionamentos nas principais avenidas, o que costumam ver nos espelhos retrovisores, sobretudo nos laterais, são os motoboys em movimento. (...) E isso incomoda aqueles cuja propriedade de um automóvel vem acompanhada de noções de distinção social e de depreciação da experiência de uso dos transportes coletivos (Caldeira, 2012, p. 62).

Caldeira (2012) revela como o protagonismo destes sujeitos e de suas práticas não cabem nos termos da estrita necessidade, devendo ser abordados em práticas e subjetivações de retomada da cidade. Isto é, de afirmação de si e de seus códigos perante a cidade, apesar de suas fronteiras e contra seu ordenamento social, sempre que preciso. Sugeri anteriormente que os aplicativos renovam os dispositivos de classificação e gestão das populações em torno da cisão entre “trabalhadores” e “bandidos”. Motos, bicicletas e “bags” são instrumentos desta fuga da figuração como “bandido” e da afirmação da condição de “trabalhador”, sujeito merecedor de respeito e tratamento digno da sociedade e do Estado. Esta fuga não se encerra, contudo, na adesão e na atividade do trabalho, prolongando-se em seu interior. Cotidianamente, é preciso fugir do tratamento dispensado ao “bandido”, evitando a violência e o “atraso” subjetivo e temporal imposto pela discriminação e pelas abordagens.

Vera Telles (2006) nos oferece um retrato em outro ângulo sobre estes mercados e vivências e, portanto, da história antes da história da classe dos entregadores de aplicativos.

“nessa região que se espalha às margens do quadrante globalizado da cidade [*região sudoeste de São Paulo*], os motoqueiros compõem a paisagem urbana e fazem ver os pontos de combustão desse entramado de relações, urdido nas ‘ligações perigosas’ desses fluxos de riqueza e de pobreza que se tangenciam e se entrecruzam o tempo todo. É possível encontrá-los em bandos circulando pelas ruas e avenidas que cortam a região. Navegam nas ondas dos serviços terceirizados que se vão espalhando por todos os lados e que atendem os luminosos circuitos da riqueza globalizada. Como diz um jovem motoqueiro, ‘quem tem moto está com a faca e o queijo na mão’. Com a moto, diz ele, são maiores as oportunidades (oportunidades?) de ser chamado por alguma agência de emprego ou de serviços terceirizados para cobrir a demanda das

empresas que circundam a região. E, enquanto a boa sorte não aparece, eles vão se virando como podem, nem que seja para fazer um bico ou outro como entregador de pizza” (Telles, 2006, p. 185-186).

A partir da percepção do motoboy Arnaldo, Telles descreve, no início dos anos 2000, a realidade de um trabalho sem carteira assinada, mas com um convênio com uma oficina de peças, marcado pelo risco de acidentes, mas também de roubo da moto. Arnaldo associava a profissão a quem já “tinha passagem” pelo sistema prisional. Telles mostra também as zonas de intersecção entre o mercado das empresas terceirizadas de motofrete com o “dinheiro sujo”, e a ampla mobilização dos vínculos de jovens periféricos e suas famílias neste circuito que liga o núcleo cosmopolita da cidade a negócios suspeitos.

Estas relações circundam um núcleo de grande concentração e circulação de capital na metrópole, que viabiliza e agencia um estoque de meios de trabalho, capital social e redes de sociabilidade, além das disposições empreendedoras das populações periféricas. (Telles, 2006, p.188). Abílio (2019) mostra como este processo é aprofundado no correr do século: como concentração, racionalização e financeirização deste campo de relações de trabalho, convívio e mercado, por meio da eliminação ou subordinação das mediações, em favor de um elemento codificador e centralizador situado em plano global.

A regulamentação das atividades estabelece uma outra importante diferença entre motoristas e entregadores de aplicativo. Como discutido no primeiro capítulo, a operação das plataformas e a constituição da classe dos entregadores se dá, ao mesmo tempo, por dentro e por fora de um mercado de serviços e trabalho anteriormente estabelecido e consolidado, com milhares de trabalhadores que detinham uma função de indiscutível centralidade para o funcionamento das grandes cidades. O que compreende significados, identidades, práticas e códigos compartilhados, além de uma imagem pública e de formas contratuais, jurídicas e políticas de mediação e representação no interior dos mercados e para com outros grupos e espaços sociais, incluindo o Estado e seus agentes.

Em meia década, contudo, as plataformas e as relações que instauraram implodiram as fronteiras que delimitavam e conferiam certa previsibilidade econômica, social e política àquele grupo social, em suas formas, relações e identidades construídas desde os anos 1980. A classe dos motoboys se viu, então, desfigurada em um campo expansivo de atividades de sustento povoado por um contingente numeroso e plural de novatos despreparados e desesperados pelo desemprego ou seduzidos pela expectativa de ganhos em uma atividade particularmente acessível. O cruzamento destas subjetividades conflitantes passaria a constituir uma nova classe

de entregadores, que incorpora ao mesmo tempo em que desconstrói a dos motoboys. O que é qualificado por Abílio (2020b) como transição do trabalho profissional para o trabalho amador.

A regulamentação anterior do motofrete associava-se a um conjunto de sentidos e relações na produção de uma identidade e de um reconhecimento públicos. A chegada dos aplicativos e a dissolução conflituosa destas figuras em uma classe mais vasta, múltipla e instável encontra no problema regulatório um campo imediato de conflito. A legislação e as entidades sindicais dos motofretistas tornam-se instrumentos de resistência à dissolução de identidades, reservas de mercado e ganhos, e do reconhecimento social da profissão. A reivindicação pelo enquadramento de toda atividade de transporte de pequenas cargas na legislação vigente, por parte do sindicato e de grupos de motoboys veteranos é uma das expressões da recusa à desvalorização promovida pela chegada dos “apps”. A cada dia, contudo, a mera negação dos aplicativos se torna individual e politicamente inviável.

Do ponto de vista da sobrevivência, dadas as condições de preço, eficiência e alcance oferecidas pelo novo modelo, ficar de fora dos aplicativos vai se tornando, na medida de sua acelerada expansão, ficar de fora do mercado. O regime anteriormente estabelecido de trabalho dos motoboys não era um regime de alta proteção e estabilidade, sendo marcado por riscos, discriminações e informalidade. Ainda assim, esta atividade era caracterizada por relativa previsibilidade, alguns benefícios e por um reconhecido saber distinto da cidade e do tráfego, uma sólida rede de apoio cotidiano, com códigos de solidariedade e de conduta, e um valor social e econômico sustentado coletivamente (Silva, 2009). Aderir aos aplicativos representa, para os veteranos, o fim deste mundo.

A dissolução desta classe implica a desconstrução destes dispositivos de identificação, regulação e representação, que perdem tração no mercado reconfigurado pela chegada dos aplicativos. A possibilidade de ficar sem renda e sustento faz com que a fração majoritária da classe dos entregadores se oponha ou mantenha uma relação de forte desconfiança com a extensão da legislação anterior para todos os trabalhadores no serviço uberizado de entregas e mesmo com outras propostas de regulamentação do trabalho. De fundo, o medo de perder a (única) fonte de sustento individual e familiar. Tal discurso é encampado como espécie de terror econômico pelas próprias empresas em seus comunicados à sociedade e aos trabalhadores. Sua expressão máxima, no Brasil como em cada país em que a questão se instaura, é a ameaça de deixar o local, eliminando as oportunidades de sustento de milhões de pessoas.

### 3.3 Família

“E no aplicativo você trabalha muito, muito. Cara, tem que ter muita disposição. Mas cara, você tem uma faculdade do filho pra pagar. Você não é rico, você é pobre. Você tem um aluguel do carro ou uma parcela do carro pra pagar. Você tem as coisas pra levar pra casa. Você tem que ajudar teu filho, cuidar da tua mulher, da mãe” (Depoimento de motorista de aplicativo em conversa presencial);

“O motorista de aplicativo é um herói que sai de casa para garantir a pão de cada dia da família” (Mensagem de motorista de aplicativo em grupo de WhatsApp)

“Estas empresas não se preocupam com a gente. Só nos lucros. Nossa família que sentirá o peso da consequência de como pilotamos. Tem que ser prudente” (Depoimento de entregador de aplicativo em conversa presencial);

“Vocês são guerreiros, guerreiros que muitos não dão o valor merecido, valor esse que só nossa família nos dá. Tamanha é a felicidade de nossos filhos quando voltamos pra casa na paz de Deus, com o pouco dinheiro que conseguimos ganhar” (Mensagem de entregador de aplicativos em grupo de WhatsApp).

Ao abordar trajetórias individuais diversas que confluíram na constituição das classes de motoristas e entregadores de aplicativos, no primeiro capítulo, indiquei a centralidade da família nas formas de vida populares construídas nas zonas de desproteção, não garantia e indeterminação. Diante das primeiras sedimentações do neoliberalismo no Brasil, no início dos anos 1990, Vera Telles (2013 [1994]) discutia a crescente restrição e esvaziamento subjetivo da esfera dos direitos no país. Isto é, não apenas a restrição da experiência da proteção, mas também de seu papel como medida de reivindicação. Constituíam-se, então, uma “nova pobreza”, como produto e característica da recomposição global do capitalismo e de sua reverberação na formação social brasileira, renovando suas disposições históricas.

Conforme Telles (2013), nestas condições de precariedade e ausência de uma medida pública e coletivamente compartilhada de dignidade, é a família que oferece critérios, balizas e condições para uma vida digna. Na disputa cotidiana com plataformas, clientes, locadoras, oficinas mecânicas, instituições financeiras, postos de gasolina e agentes de fiscalização, tudo aquilo que o trabalhador alcança tem destino: a família. É com ela e por ela que essa guerra é travada. A relação com a família, portanto, possui um sentido inverso aos demais, sendo fator de construção de um universo possível de dignidade, frente a um mundo hostil.

Ainda que não se possa tratar como novidade, esta relação participa diretamente das recomposições contemporâneas da vida e do trabalho. A família está no centro da tragédia da crise e nas formas de reconstrução da vida: é fonte de estímulos e recursos para o trabalho, ao mesmo tempo em que seu bem-estar e garantia é o objetivo da empreitada. Esta centralidade e posição de referência fica clara na seguinte discussão, decorrente de um vídeo em que uma passageira chama um motorista de aplicativo de “fracassado”:

“Esta infeliz não sabe o que todos nós passamos todos os dias, não tem noção que temos uma família para alimentar. Pessoas como ela não dão valor à outras pessoas. Todos temos nossos infernos, frustrações, arrependimentos entre outras coisas. Mas se ela teve um mal atendimento de um colega nosso, a mesma não pode generalizar. Trabalho com vendas a 25 anos. Estou desempregado desde novembro de 2018. Estou trabalhando como motorista de aplicativo para poder pagar minhas contas e sustentar minha família”

“Eu não discordo dessa menina, não. Ela falou com muitas palavras duras e pesadas, erradas talvez, mas ela não tá errada, não. Eu, sinceramente, estou nisso aqui porque eu não arranjei um trabalho qualificado bom. Mas, sem dúvida, eu de certa forma me sinto fracassado, sim. E eu sei que é digno estar correndo atrás pra sustentar a família”

“Qualquer que seja o emprego, cara, você não pode se sentir fracassado, não. Ninguém tá falando que isso aqui é maravilhoso, não. Mas é o que ta sustentando a sua família. Não dá pra ficar cuspidando no prato que come não, cara. Não tá bom é correr atrás, estudar a mandar bala, velho. Certo? O país não tá fácil pra ninguém”;

“Com 14 milhões de desempregado e um pai de família ganhando 150 reais por dia, honestamente, pode se considerar um vitorioso. Fracasso é quando seu filho vê um pai que não levanta nem pra mijar” (Diálogo entre motoristas de aplicativo em grupo de WhatsApp).

O eixo dominante desta figuração é o “pai de família” e o “guerreiro”. É ele o protagonista de um cotidiano vivido como guerra e provação: sair em busca do sustento para a família. Cumprir a missão envolve o sacrifício de quase não ver e conviver com a esposa e os filhos, devido às longas jornadas e ao frequente trabalho noturno. Quem alinha boas estratégias, disciplina e às vezes um bocado de sorte consegue tirar férias, reservadas para curtir a família. As folgas são também para a família, além de lavar o carro, ou fazer um churrasco ou dar um rolê com amigos.

Quando as contas não fecham, não se consegue bater a meta ou se julga necessário mais trabalho, o encontro com a família é reduzido e prejudicado. São comuns reclamações de falta de sexo e insegurança do (não) cumprimento do “papel” de marido.

“Você não quer mais nada da sua vida. É só dinheiro. Você só trabalha e dorme. Você fica vegetando (...). Fora que deve levar chifre pra caralho da mulher. Porque um camarada que trabalha 15, 16 horas por dia ele vai chegar em casa e vai fazer o que? Ele vai dormir. E a mulher vai ficar falando, doída por um sexo legal, um motelzinho. No Dia dos Namorados eu vi, o cara me disse ‘putz, mano, um monte de dinâmico aí e eu tenho que sair com a minha mulher’. Aí eu falei ‘não, não sai não, mano. Fica tranquilo que outro vai sair’”;

“Às vezes eu saio e fico 14, 15 horas na rua. Aí minha esposa reclama. Fala que eu esqueço dela. Você acaba tendo muitos problemas, problemas familiares. Agora eu tenho um menino que tem pouco mais de um mês de vida. Agora eu não to nem conseguindo dormir direito, porque o moleque chora pra caramba. E as vezes eu nem consigo sair pra trabalhar porque eu não durmo e fico com medo de provocar um acidente. E eu também to tentando ficar mais em casa pra curtir ele e essas coisas. Porque meu, a gente também tem que dar prioridade pra família da gente” (Depoimentos de motoristas de aplicativo em conversa no WhatsApp).

Em uma corrida longa para o aeroporto de Guarulhos, que extrapolou e muito o tempo previsto devido a um congestionamento, um motorista de aplicativo me pediu licença para ligar

para a esposa. Era uma chamada de vídeo. Ela atendeu irritada e questionando a demora da ligação. O motorista mostrou o interior do carro, inclusive o passageiro (eu), dizendo ser para o aeroporto e explicando o “atraso”, o que pareceu amenizar a situação. Ao desligar, Maurício (42) contou que a mulher insiste para que ele telefone entre uma corrida e outra, já que não se encontram em casa, devido ao desencontro de horários. A esposa trabalha em um laboratório como técnica de enfermagem.

Mas ligações também servem, para provar que a atividade não está encobrendo um adultério. O caso de Maurício me pareceu inusitado e até anedótico, mas, para a minha surpresa, verifiquei tratar-se de estratégia e demanda comum entre esposas e maridos que trabalham como motoristas. Evidencia-se a restrição da vivência familiar, como condição e consequência de seu provimento. Quando as jornadas se tornam muito extensas, esta restrição se transforma em certo esvaziamento, desgaste ou adiamento destas relações; característica compartilhada e determinante destas classes.

Este esvaziamento tem um ponto limite. O trabalho no trânsito potencializa um temor típico do “pai de família”: o de não voltar vivo para casa. A morte é uma constante no cotidiano e no imaginário compartilhado de motoristas e entregadores de aplicativos, ainda que de modo diferente para uns e outros. Enquanto para os motoristas a morte é, mais expressivamente, consequência do assalto e do sequestro, para os entregadores ela é fruto da violência no trânsito. Esta presença constante da morte é elaborada frequentemente como impedimento do reencontro com a família: ser o próximo a deixar mulher e filhos desamparados, por conta das injustiças de um mundo hostil, regido por ganância, imprudência, violência e desvalorização do “trabalhador”.

“Ontem minha esposa falou [pro meu filho] quando eu cheguei: ‘fala para o seu pai não demorar muito para chegar, porque se não você não vai abrir o portão. Aí eu falei: tem muitos filhos que esperam o pai chegar e ele não chega. E quando o pai vai para o hospital, tá no lucro. Quando morre, tem muitos filhos esperando o pai chegar para abrir o portão e o pai não chega”;

“É foda. Meu filho acorda junto comigo às 8. Infelizmente, nós temos que dirigir pra nós e pro povo, se não é triste o final”;

“Até os 6 anos você é o herói dele. O meu tem 14. Minha filha quando tinha 2 anos conhecia até o barulho do motor da moto” (Diálogo entre entregadores de aplicativo em grupo de WhatsApp).

“Que Deus abençoe a cada um e que nossas metas possam ser alcançadas, principalmente retornar todos os dias para o seio da nossa família” (Mensagem de motorista de aplicativo em grupo de WhatsApp).

Como sugerido anteriormente, aderir aos aplicativos como estratégia para garantir sustento e fruição é um ato que, frequentemente, mobiliza a oposição entre o trabalho e o crime. O que é tão mais intenso quanto mais se está falando de jovens não-brancos, pobres e



periféricos, dada sua condição coletiva de maior vulnerabilidade e desgarantia. Trata-se de uma opção pela vida dura e pelos sacrifícios do trabalho tido como honesto e legítimo, em detrimento da vida fácil do mundo do crime, marcada por desfrute imediato e pela instabilidade e risco permanentes. Mais que uma elaboração individual, a oposição entre as figuras do trabalhador e do bandido é um dispositivo histórico de construção de fronteiras sociais, raciais e territoriais, bem como de sua gestão<sup>86</sup>.

Discutindo a relação entre juventude, crime e política a partir de pesquisa etnográfica em São Paulo, Thais Pavez (2015) apresenta a via do trabalho como o caminho oposto ao do crime, cujo desfecho seria a algum dos chamados três “Cs”: caixão, cadeia ou cadeira de rodas (p. 136). Pavez sustenta que a união afetiva e os empregos mais disponíveis são “os principais elementos de estabilização para o jovem que começa a tentar o caminho do trabalhador” (p. 138), resistindo à sedução do dinheiro fácil e imediato da vida criminal. O que pode ser sintetizado na ideia de que o trabalho dito honesto e a constituição de família se contrapõe ao risco de morte, prisão ou invalidez, desfechos previsíveis na imprevisibilidade e ausência de controle da “Vida Loka” (Pavez, 2015; Feltran, 2011).

Pode-se traçar um paralelo entre a sedução e os riscos da “Vida Loka” entre jovens periféricos e majoritariamente não-brancos e a cultura “gangsta”, de que fala bell Hooks (2004), discutindo o caso norte-americano. Se, historicamente, trabalho e salário decentes foram considerados pelos homens negros norte-americanos o caminho para restaurar sua masculinidade patriarcal, garantindo seu sustento individual e familiar, a deterioração da economia e o aumento geral do desemprego, no correr da segunda metade do século XX, esvaziou a promessa, convertendo o “trabalho honesto” em “escravidão assalariada”.

Para Hooks, a privação e a humilhação no trabalho constituem um “duplo risco [que] tem sido o terreno fértil para um profundo cinismo sobre a natureza do trabalho. (...) A masculinidade patriarcal era a teoria e a cultura *gangsta* era sua prática final.” (pág. 24). Entre outras saídas mais restritas, como o mundo esportivo e a música profissionais, é o universo do crime que se apresenta como campo de resgate do desfrute e da autoestima por meio do dinheiro fácil, desertando trabalhos precários, salários baixos e ambientes racistas.

No entanto, este movimento que combina ceticismo, insubmissão e realização imediatas, fundado na equivalência entre vida e dinheiro, produz morte. Diz Hooks que:

“É por isso que muitos deles estão mortos. A cultura *gangsta* é a essência da masculinidade patriarcal. A cultura popular diz aos jovens negros que apenas o predador sobreviverá. (...) ética de ‘cada um por si’ (...) a culminação lógica dessa ética, no nível pessoal, é que os fracos são vistos como a presa natural e justa dos

---

<sup>86</sup> A esse respeito, ver Clóvis Moura (2019) e Teresa Caldeira (2011).

fortes. Essa é a ética que muitos meninos em nossa sociedade aprendem com a mídia de massa, mas meninos negros, muitos deles órfãos, levam isso a sério. (...) porque eles não podem adiar a gratificação.” (pág. 26-27).

Entre a humilhação da “escravidão assalariada”, o desemprego e a cultura “gangasta”, Hooks chama atenção ainda ao ressurgimento do empreendedorismo negro nos anos 1990, cujo sentido apresenta nos seguintes termos: “possuir o próprio negócio e ser o chefe permitiu que homens negros individualmente encontrassem dignidade no trabalho” (pág. 28).

A elaboração reforça a hipótese de uma “fuga do emprego”, no contexto de sua desconstrução objetiva e subjetiva, sugerida anteriormente, somada à ideia de que a adesão aos “apps” racionaliza e leva ao limite a cisão discursiva entre trabalhador e bandido, reforçando-a e atualizando-a. Nestes termos, a fuga do crime e do trabalho precário encontra nos aplicativos um terreno de viabilização do sustento e fruição individual e familiar e de recuperação da autoestima. Esta alternativa é construída individual e socialmente em oposição à humilhação e desvalorização do trabalho precário e à imprevisibilidade e risco constante de morte da atividade criminal, que em suas dimensões individuais e estruturais são determinadas pelas condições periférica e racializada majoritária destes sujeitos.

Esta dupla recusa, como sugere Pavez (2015), tem na união afetiva um fator fundamental de realização de um plano de estabilização e proteção da vida. Ao que se deve acrescentar, a partir dos relatos de entregadores e motoristas apresentados, a parentalidade que completa uma determinada concepção de constituição familiar e realização masculina. A figura subjetiva imbricada neste diagrama aproxima-se da masculinidade patriarcal tal como descrita por bell Hooks. Segundo a autora, o pensamento patriarcal “insiste que a presença de um pai é necessária na vida familiar porque os homens são protetores e provedores superiores” (p. 105).

A determinação em prover e proteger a família – especialmente a mulher, os filhos e a mãe –, expressa em tantos relatos dos sujeitos desta pesquisa, se situa em um contexto específico, marcado por dois elementos: o abandono paterno e a orfandade decorrente de morte violenta na Região Metropolitana de São Paulo. A saída do pai do lar foi apontada no primeiro capítulo desta tese como condição compartilhada pelas camadas mais vulneráveis que confluem aos mercados uberizados de entregas, aproximando gerações distintas.

Ao mesmo tempo, cabe registrar que durante a década de 1990, a Região Metropolitana de São Paulo e a capital, em particular, acompanharam um forte aumento da taxa de óbitos de natureza violenta, sendo “os lugares mais violentos do País e alguns dos centros urbanos mais violentos do mundo” (Adorno e Neri, 2019, p. 175). O que estabeleceu uma experiência compartilhada nas periferias paulistanas de proximidade com a morte de homens negros, que

não raro eram pais. Na síntese de Tiarajú D’Andrea (2020), “Na década de 1990 havia um genocídio em curso. Nunca na história de São Paulo o índice de homicídios foi tão alto, e estes ocorriam principalmente na periferia. O principal alvo do genocídio eram (são) corpos negros masculinos.” (p. 23).

O campo de significados construído em torno de “levar o pão” e “voltar vivo para a casa”, não pode, portanto, ser separado do contexto, da experiência e do trauma coletivo descritos. Neste sentido, o desejo e a determinação em ser “pai de família” se trata de uma busca persistente por descontinuar a experiência de abandono e/ou ausência paterna e familiar<sup>87</sup>. E, ao mesmo tempo, de realizar-se plenamente enquanto sujeito, tendo como baliza um ideal de masculinidade que se estrutura na figura do provedor e protetor. bell Hooks (2004) demonstra o processo complexo e contraditório como a decidida afirmação da vida e da dignidade negadas, de homens negros e de brancos desprivilegiados, acaba por reforçar – em dinâmicas econômicas, ideológicas e psicológicas – condutas e visões de mundo conservadoras e dominadoras. O que recai sobre outros homens e sobre suas próprias famílias, mas também sobre si mesmos, produzindo raiva e insegurança.

De todo modo, a afirmação da vida e da dignidade correspondem, pragmaticamente, a conseguir dinheiro suficiente para o sustento e a fruição individual e familiar e, ao mesmo tempo, permanecer vivo. No contexto dos anos 2010, a uma multidão de homens jovens ou adultos, majoritariamente não-brancos e moradores de periferias, crescidos e socializados nos anos 1990 e 2000, o trabalho nos aplicativos se oferece como peça importante no difícil desafio de ser “pai de família”. Daí o curto-circuito provocado pela presença e constante ameaça de morte violenta no cotidiano do trabalho de motoristas e entregadores de “app”. A escolha pelo caminho duro do trabalho por conta compreende uma recusa implícita no diagrama das identidades periféricas: a escolha por não se expor à morte violenta. Quando esta ameaça se torna sistemática e cotidiana, a legitimação construída se esvazia.

Este quadro se completa com a impunidade: ou a impunidade dos “bandidos”, no caso dos latrocínios, ou a impunidade dos ricos, no caso das mortes decorrentes de acidentes de trânsito, que envolvem desde mudanças de faixa de a devida sinalização até colisões provocadas por condutores sob efeito de bebidas alcólicas. As mortes de motoristas costumam instalar um conflito interno às classes populares e aos territórios periféricos, opondo o “trabalhador” ao “bandido”. As mortes de entregadores, por sua vez, instauram um conflito entre classes, devido ao frequente envolvimento automóveis SUVs e esportivos de alto valor e ao pagamento de

---

<sup>87</sup> Agradeço a Muryatan Barbosa pela atenta e sensível sugestão para que esta questão fosse trabalhada.

fiança e imediata soltura dos responsáveis. Em ambos os casos, a vítima é sempre um “trabalhador”, “guerreiro” e “pai de família”. “Vale a pena?” é pergunta constante. Não (apenas) pelo dinheiro, mas pela própria vida, cujos valor e sentido são conferidos pela família.

É comum entregadores fixarem bilhetes, desenhos e até sapatinhos de filhos pequenos nas “bags”. Levar uma representação da família à jornada é levar ao campo dos conflitos violentos travados entre motos e carros pelo espaço urbano a afirmação da humanidade do entregador que, em sua percepção, é negada no entrecruzamento das múltiplas relações que conformam sua atividade e cotidiano. A família e seus sentidos são mobilizados para moralizar de alguma forma as relações sociais que se constroem ao largo de sua dignidade e reconhecimento, naturalizando e rotinizando o risco de vida e à morte.

### **3.4 Uberização, violência e (in)segurança**

Não voltar vivo para casa é o limite de um encadeamento de situações violentas rotineiras entre motoristas e entregadores de aplicativos. O trabalho no trânsito é realizado com meios de alto valor financeiro, próprios ou sob a própria responsabilidade, em longas jornadas, em quaisquer períodos e condições e sem garantias é terreno fértil para diversos riscos: acidentes, brigas, assaltos, sequestros e assassinatos. Em comum, todos envolvem certa sobreposição entre corpo e máquina, sujeito e propriedade, que conformam uma só figura no cotidiano, mesclando o trabalhador aos seus meios de trabalho.

A atividade uberizada, como vimos, pressupõe a posse e a responsabilidade sobre os meios de trabalho, vinculados diretamente aos sacrifícios e às necessidades individuais e familiares. Perder os meios de trabalho é perder os meios de garantir o sustento e a dignidade de si e de seus dependentes. Daí que, independentemente do dano físico, o risco ou a ocorrência de roubo ou acidente ative um modo de desespero, relacionado à inviabilização do trabalho e ao não cumprimento e satisfação de compromissos e necessidades.

Veículos e aparelhos celulares são protagonistas das ilegalidades urbanas contemporâneas. Há décadas, o roubo de carros é um “problema público”, “diretamente associado à representação da violência urbana”, com “centralidade nas dinâmicas criminais, suas conexões com mercados ilegais” e foco de esforços estatais de regulação e repressão (Feltran e Motta, 2021, p. 46). Partindo da noção de “economia da incerteza”, como “mecanismo central de reprodução do capitalismo contemporâneo”, Feltran e Fromm (2020), sugerem que a indústria de carros roubados em São Paulo, fomenta “uma série de outras atividades e circuitos econômicos altamente lucrativos, tais como o rastreamento e recuperação

de veículos, as tecnologias de segurança e monitoramento e, no limite, a amplificação do faturamento da indústria automobilística” (ibidem, p. 146-147).

Ao mesmo tempo, com a plena informatização e digitalização de serviços e relações cotidianos, incluindo atividades bancárias e financeiras e vínculos familiares e imediatos, os celulares permitiram um salto no alcance e nas possibilidades de golpes e extorsões<sup>88</sup>. Mais que o próprio aparelho, a concentração de informações salvas ou passíveis de serem nele acessadas constitui uma nova fronteira criminal, motivando furtos, roubos e sequestros.

Neste contexto, os mercados uberizados em seus termos de operação acabaram por atrair ações criminosas, estimulando, inclusive, sua sistematização e especialização. Em linhas gerais, roubar trabalhadores de transporte e logística de aplicativos envolve a certeza de que as vítimas estão portando ou movimento dinheiro e em posse de celulares e veículos, além da possibilidade de chamar a vítima ao encontro do criminoso. Os assaltos visando roubo de carros de aplicativos – e, em menor proporção, motos – tornaram-se rotina nas cidades brasileiras, evoluindo com relevante frequência para sequestros e assassinatos.

Ao mesmo tempo, tornou-se prática entre assaltantes utilizar “bags” de entregas para realizar ações ilegais. A estratégia intensifica a associação dos entregadores ao crime, fomentando violências simbólicas e físicas no dia a dia, notadamente por parte das forças policiais. Por fim, em outro registro de violência, o trânsito tornou-se terreno de tragédias diárias envolvendo entregadores, potencializando o que já ocorria com a antiga classe de motoboys, em função da quantidade de entregadores nas ruas e da menor experiência e habilidade de muitos que aderem às atividades.

### **3.4.1 A guerra entre “trabalhadores” e “bandidos”**

As figuras do “trabalhador”, do “guerreiro e do “pai de família” se constituem por inteiro em oposição a do “bandido” e de sua ameaça a propriedade e a vida. A precariedade que estas duas figuras compartilham na origem se bifurca em destinos conflitantes na decisão moral entre a “vida fácil” e imprevisível do crime e a vida dura do trabalho honesto, como discutido anteriormente. Trajetórias traçadas no pertencimento comunitário compartilhado e na disputa (e negociação) cotidiana de suas fronteiras e regimes de legitimidade (Feltran, 2008, 2011; Telles, 2006). Os encontros trágicos e cotidianos destes sujeitos pela cidade são vividos como

---

<sup>88</sup> Ver: <https://www1.folha.uol.com.br/cotidiano/2021/06/criminosos-de-sp-agora-roubam-celulares-para-limpar-contas-bancarias-das-vitimas.shtml>, acessado em 01/11/2021 e <https://noticias.r7.com/sao-paulo/roubos-de-celular-seguidos-de-extorsao-crescem-8-vezes-em-sp-27112021>, acessado em 01/11/2021.

conflito permanente. A dramaticidade e o caráter sistemático destes crimes nas rotinas do trabalho uberizado transformam cada dia de trabalho em um dia de guerra.

Nas entrevistas que realizei com motoristas de aplicativo, praticamente todos já haviam sido assaltados, alguns mais de uma vez, em ações que envolviam armas de fogo. Sequestros relâmpago, imobilizações, amordaçamentos, coronhadas e estrangulamentos também são comuns entre a categoria. A violência em questão não se restringe, portanto, a assaltos no semáforo, envolvendo, frequentemente, momentos de tensão em que a vítima fica sob o domínio de criminosos, forçada a dirigir, no banco de trás ou preso no porta-malas.

Nos grupos de WhatsApp, o tema da (in)segurança, da violência e da criminalidade é um dos que mais frequentes e que mais gera engajamento. Assaltos são prontamente informados aos demais, para que outros motoristas evitem a região da ocorrência. Familiares entram em contato com administradores dos grupos para que excluam o número roubado. É prática rotinizada entre a categoria o compartilhamento nos grupos da própria localização em tempo real, quando o motorista considera estar em uma corrida de risco.

Ao deixar um passageiro no interior ou próximo a uma “quebrada”, muitas vezes o motorista desliga o aplicativo até se distanciar do local, para evitar receber chamadas ali. Só depois de se afastar, liga novamente o “app”. Ao chegar à localização de um passageiro que chamou a corrida e se deparar com uma dupla ou trio de homens lidos como negros e/ou pobres e periférico, o motorista considera estar em risco. O mesmo acontece quando a corrida é chamada por uma mulher e, no momento do embarque, ela está acompanhada por dois homens. Ou, então, quando a pessoa que entra no carro não é a mesma que pediu a corrida. A sensação de risco é tão maior quanto mais o passageiro tem as marcas sociais, raciais e territoriais associadas ao crime.

Não é incomum uma pessoa pedir uma corrida para outra, ainda mais em saídas de bares, festas, restaurantes ou mesmo do trabalho. A prática, contudo, é considerada pelos motoristas como uma das estratégias mais eficazes adotadas por criminosos, uma vez que, ao aceitar prestar o serviço para o passageiro não cadastrado, deixa-se de dispor da identidade e das informações que servem de base à confiabilidade da operação. Abre-se mão também de registrar o rastro de um eventual criminoso no interior do mercado. Por isso, os motoristas clamam pela proibição do expediente.

Muitos motoristas escolhem o lado da rua em que vão parar, dificultando o acesso à porta traseira esquerda e regulam os bancos do carro para dificultar que um passageiro sente atrás de si. Se o passageiro insistir em ocupar o lugar, é mais um sinal de alerta. Os adesivos obrigatórios que identificam o carro à serviço de aplicativos são considerados chamarizes para

criminosos. Por isso, são escondidos ou removidos temporariamente, ao entrar e transitar por uma “quebrada”. Não por coincidência, a obrigatoriedade do adesivo gerou intensos protestos da classe dos motoristas de “app” junto ao poder público.

As estratégias coletivas de motoristas para lidar com a questão da violência no dia a dia são engenhosas e diversas. Existem grupos de WhatsApp voltados exclusivamente para o monitoramento mútuo de colegas, em que não são permitidos outros assuntos e longas conversas, de modo a garantir que todos acompanhem sem distrações o que está acontecendo com um colega que compartilha a localização. Nestes grupos, muitas vezes existem códigos – uma palavra ou imagem – combinados entre os motoristas para acusar uma situação de risco sem que o passageiro-suspeito perceba se tratar de um alerta, caso veja a tela do celular.

Há também os aplicativos de apoio desenvolvidos por/para motoristas, que oferecem funcionalidades voltadas ao controle financeiro e potencialização de ganhos, com modelos de planilha e mapeamento de regiões com boas corridas, além de locais com bons preços de combustíveis, peças para a manutenção ou um bom prato comercial. Mas a funcionalidade fundamental destes aplicativos é mesmo aquela que busca oferecer segurança por meio da construção de uma comunidade de trabalhadores uberizados em rede.

Os aplicativos rodam em segundo plano, de modo que, uma vez ligado, nada na tela do celular do motorista afixado no painel do carro indique seu funcionamento. Com comandos do motorista, o aplicativo grava áudio e vídeo, além de transmitir em tempo real sua localização e trajeto, com origem e destino, emitindo alertas para todos os outros motoristas que compõem a rede, considerando a região, o destino e seus riscos. Além disso, existem botões e dispositivos independentes do celular, que podem ficar embaixo ou na lateral do banco ou atrás do volante, e que acionam o aplicativo e suas funcionalidades, emitindo alertas de perigo para os colegas ou mesmo para a polícia.

Alguns grupos de motoristas combinam ainda códigos com os faróis e sinalizadores do próprio carro, que podem ser comunicados quando um motorista de aplicativo cruza com outro em uma via, informando a situação de risco, para que o colega encaminhe alguma solução. A prática, utilizada por taxistas e condutores em estradas, é antiga. Quando algum motorista fica sem dar informações por muito tempo aos grupos dos quais faz parte ou à própria família, logo a comunicação acontece, mobilizando dezenas de grupos com a placa do carro, o nome, uma foto a descrição da última localização compartilhada ou informada.

Esta densa camada do cotidiano da classe de motoristas de aplicativo é terreno fértil para um dinâmico mercado de seguros e soluções de segurança, como alarmes e localizadores, como sugerem Feltran e Fromm (2020). A ele se somam os próprios aplicativos especializados

e suas versões “premium”, que são pagas. O tema da (in)segurança e da violência gera, ainda, grande audiência nos canais de motoristas youtubers, estando entre os vídeos mais assistidos e comentados. Vale lembrar que estes canais geram renda aos que alcançam determinado desempenho, sobrepondo a dimensão solidária e comunitária dos motoristas com a monetização no mercado digital de conteúdo.

Os mercados da (in)segurança, suas dimensões legais e ilegais e seus vasos comunicantes, são acoplados ao mercado uberizado de viagens particulares por aplicativo. A indústria de roubo de carros envolve diferentes níveis de especialização, profissionalismo e amadorismo. Existem assaltantes que realizam suas ações sozinhos ou em duplas “amadoras”, geralmente focados em roubar o dinheiro e o celular do motorista e, em alguns casos, pegar o carro para dar um rolê e depois abandoná-lo. Mas há também a atuação de quadrilhas especializadas em roubos e sequestros de motoristas de aplicativo. Estas quadrilhas são investigadas pela polícia, recebendo grande atenção de programas policiais de fim de tarde na TV aberta. Em paralelo, os criminosos são “fichados” pelos próprios motoristas: suas características físicas são levantadas e compartilhadas, as regiões das ocorrências são mapeadas, imagens extraídas dos aplicativos de segurança são editadas em “cartazes” virtuais de denúncia e em instantes estão em centenas de grupos de WhatsApp.

A maioria utiliza estas informações para evitar os criminosos. Outros, contudo, apostam em fazer justiça por conta própria, muitas vezes com armas na mão e em associação com amigos policiais ou envolvidos no ramo da segurança privada. Vez ou outra, assaltantes são rendidos por motoristas de aplicativos que, em grupo, promovem ações de linchamento e humilhação. As ações são filmadas e postas em circulação no WhatsApp, provocando reações de entusiasmo e celebração em boa parte dos membros. Não é desimportante frisar que as vítimas destas ações de justiça privado são, em geral, adolescentes ou homens jovens, negros e periféricos<sup>89</sup>. São “peixes pequenos” e os motoristas sabem disso. A ação parece cumprir mais um papel de vingança e gozo, anestesiando o medo e a sensação de impotência do que, propriamente, inspirar mais segurança no dia a dia.

O pânico coletivo da classe pode ser dimensionado pelos números de assassinatos de motoristas de aplicativo no Brasil. Um levantamento feito pela TV Globo mostrou que ao

---

<sup>89</sup> A esse respeito, é válido observar o que colocam Feltran e Motta (2021): “Entre 2012 e 2016, de 60% a 70% dos homicídios cometidos por policiais no município de São Paulo foram relacionados a roubos e furtos de veículos [...] As causas da regularidade no perfil das mortes seguramente interseccionam o fato de jovens negros e favelados ocuparem, por excelência, os postos mais baixos nos mercados ilegais de drogas, armas, veículos e roubos (Hirata, 2018; Feltran, 2019, 2020). Morrem prioritariamente jovens negros favelados e que estão inscritos nos degraus baixos dos mercados ilegais” (p. 50-51)



menos 43 motoristas de aplicativo haviam sido assassinados durante o trabalho entre janeiro e junho de 2021<sup>90</sup>. Não existem estatísticas específicas e precisas sobre as ocorrências envolvendo a categoria, devido à falta de especificação nos boletins de ocorrência e à distinção reivindicada pelas empresas entre crimes que ocorrem durante uma corrida ou não. De todo modo, notícias de todo o Brasil circulam diariamente pelos grupos de WhatsApp, gerando uma espiral de medo e revolta entre a classe.

Entre o fim de 2016 e meados de 2018, foram 12 assassinatos na Grande Porto Alegre. Segundo levantamento do Jornal Zero Hora<sup>91</sup>, durante esse período, na capital gaúcha, a atividade criminosa migrou dos taxistas para os motoristas de aplicativo, devido às condições genéricas de seus carros, que podem ser mais facilmente vendidos ou utilizados para assaltos. Entre o início das operações dos aplicativos na Grande Fortaleza (CE), em novembro de 2017 e setembro de 2018, também foram doze assassinatos de motoristas<sup>92</sup> na região metropolitana, segundo o Portal G1. Entre 2017 e 2021, foram 35 assassinatos no Estado do Ceará<sup>93</sup>.

Sendo recorrentes e massificados, os assaltos, sequestros e assassinatos não são situações-limite, mas situações típicas. Os relatos dos assaltos e sequestros envolvem o uso de armas de fogo e facas, ameaças como “explodir a sua cara”, “te furar todinho”, “arrancar seus dedos”, “cortar seu pescoço”, “furar você de bala”, “você não vai ver mais ninguém”. Frases que acompanham instruções como deixar as mãos no volante, não olhar para trás e manter o rosto para frente, não ligar a luz e não parar em semáforos.

O assalto pode progredir para um sequestro dependendo da quantidade de dinheiro que o motorista dispõe no momento, se tem celulares extra, se o carro é mais ou menos valioso e do objetivo inicial dos criminosos. Cinco minutos, cinco horas ou dois dias, são momentos de tensão extrema que geram traumas e danos psicológicos individuais e coletivos. A preocupação com os meios de trabalho que também são propriedade é sempre presente. Mas, maior que ela é a preocupação com a família. Ao anúncio do assalto, portanto, responde-se comumente “sou trabalhador” ou “sou pai de família”, “tenho mulher e filhos”.

Denis, 31, me relatou seu sequestro em entrevista para esta pesquisa. Por volta das 23:00, no fim de sua jornada, Denis deixou um passageiro na avenida Vital Brasil, Zona Oeste

---

<sup>90</sup> Ver: <https://g1.globo.com/fantastico/noticia/2021/06/06/exclusivo-mais-de-40-motoristas-de-aplicativo-foram-assassinados-em-2021-no-brasil-aponta-levantamento.ghtml>, acessado em 05/11/2021.

<sup>91</sup> Ver: <https://gauchazh.clicrbs.com.br/seguranca/noticia/2018/07/doze-motoristas-de-aplicativos-foram-mortos-desde-2016-na-regiao-metropolitana-cjikoqvtc0sdi01qob0cvlghd.html>, acessado em 05/11/2021.

<sup>92</sup> Ver: <https://g1.globo.com/ce/ceara/noticia/2018/09/19/doze-motoristas-de-app-foram-assassinados-na-grande-fortaleza-desde-julho-de-2017.ghtml>, acessado em 05/11/2021.

<sup>93</sup> Ver: <https://www.opovo.com.br/noticias/ceara/2021/09/11/sobe-para-35-o-numero-de-motoristas-de-aplicativo-mortos-no-ce-desde-2017.html>, acessado em 05/11/2021.

de São Paulo e logo recebeu outra chamada na região. O passageiro estava na Avenida Escola Politécnica. Ele conta que era novato e ainda não tinha o “raciocínio rápido”, para agir e cancelar a corrida. A “Politécnica” é considerada uma das mais perigosas da cidade por motoristas de aplicativo.

Denis pegou o passageiro, que estava sozinho. Mais adiante na corrida, o rapaz pediu para que ele encostasse para pegar um amigo, em uma rede de *fastfood*. Assim que o segundo homem entrou no carro o assalto foi anunciado. Durante toda a madrugada, rodaram a Zona Oeste de São Paulo e alguns lugares do município de Osasco. Denis Forneceu senhas de cartão para saques e compras. As orientações da dupla de criminosos eram acompanhadas por ameaças duras de um deles, que manuseava uma arma. O outro, “era até educado e estava bem seguro”. Depois de uma pancada, Denis foi amarrado e colocado no porta-malas.

Sem ter noção do tempo e achando que seria levado para um cativeiro ou assassinado, percebeu que o carro parou e parou de ouvir as vozes de seus agressores. Com medo de gritar e sofrer represálias, ficou quieto, até que começou a sentir muito calor. Durante alguns segundos, chegou a pensar que o carro estava sendo incendiado, mas então percebeu que sentia o calor do sol da manhã na lataria do veículo. Em um mistode de choque e alívio, Denis conseguiu destravar o banco traseiro, sair do porta-malas e, então, sair do veículo, que tinha os pneus murchos. Estava em um terreno cheio de mato, próximo à Rodovia Raposo Tavares. Fraco e muito assustado, sem carteira ou celular, andou por alguns quilômetros até encontrar um posto de gasolina, onde encontrou um motorista de aplicativo que lhe ajudou a avisar a família e os amigos que estava vivo. A esta altura, motoristas de toda a cidade o procuravam e amparavam sua esposa e sua mãe. Felizmente, Denis reencontrou a família.

Depois da experiência, Denis teve depressão e passou a sofrer com crises de ansiedade. Seu carro não foi levado, mas, com medo de rodar com o veículo que poderia estar marcado pelos seus sequestradores, optou por vendê-lo e trabalhar com um carro alugado. Além do incômodo de refazer todos os documentos, Denis teve um custo extra com celular, passou a gastar com remédios psiquiátricos e fez um seguro de vida – “não posso deixar minha mulher e minha mãe desamparadas, porque pode acontecer de novo. Você nunca sabe”. Seguiu trabalhando nos aplicativos, mas não mais à noite. Convenceu a família a mudarem de bairro, com medo dos criminosos.

O trauma de Denis é o de muitos motoristas, mas também de familiares. Rodrigo, 24 anos, também foi assaltado e obrigado a rodar com os criminosos por algumas horas para fazer saques em caixas eletrônicos, mas no seu caso foi a namorada quem desenvolveu um quadro de ansiedade. Rodrigo prometeu telefonar à namorada sempre que possível: “se eu não mando ela

fica paralisada, aí não consegue fazer as coisas dela, já achando que aconteceu de novo”. Muitos acabam abandonando a atividade após uma situação traumática como essa. Mas a maioria retorna aos aplicativos, fazendo algumas adaptações e convivendo com o medo, que se combina ao estresse diário do trânsito e da objetificação exigida no trato com os passageiros. O medo é um dos componentes desta “bomba relógio”, como diz Rogério:

“O medo vai deixando o cara tipo assim meio alerta o tempo todo, sabe? É o medo de um filho da puta desses te matar e você não ver mais sua família, deixar eles desamparados. O cara tem que se cuidar e tentar sair disso, porque vai virando uma bomba relógio. Essa é a doença da gente” (Rogério, 49, motorista de aplicativo).

Reforçada em cada conversa e relato, a sensação majoritariamente compartilhada entre motoristas, é que contam apenas com a própria sorte, seus colegas e suas estratégias para enfrentar as ameaças cotidianas sobre sua vida, sua família e sua propriedade. Mas este cotidiano não pode ser deixado, afinal, é ele que garante a vida, a família e a propriedade.

### **3.4.2 “Uma vida vale mais que outra?”: democracia, discriminação e (in)segurança**

Esta sensação de medo e prejuízo a relação com a família, como já indiquei, mas também com o Estado, com as plataformas, com os passageiros e com a cidade, assumindo uma feição específica em cada caso. Em relação aos passageiros e a plataforma, a percepção corrente entre os motoristas é a de que a plataforma não desenvolve, aplica e exige medidas e mecanismos de segurança igualmente entre trabalhadores e usuários. Esta distribuição desigual da segurança se expressa em dois fatores particulares: o cadastro e as informações de localização, destino e origem. Enquanto os motoristas se percebem vigiados e investigados pelas plataformas, que exigem e prospectam um grande volume de informações, os passageiros não parecem passar pelo mesmo escrutínio. Daí a indagação de um motorista durante conversa sobre o tema: “uma vida vale mais que outra?”.

Desde o início das operações dos “apps”, diversos elementos estiveram em jogo neste quesito: foto, nome completo, número de documento e ser ou não titular do cartão de crédito. As informações dos passageiros cadastrados têm valor relativo, contudo, enquanto a plataforma tolerar que as corridas sejam chamadas para terceiros. Constrangidos pela dinâmica da avaliação e das notas e sabendo que o cruzamento de informações é função da plataforma, os motoristas não conferem com os usuários suas informações, a não ser o nome. Reivindicam, contudo, que o controle e a conferência sejam mais rigorosos. Ao evitar tal rigor, a plataforma está optando por preservar a experiência e o conforto do passageiro em detrimento da segurança do motorista, exposto ao risco de violência.

Esta dimensão reforça o sentido da relação entre motoristas e passageiros discutido no capítulo anterior, em que o benefício do usuário corresponde ao prejuízo do trabalhador. Tensão em grande parte sufocada, devido à sujeição do trabalhador ao usuário estabelecida pela transferência da vigilância e da avaliação ao consumidor. Desincentivado na relação frente a frente, o conflito se desdobra em estratégias que podem ser consideradas – e frequentemente são de fato – social, racial e territorialmente discriminatórias. O que é passível de punição pelos aplicativos, além de sê-lo também pela lei, em caso de racismo.

Este conflito institui no centro da relação entre trabalhador e consumidor uma rivalidade inconclusiva entre o pluralismo e o universalismo, por um lado, e o direito e (auto)proteção da vida, por outro. Esta tensão exerce um papel fratricida do ponto de vista democrático, dado que a razão concedida a um ou outro produz no polo desfavorecido senão a condição efetiva, a percepção da desvalorização de sua vida e dignidade em favor do outro. Neste circuito fechado, ou o motorista deve se expor mesmo considerando estar pondo em risco a própria vida e propriedade, ou o passageiro deve sujeitar-se à discriminação. De uma perspectiva democrática, universalista e pluralista, qualquer posição é destrutiva.

A plataforma, por sua vez, é vista como ente que protege sua imagem, clientela e lucro, às custas da vida dos motoristas. Reproduz-se no plano da (in)segurança o que já se apontara no plano econômico. Desde 2014, quando os aplicativos chegaram ao Brasil, com a Uber, muitas mudanças ocorreram. Uma delas foi, após anos de reivindicação, a disponibilização para o motorista de uma prévia da região de destino do passageiro. Associado a outros fatores, a funcionalidade fomentou uma prática sistemática de cancelamentos que afetaram passageiros e empresas.

A introdução de códigos de confirmação que o passageiro deve informar ao motorista para controle de que as duas pessoas ligadas pelo aplicativo são as mesmas que estão sendo colocadas em contato também representa um mecanismo que visa dar maior segurança aos usuários – motoristas ou passageiros – por meio do aumento do controle. Além disso, checagens periódicas de documentos, confirmação de endereço e fotos para reconhecimento vão no mesmo sentido. Ainda assim, os bloqueios e exclusões de motoristas em função de suas taxas de aceitação e de cancelamento são consideradas injustas, em grande parte, em função da questão de segurança. Ter o direito de negar ou cancelar uma corrida sempre que se julgue estar em uma situação de risco, sem sofrer prejuízos, é uma das principais reivindicações da classe junto às plataformas. Mas esta “liberdade” não lhe foi concedida.

Outro fator reivindicado por motoristas é uma maior integração entre as plataformas e os órgãos de inteligência e segurança pública. A ausência de estatísticas específicas sobre os

crimes envolvendo motoristas de aplicativo se apresenta como um entrave tanto para a qualidade do enfrentamento a este tipo de crime, quanto para a divulgação e conscientização das condições e riscos que afetam a categoria. Por outro lado, a resistência das plataformas em compartilhar suas informações com o poder público também configura um empecilho ao enfrentamento à violência sofrida pelos trabalhadores. Motoristas entendem, assim, que sua classe é alvo de uma dupla invisibilização no tema da (in)segurança, tanto por parte do poder público quanto privado. Do lado das plataformas, o tema se choca com questões referentes à privacidade e segredos de mercado, o que gera indignação entre os motoristas, ao sinalizar que outros elementos são considerados mais importantes do que a sua proteção.

O tema do crime e da (in)segurança se associa, ainda, ao investimento privado intensivo em tecnologia e ao fortalecimento de uma malha privada de controle e vigilância social. A Uber anunciou, em 2018, a criação de um Centro de Desenvolvimento Tecnológico em Segurança Urbana, com investimento de 250 milhões de reais, voltado a “funções como a tecnologia de *machine learning* – que identifica riscos com base na análise dos dados de milhões de viagens realizadas diariamente”<sup>94</sup>. Já a 99 anunciou desenvolvimentos com inteligência artificial que analisam padrões de comportamento e características do passageiro e das informações de origem e destino visando proteger preventivamente o motorista, bloqueado chamadas e evitando que motoristas sejam direcionadas para áreas de risco. O mesmo sistema foi adaptado para melhorar a segurança de passageiras mulheres<sup>95</sup>.

A resposta ao problema da segurança, nestes termos, aponta para a participação destas corporações no desenvolvimento de mecanismos de mapeamento, classificação e gestão de risco de cidadãos e territórios. Se, por um lado, estas medidas estão em linha com a reivindicação de motoristas amedrontados com sua sistemática exposição à morte e ao roubo; por outro, mais uma vez, instauram uma situação paradoxal do ponto de vista democrático. Afinal, estamos falando de empresas privadas e internacionais que desenvolvem e implementam em escala e por conta própria sistemas tecnológicos de datificação, estratificação, vigilância, controle e distribuição desigual do acesso a consumo e mobilidade, sem transparência, inteligibilidade e controle (Zuboff, 2021; Pasquale, 2015).

A questão remete à “dupla opacidade”, tal como definida por Tarcízio da Silva (2020), isto é, “o modo pelo qual os discursos hegemônicos invisibilizam tanto os aspectos sociais da

---

<sup>94</sup> Ver: <https://www.uber.com/pt-BR/newsroom/uber-centro-desenvolvimento-tecnologico-america-latina/>, acessado em 01/11/2021.

<sup>95</sup> Ver: <https://exame.com/tecnologia/99-cria-novas-inteligencias-artificiais-e-reduz-ocorrencias-em-ate-63/>, acessado em 01/11/2021.

tecnologia quanto os debates sobre a primazia de questões raciais nas diversas esferas da sociedade – incluindo a tecnologia, recursivamente” (p. 432). Silva chama atenção ao fato de que as interfaces e sistemas podem incorporar e sistematizar os preconceitos e discriminações não manifestos, revestindo-os de suposta neutralidade e objetividade e, assim, garantir e potencializar sua reprodução. As aplicações de classificação, processamento e gestão do acesso desempenhadas através de algoritmos, aprendizado de máquina e inteligência artificial devem ser pensadas, portanto, a partir dos termos de seu desenvolvimento. O que inclui *quem* desenvolve e quais vieses estão presentes não apenas no desenvolvimento, mas na seleção dos dados que alimentam o funcionamento dos programas, bem como o seu aprendizado automatizado (p. 445).

Nestes termos, o “racismo algorítmico” de que fala Silva (2021) denuncia e alerta aos desafios e riscos imbricados na questão da (in)segurança nos mercados uberizados de transporte. Mais uma vez, de um ponto de vista democrático, tal movimentação em nome da segurança representa ela própria um risco. O ímpeto (des)classificatório e hierarquizante das plataformas se reproduz para além de sua comunidade e fins imediatos de serviço, passando a mapear, valorar e arbitrar condições e características sociais que as precedem. Entre os riscos, podemos pontuar a potencial automatização das estratégias discriminatórias adotadas artesanalmente por motoristas, utilizados como “treinadores” de máquina.

Ainda que as plataformas sejam percebidas como omissas – e, portanto, insensíveis aos riscos vividos no trabalho –, elas não são o foco do reclame dos motoristas neste tema. Este papel cabe ao Estado e aos “bandidos”. A experiência com a fiscalização e a burocracia cotidianas produzem a figura de um Estado “parasita”, que suga o motorista cotidianamente. Quando o motorista mais precisa do Estado, para proteger a sua vida e o seu patrimônio, ele é omissos ou ineficaz. O sentido de esvaziamento moral e prático do Estado associado não apenas à atuação fiscalizatória, mas à crise e à corrupção é reforçado.

Há, contudo, uma operação nada linear nesta percepção que precisa ser melhor explorada. Afinal, quem é o Estado que deveria combater o crime? Naturalmente, a polícia é a instituição e o agente por excelência para cumprir o papel de ordenar as ilegalidades. Mas não é sobre a polícia que, em geral, os motoristas projetam seu inconformismo e indignação. A polícia é vista como um corpo de pessoas que tentam cumprir o seu papel, mas que são impedidos por outros agentes que, supostamente, teriam interesse em proteger o crime. Estes agentes vão desde “o pessoal dos direitos humanos” até o judiciário, que “solta o bandido” e pune o policial que tenta combater o crime. Toda a gramática punitivista e a ideologia policial

é ativada: o clamor por um Estado de segurança contra um estado de insegurança, como coloca Mbembe (2021).

Neste campo de sentidos, o “bandido” seria aquele sujeito que optou por retirar-se do âmbito da lei e da cidadania, assumindo como via de realização de seu desejo e conforto a agressão à vida e ao patrimônio daqueles que fizeram o caminho oposto: trabalhar honestamente para buscar uma vida confortável, digna e honrada para si e sua família, com muito sacrifício. Ao fazer esta opção, o “bandido” teria renunciado às garantias do Estado e a um tratamento digno. Em outras palavras, teria se convertido em um inimigo na guerra.

“Meus sentimentos, meu amigo guerreiro. Sinto a mesma dor da perda. Também sou motorista de app e sei o quanto é digno nosso trabalho. Já tive problemas de assalto, não é fácil passar por esta situação. O problema é que estes assaltantes não têm alma não tem coração. Mas não vamos perder nossa dignidade. Vamos buscar em Deus a blindagem porque Êle, só Êle, garante nossa vida eterna e protege nossas vidas e família. Deus te abençoe, guerreiro, na luta do seu dia a dia de trabalho. Estamos juntos nesta peleja” (Mensagem de motorista de aplicativo em grupo de WhatsApp sobre um assalto).

A sociedade dos “pais de família” e dos “trabalhadores”, no entanto, estaria em desvantagem, pois seus defensores são limitados por regras que defendem seus inimigos. Os responsáveis por estas regras, nesta elaboração, são aqueles que roubam “por cima”, praticando a corrupção. Os policiais, neste diagrama, são vítimas dos “bandidos” de cima e de baixo. Eles não são como os agentes de trânsito, que cumprem o papel traiçoeiro da “indústria da arrecadação”. Afinal, os policiais também morrem e, quando matam, são punidos pelo Estado. Os policiais, neste discurso, são “guerreiros”, assim como os motoristas, contra tudo e contra todos, em meio a um mundo corrompido.

Esta me parece ser a simplificação de uma elaboração complexa de mundo, circularmente reforçada pelas elaborações cotidianas com as quais tive contato na pesquisa, e que se aprofundam e alcançam um nível mais dramático na experiência cotidiana de violência e medo destes trabalhadores uberizados. Sem dúvida, a ideologia do “bandido bom é bandido morto” e de que os policiais são vítimas dos defensores dos direitos humanos é antiga e está enraizada no mais fundo da formação social, ideológica e psicológica da sociedade brasileira, com forte carga racista e classista (Moura, 2019; Pierucci, 2013). Me parece apropriado sugerir, contudo, que precisamente este fator tão estruturante da sociedade brasileira é potencializado por este regime de trabalho, particularmente pela ausência de garantias e pela responsabilidade pelos meios de trabalho.

### 3.4.3 Militarismo, masculinismo e privatização da ordem

Além do medo decorrente das experiências diretas com a violência criminal, esta aliança com policiais tem raízes na sociabilidade cotidiana. Ainda no início da pesquisa, em 2018, estive em uma reunião de motoristas na praça Charles Muller, em frente ao Estádio do Pacaembu, em São Paulo, que discutiria os últimos preparativos para uma manifestação. Devido ao grande número de motoristas, um conjunto de viaturas da polícia e uma equipe de policiais utilizando motos foram ao local. Com a chegada dos policiais, alguns motoristas ficaram apreensivos com a possibilidade de serem autuados ou estarem inadvertidamente cometendo alguma irregularidade.

Me preparei para uma situação tensa. Imaginei que veria o choque de uma incipiente categoria de trabalhadores com as forças policiais. Não nego um entusiasmo desavisado, que não passou de pura ignorância sociológica. Para a surpresa de alguns dos presentes – e, naturalmente, para a minha – ao se aproximar, o policial reconheceu um motorista e celebrou o encontro: “Adilson!”. Haviam sido vizinhos na periferia da Zona Sul de São Paulo e, durante muito tempo, jogaram futebol aos sábados. Estabeleceu-se uma conversa entre parceiros de um mesmo universo. Mais que isso. Neste mesmo universo, optantes de um mesmo caminho: o do “trabalho honesto”, em oposição à vida fácil do crime. Os motoristas explicaram a situação e pediram apoio dos policiais para que pudessem fazer uma manifestação “sem baderna”, porque “não era igual MST”: “ninguém aqui vai queimar pneu [*em referência a protestos que o MTST então realizava em São Paulo*]. Aqui nós somos pais de família, brigando por dignidade, sem atrapalhar a vida do trabalhador de verdade”.

Como em outros momentos da pesquisa, pensei se tratar de uma coincidência. Mas o episódio me levou a prestar especial atenção a estas relações e, então, constatar sua frequência. E, além da frequência, uma instrumentalização prática desta sociabilidade. Muitos motoristas têm telefones particulares de amigos ou parentes policiais, que são acionados em casos de assaltos e sequestros ou outras ocorrências. Enquanto parte destes vínculos se forma em função da vizinhança ou da família, outra parte se forma pelo pertencimento à mesma igreja. Não é um detalhe desimportante que, diante de risco ou ocorrência, se telefone para um cunhado ou amigo ao invés de ligar para o 190. Alguns grupos de WhatsApp voltados à segurança dos motoristas contam com policiais ou ex-policiais dentre seus membros. Trata-se de um mais um sinal do caráter privatizado, além de sistematicamente securitário, que define a sociabilidade popular, agora “por baixo”.



Como indicado anteriormente, o papel desempenhado por ex-policiais que se tornam motoristas de aplicativo é relevante. Suas trajetórias e experiências são valorizadas pelos novos colegas. As histórias de bravura, resistência física e emocional e perdas dramáticas de companheiros de farda são acompanhadas com curiosidade e deferência; premiadas pelo masculinismo. Mas, além das memórias, esta vivência lega uma rede de vínculos e contatos nas forças públicas e privadas de segurança, e o porte de arma de fogo. Esta intersecção entre grupos de motoristas de “app” e a comunidade das fardas, além de reforçar o vínculo entre sujeitos dos dois grupos, adiciona um caráter militarista ao dia a dia da classe.

Não se trata de uma maioria e nem mesmo de um grande número de motoristas, mas de um grupo específico no interior da classe que exerce influência sobre os demais e dispõe de recursos especiais para lidar com uma situação compartilhada que, para a maioria, parece não ter solução e provoca danos e traumas profundos. Além de ex-policiais e ex-seguranças, outros motoristas que não passaram por estas inserções profissionais também dirigem armados. A arma de fogo é vista com um misto de medo e sedução.

“Pena que ainda não tenho porte”

“Sorte a sua, aqui vai ser na facada”

“Do que adianta ter arma, e gasta com advogados pra se livrar depois?”

“Mas para defender a minha casa e família, vale a pena!”

(Diálogo de motoristas de aplicativo sobre a foto de dois suspeitos de assalto).

A relação é dúbia. Diante de um assalto, em geral, tudo que o motorista quer é que os bandidos vão embora, sem agressões e ferimentos, sem conflito direto, o mais rápido possível e, com sorte, que não levem o carro. O que importa é voltar (vivo) para a família. São majoritárias as orientações para que não se reaja a um assalto. Também não faltam casos em que conhecidos reagiram e acabaram mortos. Mas a percepção de que o motorista é o elemento sacrificado, abandonado e “sugado” por passageiros, plataformas e Estado em suas dinâmicas e interesses é terreno fértil para a fantasia de poder fazer segurança e justiça por conta própria, dispondo de força e meios para afugentar criminosos e devolver-lhes o medo que provocam. Como coloca Rosana-Pinheiro Machado (2019), “é a promessa de se defender, mas também de ser respeitado com um símbolo de poder” (p. 109). Nas armas, esta fantasia se materializa, repondo parcela da masculinidade patriarcal perdida ou negada.

### 3.4.4 Crime: instância da ordem

O cotidiano e as relações destes sujeitos são, no entanto, bastante mais complexas do que a simplificação maniqueísta da oposição entre trabalhadores e bandidos pode fazer crer. Também o crime promove certa ordem e justiça. Na virada de 2020 para 2021, entre os dias 24, 25 e 26 de dezembro, uma série de ocorrências chocou os motoristas de São Paulo. Na manhã de 26 de dezembro, mensagens como a seguinte circulavam em todos os grupos:

“Enquanto passageiros Uber, fazem vídeos, tentando ensinar como enganar o motorista Uber no destino de suas corridas, reclamam porque motorista Uber encerrou a corrida ou motorista Uber cancelou a minha corrida, os motoristas de aplicativo, estão colocando em risco suas vidas para tentar passar um réveillon e um ano novo, digno com suas famílias, A.S.C., de 27 anos, não poderá passar mais nenhum dia sequer com seus familiares, R.F.S., 35 anos e pai de 5 filhos, que dependem dessas corridinhas baratinhas, ainda não foi encontrado, esposa e filhos oram por sua saúde, que seja encontrado vivo em segurança, seu carro foi encontrado carbonizado... e os passageiros reclamam porque o 'motorista uber não quer me levar em minha quebrada'”;

“Atenção: R.F.S. foi encontrado infelizmente não como gostaríamos. Ele foi encontrado em uma área de mata fechada na Estrada do Curucutu, próximo a um convento de freiras, no número 1900, no bairro rural de Barragem, no distrito de Parelheiros, extremo sul de São Paulo. R.F.S. foi encontrado em uma área de difícil acesso, enterrado e de mãos atadas e sem os dedos das duas mãos”;

“Após trabalho de investigação, os agentes identificaram e localizaram os três suspeitos, que confessaram o crime. Eles foram presos em flagrante e indiciados pelos crimes de roubo, homicídio qualificado, tortura, extorsão mediante sequestro, ocultação de cadáver, posse de munições de arma de fogo e organização criminosa. Outros dois suspeitos, que teriam vendido o aparelho celular da vítima, foram presos por receptação e associação criminosa” (Alertas e informes sobre onda de crimes envolvendo motoristas de aplicativo).

Amedrontados e indignados naquela virada de ano, motoristas atribuíram os crimes em série à combinação de maior circulação de dinheiro e de pessoas e a saída de detentos para o período natalino. Além disso, alguns desses crimes compunham uma mesma trama, tendo sido executados por uma quadrilha especializada sequestrar motoristas de aplicativo. Os criminosos foram presos no início de janeiro de 2021, quando cativo foi localizado. Pude acompanhar mais de perto um desses casos, ao ser incluído em um grupo de WhatsApp com a presença de familiares e amigos de uma vítima, além de outros motoristas.

O objetivo do grupo era prestar solidariedade à família da vítima, arrecadar doações e organizar um protesto para chamar atenção da população e das autoridades para o ocorrido. Os colegas colocariam fitas pretas nos carros e iriam em carreta até o velório. Os membros do grupo buscavam justiça. No decorrer das discussões, entendi que alguns deles tinham vínculos com o Primeiro Comando da Capital (PCC), “ator central de regulação do mundo do crime em São Paulo”, como define Feltran (2018).

William, de 28 anos, trabalhava nos “apps” com um carro alugado e juntava dinheiro para comprar um carro próprio. A última vez que a família teve contato com ele foi no fim da tarde do dia 24 de dezembro. O caso ganhou os principais programas policiais na televisão. O pai da vítima narrava em cada entrevista que pediu ao filho para que não trabalhasse na noite de Natal, mas que o filho insistia em bater suas metas e que prometera voltar para a ceia, o que não aconteceu. Após 26 horas de busca, por parte de familiares, amigos e colegas motoristas, o carro de William foi localizado em uma rua sem saída com seu corpo já sem vida no portamalas, amarrado e com diversas lesões. A reação dos colegas e familiares ilustra de forma bastante expressiva a relação entre o trabalho e a violência.

“Hoje só se ouve falar dessas tragédias. Isso desanima nós”;

“Façam um grupo pra se proteger baixem o Rebu, com ele você compartilha e tem botão de Pânico e dá pra gravar vídeo sem o passageiro saber”;

“A favela pede Paz! Chega disso! Autoridades e os que tem o maior poder tem que fazer nosso trabalho ser reconhecido”;

“Temos que ser respeitados, ajudamos a população todos os dias. Como sai pra trabalhar agora?”;

“Muito triste isso a gente sai pra trabalhar mais não sabemos se vamos voltar pra casa” (Mensagens sobre o caso Willian em grupo de WhatsApp).

Além das relações já destacadas e discutidas – com a família, com passageiros, com as plataformas e com as autoridades – as discussões no grupo trouxeram mais um agente para esta rede. Passou-se a perguntar no grupo se os responsáveis pela morte já haviam sido identificados e punidos. Segundo alguns dos membros, já haviam sido pegos, mas não pela polícia, e que a cobrança seria “feita da melhor forma”.

“Não foi polícia, não. Estão na mão dos amigos. Já sabemos qual é resumo de tudo isso. Não deu chance pro William, não vão ter chance de viver”;

“Então conseguiram pegar os ladrão? Tem que dá o fim neles”;

“Que esses vermes malditos paguem e que vão parar no colo do capeta”

(Mensagens sobre o sequestro e assassinato de Willian em grupo de WhatsApp).

A esta altura, as fotos dos suspeitos e o endereço de seus perfis em redes sociais já circulavam no grupo. Contatos com pessoas de outras regiões da cidade já davam conta de seus endereços e histórico. Alguns alertavam para que todo cuidado fosse tomado, para evitar um erro: “Cuidado, pra mais um inocente não pagar por algo que não fez. Tem que ter provas contundentes, pra que a justiça seja feita. Um inocente punido é o responsável absolvido”. Circularam então boatos de que os “os bandidos foram mortos pelos irmãos. A confirmar”.

“Vou saber disso mais tarde, vou ligar pro disciplina geral ali pra ele chegar no irmão lá de baixo pra saber já teve conclusão mesmo”;

“Se não tiver pode passar pra disciplina. E acabem com a vida desses arrombados. Tiraram a vida do moleque de bem. Destruíram uma família. Tirou a vida, vão pagar com a vida. Bando de rato maldito” (Mensagens sobre o sequestro e assassinato de Willian em grupo de WhatsApp).

O diálogo envolvendo parentes e amigos da vítima e pessoas com ligações com os “irmãos” do PCC seguiu em posições mais altas (“disciplina”) ou “lá de baixo”. A justiça passaria pela estrutura, respeitando a hierarquia, desde que com a certeza e “provas contundentes” de quais eram os responsáveis pelo crime e mediante o consentimento dos amigos e familiares da vítima. Em dado momento, houve dúvida se as pessoas nas fotos que circulavam seriam, com certeza, os responsáveis. Diante do impasse, um familiar disse: “Queremos justiça, mas não somos justiceiros. Vamos deixar as *autoridades* ou os *irmãos* resolverem isso, mas chega de suposições ou acusações sem provas contundentes do crime”.

Importa chamar atenção para a tensão interna à oposição entre “trabalhador” e “bandido”. William é descrito por todos como um “trabalhador” e um “moleque do bem”, com repetidas menções à família, e os criminosos que o mataram são “vermes”, “ratos”, ladrões que merecem a morte. Merecedores da vida e merecedores da morte. Existe uma preocupação em chamar atenção da opinião pública e das autoridades, o que se expressa na organização de uma manifestação. Mas, em paralelo, o “mundo do crime” figura como instância reguladora da vida social, como estrutura capaz de fazer justiça e dotada de legitimidade para tanto, por meio de seus protocolos e medidas próprias. Segundo Feltran (2018), a violência do crime é legitimada pela comunidade desde que aplicada na direção considerada “correta” e “justa”, “sem opressão”: “Essa violência, por isso, é regulada pelo arbítrio de uma fraternidade secreta, a forma extremamente bem-sucedida em que o PCC passou a atuar em São Paulo, a partir dos anos 2000” (Feltran e Fromm, 2018, p. 153).

Esta estrutura é entremeada na vida cotidiana da família de um trabalhador, temente a Deus, esforçado, disciplinado, cujos maior sonho era comprar um carro para trabalhar mais. Não se trata de negar a magnitude e o caráter produtivo de ações e relações deste campo de sentidos articulado em torno da oposição entre “trabalhador” e “bandido”. Mas de identificar o relativo descolamento entre a dinâmica cotidiana das relações e a simplificação discursiva que organiza em grandes campos as identidades periféricas. A disputa (e a guerra) entre o “mundo do crime” e o mundo dos “pais de família” existe, mas ela é marcada por sobreposições e zonas turvas, momentos de intercâmbio e negociação entre as duas esferas, em torno das praticidades e da legitimidade da regulação de uma sociabilidade popular sinuosa que tensiona essas fronteiras (Feltran, 2008; 2011; Telles, 2006).

No cotidiano das discussões e no imaginário de muitos desses trabalhadores, as ações espetaculares e discricionárias da polícia ou de policiais sozinhos e às vezes de folga ou à paisana são enaltecidas e valorizadas, como se fossem verdadeiros heróis justiceiros. Vídeos de policiais matando assaltantes correm os grupos como objeto de celebração. Canais no Youtube de policiais famosos que filmam suas ações cotidianas, dando “esculachos” em pequenos traficantes e perseguindo jovens em motos por estreitas vielas em favelas encontram entre os motoristas fiel audiência e aprovação. O mesmo vale para indivíduos que não são policiais, mas que andam armados, sendo alguns deles motoristas, e reagem a assaltos, ferindo ou matando assaltantes. É o que Pinheiro-Machado apresenta como um “novo gênero de espetáculo da violência que são os vídeos caseiros que circulam bi WhatsApp entre as camadas populares” (p. 107).

A polícia é figurada no imaginário destes trabalhadores com um misto de respeito e admiração, com traços de fragilidade e impotência: falta preparo, veículos e armas apropriadas, além de respaldo jurídico. Os policiais também morrem e, como dito, são sabotados por outras autoridades e outros grupos sociais em sua valente atividade. Isto é, na verdade, não são super-heróis, vingadores ou justiceiros imbatíveis. Diante de tal fragilidade, o pragmatismo cotidiano encontra em setores organizados e acessíveis do “mundo do crime”, uma instância alternativa onde se busca justiça e segurança. Afinal, se o policial joga futebol com um motorista ou foi seu vizinho em um bairro periférico, pessoas com vínculos com o crime organizado também fazem parte destas relações familiares e de vizinhança.

A opção pelo crime ou pelo trabalho opera de fato uma cisão de modos de vida. Mas esta cisão não é absoluta territorial, temporal ou socialmente. Tal fluidez entre um e outro mundo é relativamente enfraquecida por uma característica da classe dos motoristas de aplicativo que deve ser lembrada: a lei 13.640/2018, que regulamentou o transporte individual por aplicativos estabelece que os motoristas não podem ter antecedentes criminais. Sendo o mais rígido filtro operante na constituição da classe, reforça a divisão de mundos. Ele exclui uma camada numerosa da população periférica, masculina e negra que possui antecedentes criminais e, por isso, tem grandes dificuldades para encontrar emprego ou renda fora das redes do crime e atividades ilícitas, informais e precárias em geral.

Aqui há uma diferença fundamental entre motoristas e entregadores de aplicativo. Diferentemente da atividade de transporte de passageiros, a atividade de entregas não impõe qualquer condição relacionada à vida pregressa do trabalhador em âmbito criminal. Isto fez com que o delivery por aplicativos tenha se convertido em alternativa de trabalho para centenas de milhares de homens, em sua maioria periféricos e negros, que encontram as mais altas barreiras

à (re)entrada no mercado de trabalho devido ao “nome sujo”, desta vez não no mercado de crédito, mas no mercado da cidadania. Mais uma vez cruzamos com a interpretação de Abílio (2020a), referente à correspondência entre as condições mais precárias nos aplicativos e as populações mais precarizadas social e historicamente. A criminalização sistemática destas populações se mostra como fator direto e indireto desta correspondência.

A radicalização desta condição de criminalização pode ser verificada na política massificada de encarceramento de jovens negros, pobres e periféricos. Conforme Juliana Borges (2019), o Brasil possui a terceira maior população carcerária do mundo, com 726 mil pessoas em privação de liberdade, das quais 64% são negras e 55% jovens (p. 19-20). Este perfil majoritário no sistema prisional é também o perfil majoritário entre os entregadores. Atividades e mundos distintos – o crime e o trabalho precário – que estabelecem entre si uma relação de alternatividade, de mútua exclusão normativa em sua figuração social.

Os aplicativos de entrega se inserem na experiência social das camadas populares como alternativa ao “mundo do crime”, trabalho acessível independentemente de diplomas, processos seletivos, entrevistas, disponibilidade de vagas, experiência e de “ter passagem”. Na medida em que os aplicativos oferecem uma alternativa efetiva para não entrar ou para não voltar ao “mundo do crime”, também se estabelecem como medida moral pública de disposição daquele sujeito de ser ou não “honesto” e “trabalhador”.

Os dispositivos classificatórios fundados na cisão entre o “trabalhador” e o “bandido” também organizam o imaginário e as relações sociais dos entregadores de aplicativo. O contraste entre estes dois mundos para a classe dos entregadores, contudo, é absolutamente menor, devido à não estabilização das fronteiras entre estes dois mundos. A condição racial, social e periférica contribui a essa não estabilização tanto pela circularidade entre o trabalho precário, informal e atividades direta ou indiretamente relacionadas aos ilegalismos, quanto pela discriminação e criminalização social e racial destes sujeitos, independentemente de sua atividade de trabalho, por outros grupos e autoridades e em outros espaços sociais.

O trabalho, neste caso, não desarticula a discriminação e a criminalização nem mesmo no momento de seu exercício, tanto sob o olhar de clientes e moradores de localidades nobres, quanto sob o olhar da polícia. Diferentemente dos motoristas, os entregadores são cotidianamente “enquadrados” por policiais nas ruas. Em muitos dos casos, as abordagens são agressivas e discriminatórias. Além disso, geram perda de um tempo precioso de trabalho e, eventualmente, implicam na retenção da moto, por irregularidades reais ou indevidamente alegadas com o veículo ou com a documentação. Assim, a figura policial carrega um sentido

de desconfiança e prejuízo mais forte entre os entregadores, potencializado pelo eco da violência policial cotidiana que vitima as populações pobres, negras e periféricas

“Osso! Tá cheio de comando. A maioria dos brasileiros ta tudo fodido e os cara não perdoa”;

“Verdade, mano. Ontem os cara tava embaçando até um menor que tava com bike motorizada ali na Berrini. Os cara não perdoa, cambada de fdp. Foda mano, deixa os cara tramar, uma par de vagabundo atrasando pai de família e eles não pega, aí quer atrasar quem tá na luta. Infelizmente, temos que ficar ligeiro com ladrão e com polícia atrasa lado”;

“Tem uns que é tranquilo, esses fazem o verdadeiro papel de um policial, que é correr atrás de bandido. Porque, mano, parou pai de família, o cara que não deve nada, libera o cara. Pra que ficar procurando assunto? Esses dias me pararam aqui perto do meu trampo. Os cara desmontou a lateral da moto, deitou pra ver número de motor, enchendo o saco perguntando se tinha algum B.O. Porra, mano. O tempo que perdeu comigo tava evitando de um pai de família ser assaltado ou furtado. Tá certo: param motoboy ou o cara voltando do trampo de mochila com a motoka? Tá certo. Doc e habilitação e já era” (Diálogo de entregadores sobre a polícia).

Este sentimento dominante de desconfiança não impede, contudo, que a ação da polícia contra bandidos seja valorizada e exaltada por grande parte dos entregadores. O incômodo com a arbitrariedade e a violência policial no cotidiano não deve ser apressadamente traduzido em uma cisão com a polícia. Os policiais são considerados, muitas vezes, “atrasa lado”, isto é, aquele que cria dificuldades no dia a dia. Mas o raciocínio completo por trás deste incômodo é: atrasa lado do trabalhador, enquanto *deveria estar atrás de bandido*. Afinal, é entregador quem optou por assumir os sacrifícios da vida difícil do trabalho em detrimento da vida fácil do crime. A esse respeito, Pinheiro-Machado é precisa ao mobilizar, com William E. B. Du Bois e Cornel West, a noção de “dupla consciência”, que “tenta dar conta da identidade conflituosa de sujeitos (negros) que sobrem preconceito, mas também procuram se enquadrar na norma. (...) Os que apanharam da polícia real, mas torcem pelo policial ideal estão apenas expressando a própria contradição” (p. 109).

Ancorado em diferentes experiências, o clamor por uma atuação enérgica da polícia contra os bandidos é corrente entre os entregadores, o que é especialmente motivado pelo roubo. O roubo de motos é comum e ativa a cisão discursiva e moral entre a opção pelo trabalho e a opção pelo crime, estabelecendo uma relação de inimizade no interior da qual a vida está em jogo, dado que a perda do meio de trabalho é a perda das condições de garantia da vida. O que conduz, no limite, à reivindicação e à legitimação da morte dos ladrões, além da espetacularização de formas violentas de vingança e justificação.

Considerando a agilidade e a forma de enxame que caracteriza a presença de entregadores de moto na cidade, não é incomum que um ladrão seja pego no ato e linchado por grupos numerosos de entregadores. Ações filmadas e distribuídas entre os grupos de WhatsApp,

sendo o rosto do sujeito registrado e “fichado” entre a categoria. São “ratos que roubam quem tá fazendo o seu corre honestamente”.

Comparado aos motoristas, uma proporção menor dos entregadores tem seguros de suas motos, o que nem chega a ser significativo entre entregadores de *bike*. O que significa que a perda da moto ou bicicleta é definitiva. Crescem, contudo, na esteira da expansão dos mercados uberizados, ramos populares de seguradoras para motocicletas, repetindo o movimento geral indicado sobre os atravessamentos referentes aos meios de trabalho. Muitas vezes, sobram apenas as prestações por pagar. O mesmo vale para os celulares. Sem garantias e proteções, e dependendo da urgência e da situação financeira, é recorrente que o entregador roubado peça emprestado o meio de trabalho de um colega no contraturno de sua jornada, para “fazer uma moeda” e conseguir recompor seu sustento e atividade.

Isto é, quanto menor a garantia e a proteção, maior é a magnitude de formas comunitárias, pessoais e privadas de apoio e auto-organização. Ao ter uma moto ou bicicleta roubada, o entregador posta imediatamente a foto do veículo e sua placa nos grupos de WhatsApp e em outras redes sociais, como o Facebook, indicando a região para que a própria classe faça a busca. Ainda que nem sempre sejam encontradas e que esta via de “justiça” tenha seus claros limites, esta é uma forma de obter apoio e justiça. Existem alternativas? No caso dos entregadores, o apoio público é ainda mais ausente. Mas isso nos leva, novamente, à presença reguladora do crime na vida social.

Como discutido já com detalhe, os motoristas de aplicativo tornaram-se vítimas preferenciais de assaltos, roubos e sequestros – que provocaram uma onda de assassinatos. Como consequência, cresceu entre a categoria a reivindicação pelo mapeamento de regiões de risco e pelo maior controle sobre os passageiros, mas também cresceram as estratégias individuais e coletivas para fugir da violência. Estas estratégias concentraram-se sobre a figura do jovem negro e as periferias. Muitos motoristas passaram a recusar ou cancelar corridas em favelas ou proximidades, ou mesmo desligar os aplicativos até sentirem-se novamente seguros, longe das “quebradas”.

Esta discriminação securitária envolve uma cruel dimensão de autonegação. Em parte significativa dos casos, os motoristas estão excluindo do serviço as regiões em que moram e pessoas socialmente próximas a si próprios, que poderiam ser seus filhos, esposas ou mães. O roubo de motos e bicicletas de entregadores também institui um conflito interno à comunidade periférica, não-branca e pobre. Afinal, este é o perfil da imensa maioria dos entregadores. Suas motos são sonhos materializados com muito sacrifício individual e familiar e representam não



apenas o gozo e a propriedade, mas o meio de sustento, além de ser um instrumento inscrito em uma decisão pela não entrada ou pela saída da vida no crime.

Todas estas dimensões – o sacrifício, o gozo, o sustento e a opção de vida – desmoronam com o roubo da moto. O Estado e as plataformas não foram, até ao menos o momento da escrita desta tese, capazes de construir uma solução significativa para o problema. A autodefesa e a justiça por conta própria dos trabalhadores uberizados, ainda que seja frequente e significativa na construção subjetiva destas categorias, também não é capaz de desarticular a violência sistemática contra a vida e a propriedade e suas consequências internas às camadas populares. Neste flanco, novamente o mundo do crime se apresenta como instância de regulação da vida social e de justiça nos territórios periféricos.

Transcrevo a seguir um discurso que ilustra um movimento amplo de repetidos “salves” que circulam pelos grupos de WhatsApp de motoristas e entregadores de aplicativos, atribuídos a pessoas associadas ao PCC em São Paulo – e a outros grupos e facções, em outros estados – para regular os assaltos, roubos, sequestros e assassinatos de trabalhadores uberizados. Em geral, seguem a lógica de que os alvos da atividade criminosa não deveriam ser os pobres e trabalhadores e seu território não deveria ser as favelas, “quebradas” e periferias. Além disso, levar carros e motos roubadas para estes territórios implica atrair buscas e conflitos ao local, expondo seus moradores e rompendo situações de estabilidade e pacificação, inclusive com as forças policiais. Os assaltos estariam, ainda, prejudicando os moradores das comunidades controladas pelo PCC, impedindo seu acesso ao transporte e ao consumo. Por tudo isso, tais ações deveriam cessar ou ao menos reduzir o envolvimento territorial e social dos moradores das comunidades e bairros periféricos.

“A parada é o seguinte, rapaziada, hoje nós estamos aqui fazendo uma homenagem para um motoboy que foi assaltado e morto a tiros, tá ligado? Dentro da favela, sendo morador aqui desta quebrada, mano. Nós, motoboys, fizemos reunião para tentar diminuir os acidentes, estamos fazendo nossa cota para fazer o máximo possível para reduzir qualquer tipo de fatalidade. Tá ligado, mano? E de uns tempos para cá, tá acontecendo, frequentemente, assalto a motoboy. Parece que é o corre do momento. Parece que o corre do momento para levantar um dinheiro é roubar o motoboy. Pede uma pizza e troco pra 100, aí pega o telefone, pega a carteira, corrente, a moto, leva tudo. Parece que virou o corre do momento. Então este salve aqui, mano, respeitosamente pros caras que faz um corre... Mas a rapaziada que faz o corre, mano, vocês tão errando. Esse tipo de situação, vocês estão cometendo um erro gravíssimo: desrespeitando as leis da rua, desrespeitando as leis do crime, desrespeitando as leis da favela. E tão sendo burro, porque a categoria de trabalho que mais abraça quem já errou na vida e tá tentando acertar dessa vez, seja porque casou e ta começando a pensar igual homem, seja porque teve filho, ou porque tirou um montão de cadeia e não quer mais sofrer, a categoria que mais abraça quem já errou alguma vez na vida e tá tentando acertar agora é a categoria dos motoboy. Então, o mano que você tá roubando pode ser que tenha tido um passado parecido com o seu, tá ligado? E agora ta tentando acertar. Comprou uma motinho, tá em dívida. O dinheiro que tá ali, motoboy trabalha e recebe no final do dia. Se acontece um desacerto com o dinheiro

que ele tá levando hoje se pá amanhã não tem leite, tá ligado? Porque o salário não é mensalidade. Se o cara é atrasado hoje se pá amanhã falta mistura pro filho dele. Se o cara perde a moto, ele fica com a moto sumida, a dívida com o banco e sem trampo. Então, aí rapaziada de agora, não é possível que o corre do momento vai ser fazer assalto a motoboy. Não é possível que o jeito de levantar dinheiro vai ser esse: pedir um lanche, troco pra 100 ou pra 200 e assaltar o moleque. Então, pra rapaziada que tá fazendo esse tipo de situação, vocês tão desrespeitando várias leis e tão sendo burro. Porque um dia, caso você consiga sobreviver até o dia em que você acordar, é uma categoria igual a essa que vai te abraçar pra te dar uma segunda chance. E pros manos que tá mais em dia, que não faz esse tipo de situação, mas que também não faz nada pra impedir esse tipo de situação, olha aí onde nós tá fazendo essa homenagem: no meio da favela, com morador dessa favela!” (Vídeo postado em diversos grupos de WhatsApp de entregadores – novembro de 2021).

O “salve” mostra com clareza o valor e o sacrifício do trabalho tido como honesto, em oposição ao crime, como dilema que atravessa a condição social majoritária dos entregadores. A atividade se define em sua complexidade e contradições: não tem salário, não tem garantias, envolve endividamento e o objetivo final é cuidar da família, sendo umas das únicas perspectivas disponíveis para aqueles jovens da favela que querem “acertar”. O crime tem seu lugar, o “corre para levantar um dinheiro” é respeitado, mas não em prejuízo daquele que “teve um passado parecido com o seu”, “morador da favela”, enfim, um sujeito do mesmo universo e que vive as mesmas adversidades. Busca-se a convivência e o respeito. É o crime e não a polícia que propõe e faz valer uma ordem e uma moral cotidianas. Sendo mais uma forma privatizada de regulação requerida e ativada na experiência destas classes.

No caso que motivou a homenagem transcrita, o entregador foi morto durante um assalto. Os latrocínios são menos comuns entre entregadores do que motoristas. Mas não a morte. O discurso se inicia tematizando os acidentes fatais no cotidiano dos entregadores. Se há uma perda sistemática de vidas de motoristas para os assaltantes, há uma perda equivalente de entregadores para os acidentes de trânsito. Segundo dados do Infosiga, entre abril de 2020 e junho de 2021, o número de acidentes envolvendo motociclistas saltou de 4.877 para 7.097, registrando um aumento de 45,5%. Nestas circunstâncias, os óbitos subiram de 133 para 151, um crescimento de 13,5%<sup>96</sup>.

Muitos desses acidentes se dão no trânsito intenso da capital paulista, em situações de troca de faixas sem a devida sinalização, desrespeito ao farol vermelho no cruzamento, conversão proibida, ultrapassagens, alta velocidade ou pista molhada. A responsabilidade pode ser tanto do entregador quanto do motorista e as causas podem estar associadas à pressa ou à falta de atenção, muitas vezes envolvendo o uso do celular. Outros tantos casos, contudo, são provocadas por motoristas embriagados durante as madrugadas.

---

<sup>96</sup> Ver: <http://www.respeitoavida.sp.gov.br/infosiga-aponta-crescimento-de-455-nos-acidentes-de-transito-entre-motociclistas-na-pandemia/>, acessado em 01/11/2021.

Em junho de 2021, dois entregadores foram mortos, em São Paulo, por motoristas que apresentavam sinais de embriaguez e se recusaram a fazer o teste do bafômetro. L.H., de 27 anos, foi atingido por um carro que fazia uma conversão proibida na Avenida Giovanni Gronchi, no Morumbi. Além dos sinais de embriaguez, o motorista, de 65 anos, não tinha CNH. Uma parente de L.H. reivindicou “justiça pelo menos e que ele apodreça na cadeia”.

Mas o caso que mais chocou a classe a ganhou espaço nos jornais foi o que um motorista perdeu o controle de sua BMW blindada em alta velocidade e avançou sobre a calçada, acertando um grupo de entregadores que aguardavam pedidos. O entregador V.O., de 21 anos, morreu e, e outro entregador, de 26 anos, gravemente ferido. A motorista pagou uma fiança de R\$ 22 mil para responder pelo crime em liberdade, não fez o teste do bafômetro e não houve exame clínico no local. O caso correu os grupos de WhatsApp pelo compartilhamento imediato de vídeos feitos ainda no local do acidente pelo demais entregadores, que gritavam desesperados diante do ocorrido, filmando a motorista e sua BMW e o corpo de V.O. já sem vida. Destaco alguns trechos do diálogo que se seguiu:

Diálogo 1:

“Mano que estrago que essa louca fez. Na moral, uma puta dessa aí merecia morrer. Playboyzinha, não vai dar nada pra ela, essas fita revolta, mano. Vai dá nada pra mina”;

“Se fosse pobre nem direito a fiança teria”;

“infelizmente não dá nada mesmo pra quem tem dinheiro”;

“Quem vai pagar a indenização de trânsito do motoboy é a seguradora dela”;

“Até o tratamento é diferente. Demorou pra aparecer o nome dela na mídia”;

“Soltaram no mesmo dia que ainda é domingo e antes de pagar a fiança. O pobre ia esperar pelo menos uma semana pra sair disso”;

“Até pelo carro dela dá pra ver que essa fiança o valor é baixo”;

“O seguro arruma o carro dela e paga as motos, que são populares e usadas, relativamente barato... Ela recusou o bafômetro e ninguém falou que fez teste clínico. Já se livrou do dolo eventual aí e de perder a habilitação. Segue o jogo”.

Diálogo 2:

“Mano eu não teria paciência de ver uma fita dessa, não”;

“Uma hora dessa era bom ter um familiar perto, pra matar uma vaca dessa”;

“Aí pega 30 anos de cadeia... Ela mata e não fica nem um dia presa”;

“Mas duvido ver um ente querido morto e não se vingar. Isso revolta, mano”;

“Concordo com você, eu não teria paciência em uma hora dessa não, mano. Arrancava ela pelos cabelos... Vadia!”;

“Você vê seus camaradas morto no chão. Por causa de uma irresponsável que acha que um mundo é dela”;

“Tava cheio de motoca lá. Acha que nenhum deles se revoltou na hora? Nenhum teve vontade de socar a mina? Se fizessem isso não ia adiantar de nada. O cara que morreu

não ia voltar e eles ainda iam pra cadeia. E pior, iam ficar presos, porque diferente da playba, ninguém ali tem dinheiro pra pagar fiança”;

“Da uns tapas não dá cadeia não irmão”;

“Olha os direitos humanos aí. Aí você dá um tapa, presta uns 2 anos de serviço comunitário 1x por semana e fica com passagem... todo comando que passar pelo resto da vida você vai ser humilhado e levado pra delegacia pelo resto da vida”.

Diálogo 3:

“Burguesinha fdp, nessa rua que essa puta matou o motoca, fica varios motoca lá de dia. Tem que tumultuar mesmo, na porta da casa dessa fdp. Filha de juiz ainda. A polícia chega lá e prende todo mundo que sobrou vivo...”

“Essa raça é pior que político”

“Em nenhum veículo de comunicação vi a cara dela”

No diálogo 1, o primeiro sentido a se afirmar é o da indignação, da raiva e da revolta. Sua elaboração se dá, imediatamente, a partir de um conflito de classe, opondo o “motoboy” à “playboyzinha”. O que é potencializado pela percepção da impunidade de que desfrutam os ricos. Uma distribuição desigual da força da lei, que ecoa percepções já apontadas. A indenização, a fiança, a soltura, o baixo rigor no local do atropelamento e o tratamento da mídia: tudo é diferente para os pobres e para os ricos, transformando sofrimento em revolta.

No diálogo 2, podemos ver a tendência a traduzir essa revolta em vingança violenta – “arrancar pelos cabelos”, “dar uns tapas”, “matar” –, mas logo seguida por um alerta cético e pragmático: sobre a vingança do pobre se aplicaria a punição rigorosa que não se aplica à irresponsabilidade e à violência do rico. Não adiantaria. O pobre que se vingasse seria preso, não teria dinheiro para pagar a fiança, teria “passagem” e então seria humilhado pela polícia. Os “direitos humanos” defenderiam a mulher. E nada disso faria o entregador “voltar”. Por fim, no diálogo três, ainda aparecem outras figuras, como o pai juiz, que é “raça pior que político”, e, novamente, os meios de comunicação. Juízes, políticos, meios de comunicação, polícia e direitos humanos: todos agem contra ou às custas dos trabalhadores pobres e dos entregadores neste cotidiano de sobrevivência. Há, ainda, a convocação de uma parente de V.O. para que os entregadores reivindiquem justiça:

“Sou tia do Motoboy V.O., que foi assassinado pela dentista D. no último sábado em um atropelamento. Ela estava bêbada e simplesmente tirou a vida de nosso lindo V. por falta de responsabilidade e respeito pelo próximo. Precisamos lutar pra ter leis mais duras pra motoristas que não valorizam a vida do próximo, principalmente essa classe que é a mais vulnerável e que mais sofre com as impunidades neste país injusto. Ela pagou uma fiança de 22 mil e saiu pela porta da frente depois de matar e acabar com sonhos, com vidas... Queremos fazer uma carreata na frente da casa dela e na frente do consultório, onde for preciso pra fazer justiça pelo V.O., menino trabalhador, motoboy, de apenas 21 anos... Por favor nos ajude a lutar por justiça e que mudem as leis pra favorecer a classe de motoboys... Uma classe que se arrisca pra levar pra casa o pão de cada dia e são tratados de forma que não tem valor algum...”. (Mensagem de parente de V.O.)

A convocação da tia de V.O. sintetiza todo o movimento descrito: reivindica a condição de trabalhador do sobrinho, a classe que é “a mais vulnerável”, que “sofre com as impunidades neste país injusto”. No centro da convocação da tia está a vida que não é valorizada e, assim como a parente do outro entregador morto por um motorista embriagado, reivindica justiça.

### **3.5 Conclusões parciais**

Ao longo deste capítulo, procurei reconstruir e analisar os campos de relações que participam das rotinas do trabalho uberizado para além do núcleo destes mercados, bem como as subjetividades produzidas e potencializadas em cada um deles. Partindo da sistematização de temas de particular magnitude, centralidade e recorrência, identificados ao longo da pesquisa, pretendi adensar a compreensão do fenômeno geral e de suas aberturas e conflitos também em suas margens. O que se concretizou na investigação e interpretação das relações cotidianas de motoristas e entregadores de aplicativos com seus meios de trabalho e respectivos mercados, com as faces fiscalizatórias e burocráticas imediatas do Estado, com suas famílias e com os múltiplos atores envolvidos nas experiências de violência e (in)segurança urbanas. Faço agora um apanhado dos principais achados deste exercício.

Nos regimes uberizados, a figura do salário como adiantamento é eliminada e parte dos custos e responsabilidades pela operação dos serviços são transferidos ao trabalhador. A informalização e a transferência de custos de produção e reprodução nos serviços urbanos são fatores históricos e estruturais da expansão do capitalismo, do trabalho e da sobrevivência popular no Brasil. Os regimes uberizados as prospectam, centralizam e engatam em um processo revolucionário de acumulação de capital, concentrado em inovação intensiva. Este acúmulo de diferentes tradições do pensamento social brasileiro (Oliveira, 2013; Moura, 2019) encontra atualização na interpretação de Ludmila Abílio (2017), que caracteriza a uberização como “subsunção real da viração”.

Nesta sessão, procurei demonstrar como este regime é atravessado e oferece campo de acumulação a outras frações do capital, de bens de consumo a serviços financeiros. Foram abordados os caos da locação de veículos, dos dispositivos e produtos financeiros envolvidos nas formas de pagamento e recebimento, das peças e serviços de manutenção e dos combustíveis. Este último sendo fator explosivo do ponto de vista político e econômico, dada sua centralidade na operação cotidiana e potencial de inviabilizá-la.

Para entender o movimento geral da relação destes trabalhadores com seus meios de trabalho, recebimento e financiamento, apoiemo-nos em uma lição de David Harvey (2014),

segundo a qual “o fato de alguma coisa funcionar como capital fixo depende de seu uso, e não de suas qualidades físicas” e que “parte do fluxo do que pode ser capital fictício pode, de fato, estar envolvida na criação de valor” (p. 90). Ou seja, todo esse circuito de consumo, locações, financiamentos, empréstimos e adiantamentos associado aos meios de trabalho nas rotinas da uberização participam diretamente da criação de valor do sistema geral, tendo como base a superexploração do trabalho de uma multidão racionalizada pelas plataformas.

As diferentes frações do capital atravessam este campo, valorizando-se e associando-se a ele. O que bem se expressa na seguinte provocação de Harvey (2014):

“No Manifesto Comunista, Marx e Engels observam de passagem que, assim que o trabalhador recebe ‘seu salário em dinheiro vivo, abatem-se sobre ele então as outras parcelas da burguesia, o proprietário do imóvel, o dono da mercearia, o penhorista etc.’. Os marxistas relegaram tradicionalmente essas formas de exploração e luta de classes (pois é disto que se trata) que surge inevitavelmente em torno delas a um segundo plano de suas teorizações e às margens de sua política. Mas eu digo que elas constituem um vasto terreno de acumulação por desapropriação, por meio do qual o dinheiro é sugado para a circulação do capital fictício, a fim de sustentar as imensas fortunas por dentro do sistema financeiro” (ibidem, p. 112).

Qualifiquei a realização destas oportunidades associadas como atravessamentos que viabilizam a transferência de custos e responsabilidades ao trabalhador, reforçando os sentidos de financeirização, internacionalização e concentração da acumulação. Reforço, a partir do exposto, a sugestão de que os regimes uberizados operam como dispositivos de recomposição da acumulação global do capital no contexto de crise e radicalização do neoliberalismo no século XXI. Não apenas por meio da produção de serviços urbanos e do investimento intensivo em tecnologia, sendo destino da movimentação financeira de capitais de risco e de investimentos nas bolsas em busca de valorização, mas também constituindo um campo de acumulação para outras frações do capital.

Desta discussão, vale reter, portanto, alguns movimentos, relações e subjetividades gerais. Em primeiro lugar, o atravessamento e a drenagem de valor do trabalho popular uberizado. Trata-se de um movimento financeirizado, internacionalizado e intensivamente tecnológico. Esta valorização constante, “por baixo” e “por dentro”, serve de base ao mercado globalizado de capitais, “por cima” e “por fora”, ao mesmo tempo em que garante acumulação de frações capitalistas internas, fomentando a concentração de mercado.

Em segundo lugar, este atravessamento é percebido contraditoriamente pelos trabalhadores uberizados: ao mesmo tempo como simplificação, acaso e exploração. Esta última camada fica clara em cálculos de tipo “preciso trabalhar dois dias por semana para pagar a locadora, os outros quatro são meus” ou “metade do que ganho vai para a gasolina”, por exemplo. A percepção destes atravessamentos como exploração adensa a figura do “sistema”:

composto de grandes empresas, taxas financeiras, investidores internacionais e governos que subtraem os rendimentos do trabalho. Diante da intangibilidade de alguns destes atores e fatores, contudo, a indignação e a revolta se dirigem ao campo tangível de custos “ilegítimos”, como “cartéis” e “máfias” (de postos, por exemplo), mas, especialmente, aos governos e os impostos.

A relação cotidiana de motoristas e entregadores de aplicativos com a regulamentação, a fiscalização e a burocracia, por sua vez, pode ser lida como a relação com o Estado em sua forma imediata e tangível. Propus que os motoristas de aplicativo têm seu conflito com o Estado concentrado na figura dos fiscais de trânsito do DTP, no caso de São Paulo. As multas se interpõem entre o trabalhador e seus objetivos, aumentando as dificuldades de garantir a sustento por conta no contexto de crise e desconstrução do emprego. Estas autoridades e suas atuações são percebidas, então, como “parasitas”.

O encontro dos entregadores com o Estado se dá especialmente com a polícia, cuja atuação é determinada pela condição social e racial destes trabalhadores e da associação histórica e presente do motoboy à desordem, aos signos periféricos e ao crime. Os sistemáticos “enquadros” – caracterizados pela imposição de punições justas ou injustas, além de discriminações e violências – conformam a figura do “atrasa lado”: representação de uma autoridade estatal que obstaculiza o “trabalho honesto”. Neste sentido, ainda que uma parcela dos motoboys veteranos identifiquem na legislação existente um instrumento de resgate de uma condição profissional anterior relativamente mais estável e valorizada, a percepção majoritária entre os trabalhadores nos mercados de entregas ampliados e reconfigurados pela plataformização é de que a regulamentação das atividades representa uma ameaça aos trabalhadores que precisam sustentar suas famílias.

Parece haver, na percepção destes trabalhadores, um desacoplamento entre as formas de vida estabelecidas e vividas de forma massificada no desdobrar da crise e os regramentos e expedientes fiscalizatórios e burocráticos. Não se trata, meramente, de uma recusa normativa ou ideológica à regulamentação e à responsabilização perante o Estado. Importa reconhecer o lastro concreto e vivido desta posição predominante e as dinâmicas de sua construção. Em outras palavras, acessar e sistematizar as linhas da racionalidade própria à experiência destes sujeitos. Esta racionalidade pode, de fato e parcialmente, afinar-se ao “programa neoliberal”, até porque se constrói imersa em seu sucesso e hegemonia. Mas, nem por isso, deixa de dispor de pulsões e sentidos próprios, que lhe escapam.

A chave apropriada para compreender esta razão precária me parece ser o caráter inadiável da sobrevivência determinada pela consolidação de uma experiência de vida e

trabalho não garantida, sedimentada não mais como desvio ou acidente, mas como projeto e destino. Ao deixar de viver ou nunca ter vivido uma experiência de vínculos públicos e civis contínuos, garantias e reconhecimento da dignidade e do direito, e, então, estruturar uma vida “por conta”, tudo o que se percebe como ameaça ou restrição às oportunidades de trabalho ou à permissão para trabalhar coloca a sobrevivência em risco. Afinal, o trabalho se torna uma atividade tão escassa quanto permanente e tendencialmente ilimitada.

O Estado encarnado na fiscalização (dos agentes, policiais, radares etc.) figura como conjunto de dispositivos que impõem barreiras e obstáculos à sobrevivência, à conquista do sustento e à dignidade do trabalhador e de sua família. O despropósito, a má fé e a ganância das figuras imediatas e cotidianas do Estado, por baixo, corroboram a espetacularização da corrupção e a responsabilização do Estado pela devastadora crise econômica e queima de empregos, por cima. Veremos, ainda, como os embates em torno da regulamentação funcionam como linhas de transmissão e tradução entre um e outro plano da construção da figura do Estado: do fiscal do DTP ao Congresso Nacional, passando pelo vereador.

Mais uma vez, este agregado de atores e interesses recebe a alcunha de “sistema”: agente “parasita” e “atrasa lado”, que se apropria por meio da corrupção, do dinheiro que recolheu com multas e impostos. Na vida convertida em trabalho permanente, a sobrevivência depende não apenas de superar a competição, a escassez e as adversidades do mercado, mas também de escapar às armadilhas do Estado, que assume a forma de parasitismo, sabotagem e extorsão. A rotina de trabalho se transforma em rotina de fuga.

Formas de vida que escapam aos circuitos da cidadania e dos direitos e se afinam ao radicalmente imediato não podem, à luz da formação e da experiência brasileiras, ser apresentadas como qualquer forma de novidade. Sua institucionalização e celebração como projeto de nação e forma de governo e seu engate direto às fronteiras globais da acumulação, no entanto, configuram uma ruptura com um século de hegemonia e regulação social fundadas em projetos e promessas de integração via emprego e solidariedade social.

A crise e a desconstrução objetiva e subjetiva do emprego e de regimes de solidariedade social liberam um grande volume de necessidades e disposições que ampliam, adensam e renovam campos de relações alheios às medidas da cidadania, do direito e da responsabilidade pública; que passam a determinar as formas imaginadas e os regimes institucionais e regulatórios das relações sociais, sem que se constitua força social que lhe oferece efetiva resistência e alternativa. Se a crise é condição da uberização como a conhecemos, a uberização, além de recomposição do capital, constitui-se como dispositivo de recomposição das formas de governar as populações na crise.



Ao tratar do campo de experiências de motoristas e entregadores de aplicativos com a violência e a (in)segurança, acabamos por reunir movimentos de tonalidades e gramáticas distintas, mas que apontam para um mesmo sentido: o da privatização securitária da vida social, como consequência e condição de formas precárias de sobrevivência. Esta privatização pode ser verificada em diferentes dimensões e escalas: de grandes corporações e seus investimentos em inteligência artificial e aprendizado de máquina às experiências comunitárias e artesanais cotidianas, passando pelas estruturas do mundo do crime ou da segurança pública, tudo fluindo pela sociabilidade periférica, em geral, e pelas rotinas e subjetividades do trabalho uberizado, em particular. Estas experiências e sentidos saturam a vivência destas classes, conferindo centralidade à securitização da vida e da propriedade e à violência e sua espetacularização em sua sociabilidade e subjetividade.

Falo das estratégias de comunidades digitais de segurança, aprimoradas em aplicativos desenvolvidos especialmente para este fim. Do “fichamento” e do linchamento de criminosos por grupos de entregadores e motoristas. Da mobilização privada de policiais e ex-policiais para proteção cotidiana. Do porte de armas de fogo. Da produção, compartilhamento e celebração de conteúdos de justiça contra criminosos. Da reivindicação por parte de motoristas para que as empresas-plataforma instaurem ou validem regimes discriminatórios e excludentes sobre populações e territórios. Do desenvolvimento por parte das empresas-plataforma de divisões de inovação voltados ao emprego de tecnologia de ponta no controle preventivo de crimes a partir de “padrões” construídos sobre os dados de seus clientes e trabalhadores, guardados, processados e implementados sob “segredo de mercado”. De protestos intimidadores de entregadores em frente residências ou locais de trabalho de responsáveis por golpes, humilhações ou atropelamentos. E, por fim, a regulação da violência por parte do crime organizado.

Por cima e por baixo, mobilizando o novíssimo e o que há de mais sedimentado e profundo na formação nacional, estes movimentos diferentes e aparentemente independentes convergem em um feixe que anuncia e estabelece uma ordem e uma racionalidade compartilhadas e transbordantes, organizadoras do mundo. Um experimento alheia às formas, recursos e aos registros simbólicos de uma ordem pública e de um regime de direito que se sustente, promova e imponha um espaço e um horizonte senão universais e igualitários, ao menos publicamente compartilhados. Seria esta uma memória e uma perda a se lamentar ou uma miragem de uma ordem que nunca chegou a se estabelecer?

Que nunca tenha passada de ficção, desejo, cinismo ou projeto (inacabado ou impossível) é algo que certamente se pode afirmar. Mas não propriamente que esta figura não

fosse a referência da regulação social e de suas disputas. Esta ordem securitária privatizada, no entanto, não apenas se constrói efetivamente ao largo da ideia de um regime de direito de caráter público e universalista, mas como alternativa consciente a este regime. Conforma, assim, um verdadeiro projeto de ordem que encontra lastro e enraizamento social na experiência econômica imediata e massificada de sobrevivência.

Em cada fio deste feixe, verifica-se a afirmação de vidas desvalorizadas, desprovidas de garantias e proteção e, colocadas de fato à prova. O esvaziamento do valor da vida destes trabalhadores se faz perceber em cada relação e em cada subjetividade vividas cotidianamente, como vimos até aqui. O sustento e a dignidade individual e familiar está em jogo a cada dia e instante, no centro do planejamento, dependendo de cada corrida, estrela ou bloqueio. Sem garantias, qualquer coisa que fuja ao controle pode afetar diretamente a capacidade de reprodução e mínima realização. A temática da violência e da (in)segurança expõe outra face desta centralidade: a vida é posta à prova cotidianamente não apenas pelos ganhos, mas pela violência criminal ou do trânsito. A morte violenta se faz epidêmica entre estas classes, definindo encontros, percepções e estratégias, adoecimentos e personalidades. A espreita da morte radicaliza a condição de urgência e premência da vida ante o direito.

As subjetividades que se radicalizam neste processo circular de violência, medo e privatização são as do sujeito securitizado, paranoico e alerta, que encontra gozo na vingança e na violência preventiva ou exemplar. Ao mesmo tempo, reforça-se as figuras subjetivas do “trabalhador”, do “pai de família” e do “guerreiro”, em oposição à figura do “bandido”. Deste modo, as dinâmicas da uberização no Brasil repõem e atualizam esta cisão que é, historicamente, um dispositivo de (des)classificação e governo das populações e dos territórios, cuja lógica fundamental é a racialização.

Em sua expressão limite, o medo fomenta a reivindicação de uma discriminação sobre os próprios território, comunidade e imagem pública do sujeito. A vivência e a percepção do cotidiano como guerra entre o trabalhador e o bandido – uma guerra interna à sociabilidade popular – oferece terreno e legitimidade ao estabelecimento e consolidação de regimes de vigilância, controle, punitivismo e celebração da violência como governo do cotidiano. Em outros termos, terreno à tendências despóticas de regulação da vida social. Novamente, trata-se do que Achille Mbembe (2021) chama de “uma forma de Estado que tem sido chamada de Estado de segurança e de vigilância”, que “se alimenta de um estado de insegurança que ele próprio ajuda a fomentar e para o qual pretende ser a resposta” (p. 93). Assim, as estruturas do Estado de segurança se sustentam nas paixões, afetos e condições do estado de insegurança.

A figura encarnada e valorizada do “trabalhador pai de família” tem como compromisso o provimento, a proteção e a reprodução de sua família e esfera privada, cujo sentido de acolhimento e dignidade se distingue e compensa as hostilidades do mundo. Este sujeito enfrenta o mundo todos os dias para poder escapar dele ou, quem sabe, reconstruí-lo à semelhança de sua vida privada e de sua ética própria, responsáveis por repor valor e dignidades sistematicamente negada. Tal sentido se aproxima do que diz bell Hooks (2004) sobre os esforços de resgate ou viabilização de um ideal de masculinidade patriarcal por homens negros ou brancos desprivilegiados, que nutre a busca por dinheiro e pelo papel de provedor e protetor ou a performatização da violência. É também o que apontam Rosana Pinheiro-Machado (2019) e Wendy Brown (2019), ao articularem o masculinismo, a crise econômica e o enraizamento de ideologias de extrema direita entre camadas trabalhadoras na segunda década deste século, no Brasil e nos Estados Unidos, respectivamente.

Chegamos, então, às relações, experiências e subjetividades que invertem e compensam os sentidos de desvalorização e negação do sujeito que caracterizam estes regimes de trabalho e suas rotinas. Falo da relação destes trabalhadores com suas famílias e dos significados construídos nestes encontros e desencontros. As relações estabelecidas nos mercados de meios de trabalho e financiamento, com representantes do Estado ou com o espaço urbano e suas violências repetem e reforçam os sentidos de sujeição, exploração e desvalorização já identificados no núcleo dos mercados uberizados, nas relações com empresas-plataforma e usuários-consumidores. A família é o espaço em que este sentido se inverte. Com a mulher, os filhos e a mãe motoristas e entregadores estabelecem uma relação fundada na valorização, na dignidade e no cuidado. A família se constitui, assim, como referência ética e moral para a vida (Telles, 2013), em oposição às relações carregadas de interesses imorais e ilegítimos e às hostilidades cotidianas.

A inviabilização ou adiamento da vivência familiar decorrente das longas jornadas causam insegurança e fragilidade nestes trabalhadores. Solidão, saudades, desconfianças de traição que se transformam em dúvida e tristeza e agudizam a insatisfação em cada relação de subordinação e atravessamento: será que vale a pena? Mas a forma extremada desta insegurança se dá no terreno da violência criminal ou do trânsito. É o medo permanente e massificado entre estes trabalhadores de “não voltar vivo para casa” e para a família.

Neste contexto, ganha força a moralidade conservadora articulada em torno da ordem familiar, que opõe, horizontalmente, o “trabalhador” ao “bandido”; e que hierarquiza, verticalmente, o “pai de família”, no topo, e a mulher e os filhos, abaixo. Uma estrutura de lugares fixos desempenhados com rigor e disciplina, voltada à proteção, ao conforto e à

reprodução, tendo como forma o sacrifício e a abnegação. O retorno é a honra, expressa na coesão familiar, e o reconhecimento social, muitas vezes medido por patrimônio e consumo.

Esta é uma forma possível de viver um mundo percebido como guerra. Mas também é base para a construção de uma utopia: um mundo após a guerra, em que a espoliação, as hostilidades, sabotagens e injustiças cessem, o “guerreiro” desfrute de paz e respeito, e o sustento e o conforto da família enfim estejam garantidos. De diferentes ângulos, vimos como esta utopia tende à saídas conservadoras, patriarcais, militaristas, individualistas e, ao mesmo tempo, presididas por racionalidade empreendedoras e calculantes formatadas pelas lógicas de mercado. A realidade e o vigor das derivas autoritárias de extrema direita em meio à radicalização neoliberal na crise não deixam razões para contestar a lógica e a tangibilidade histórica destas afinidades.

No entanto, também é a experiência e a percepção destes trabalhadores que mostra que, ainda que se sonhe e persiga o sucesso individual prometido, se amarga e enfrenta coletivamente o fracasso. Fracasso massificado que é a lógica própria do neoliberalismo e a tragédia de sua radicalização. Fracasso que também produz significados e disposições compartilhados e massificados, imprevistos e incontornáveis do ponto de vista das recomposições políticas na crise. Disposições que nem sempre fluem pelos rasgos da ordem e que podem experimentar contestá-la, com a urgência que a vida pede. Por isso importa o olhar atento às políticas que derivam das rotinas do trabalho uberizado, de suas contradições e aberturas.

\*\*\*

## Interlúdio: Escravos e não escravos

### 4. “Não somos escravos!”

“Na verdade, a escravidão nunca acabou ela só mudou de nome para Rappi”  
 “voltemos a era da escravidão, só está faltando o chicote”  
 “A Uber que é uma escravidão”  
 “Tá achando que nós é escravo, é? Tô fora”  
 “Os caras pensam que motoboy é escravo”  
 “Não dá pra ficar dependendo deles. De nenhum deles. Ser escravo de algoritmos ninguém merece”  
 “Essa empresa trata os motoca tipo escravo”  
 “Mó tiração. A gente sai de casa todos com o mesmo objetivo: fazer uma grana. Agora os app só vê o lado deles. Escravidão já passou, mas parece que não”.  
 “Mano do céu escravidão está logo ali”  
 “Sabe o que é engraçado? Antes dos apps a pizza chegava em nossas casas. A máquina girava igual e melhor. Como pudemos ser reféns dos apps hoje, que leva boa parte do que era o nosso lucro? Um tipo de escravidão moderna”.  
 “Aí é escravizar a gente”  
 “Queremos ser tratados como parceiros, não ser chamado de parceiros e ser tratados como escravos”  
 “Já estamos sendo escravizados por esses fdps”  
 “Sou escravo não”  
 “Gente, vocês sabem que isso é marketing, para nós ficarmos com medo e continuarmos sendo escravos. Acordem! Nós não ganhamos dinheiro. Comecem a fazer cálculo”.  
 “Vocês nunca repararam que somos escravos dos app?”  
 “Alguns falam que somos classificados como escravos. E hoje mediante a estrutura que cabe na nossa economia, somos sim!”  
 (Mensagens de motoristas e entregadores de aplicativos em grupos de WhatsApp).

No avançar do século XXI, em contexto de prolongada crise e radicalização do neoliberalismo, expande-se a condição de precariedade induzida. Essa individualização da responsabilidade por uma sobrevivência não garantida, por sua vez, é crescentemente racionalizada e centralizada em regimes de gerenciamento caracterizados pela larga e escala e precisão, coleta e processamento de dados e uso intensivo de tecnologias de ponta de informação e comunicação, em seus algoritmos e aparelhos onipresentes. Os regimes uberizados de trabalho protagonizam essa experiência social. Peças jornalísticas, audiovisuais, acadêmicas ou políticas oferecem retratos abundantes e sensíveis destes fenômenos tão tecnologicamente fascinantes quanto socialmente dramáticos.

Mas perceber, descrever e indagar a precariedade e as formas atualizadas e expansivas desta vigorosa informalização da sobrevivência popular no Brasil parece romper a solidez do presente. Um movimento elíptico nos lança à frente e, então, para trás. Neste presente acelerado, o futuro se insinua aos ecos, com incômoda familiaridade. A resiliência das linhas de precariedade e suas metamorfoses, na sucessão histórica de ciclos políticos e econômicos tão

distintos, pode ser afirmada com segurança e frustração. Afinal, a “integração” de tantas apostas, projetos e promessas não se realizou.

Durante a realização desta pesquisa, deparei-me com o uso frequente das palavras “escravo(s)” e “escravidão” por parte de meus interlocutores e personagens das passagens apresentadas e discutidas, motoristas e entregadores de aplicativos. A mobilização destas expressões se dá em elaborações sobre as condições e relações de trabalho nas plataformas. Cabe registrar que, desde as primeiras tematizações públicas sobre a chamada uberização, diversos intelectuais, ativistas e formadores de opinião utilizaram, eles próprios, a palavra “escravidão” para tratar do assunto. Trata-se, em qualquer dos casos, de uma denúncia diante de condições e relações assumidas como ilegítimas<sup>97</sup>.

Apesar do efeito instigante, de início, resisti e relutei em incluir as menções e identificações à escravidão por parte de trabalhadores uberizados em minha reflexão e interpretação. Justamente por ver ali uma contundente denúncia, absolutamente legítima, mas que me parecia destoar do propósito de compreender as dinâmicas e relações do trabalho uberizado em sua “objetividade”. Em meu intelectualismo, parecia haver ali uma “força de expressão” no calor de conflitos vividos, a ser deixada de lado em favor de “fatos”. O intelectualismo, segundo Joel Rufino dos Santos (2004), “consiste em considerar como mais eficiente em nossa vida o mais consciente”. O que, com Ortega e Gasset, nega. Ao invés do mais consciente, a “máxima eficácia sobre nosso comportamento reside nas implicações latentes de nossa atividade intelectual, em tudo aquilo com que contamos e em que, de puro contar com, não pensamos” (p. 57).

A escravidão pode até não ser majoritariamente reconhecida de modo consciente como pedra fundamental da formação nacional, em todas as suas dimensões, relações e significados. Mas não seria a sua latência e insinuação súbita para descrever os limites do intolerável o que pode dar acesso às dinâmicas do presente em sua complexidade? Ensina Rufino, que a negação do que é latente em favor do que é consciente conduz à “incapacidade sociológica e historiográfica” de pensar além do “bloco de classes”, interditando a compreensão, o diálogo e o aprendizado com o mundo “desclassificado” (idem), reproduzindo, assim, um fosso entre ambos.

A renitência deste léxico, me fez mudar de ideia e acolher a provocação lançada pelos sujeitos da pesquisa. Um breve olhar panorâmico pela história demonstrava a ironia e o

---

<sup>97</sup> Quanto às intervenções acadêmicas, ver, por exemplo, Antunes (2018; 2020) e Cavalcanti (2021).

descompasso presente no simples fato de o debate político e intelectual se concentrar majoritariamente, diante de sujeitos motoristas e entregadores de aplicativos, sobre a pergunta “são trabalhadores ou empreendedores?”, enquanto estes sujeitos insistiam ser ou não querer ser “escravos”. A indagação sobre sua condição de “trabalhadores” remetia à regulação do trabalho *formal* no Brasil – aquela ilha de direitos e reconhecimento no espaço social e temporal – buscando nele a gramática e os instrumentos para compreender e construir soluções àquelas classes desclassificadas.

A inquietação crescia por suas denúncias e protestos serem acompanhados, não raro, por afirmações do tipo “não queremos vínculo”, “queremos ser nossos próprios patrões”, “não quero ter chefe e nem horário”, “eu só quero trabalhar para mim”, “nossa luta é pelo direito de poder trabalhar”. Viam-se também como “trabalhadores”, e ainda como “pais de família” ou “guerreiros”, além de recusarem recorrentemente a pecha de “vagabundos” ou até “bandidos”. De qualquer modo, objetiva e subjetivamente, estes trabalhadores não eram “os trabalhadores” das referências e medidas que informavam *nossas* indagações “de fora”. Isto é, o trabalhador do emprego formal. E, em geral, não o reivindicavam.

O significado histórico, sociológico e político deste trabalho formal e regulado é bastante conhecido. Sua reivindicação ou condenação, inclusive, organiza a institucionalidade política e partidária brasileira há um século. Mas, ainda, assim, esta clareza do que significa e mesmo a defesa normativa do trabalho formal e mesmo a sua legítima defesa normativa não tem sido suficiente para compreender e dialogar com estes sujeitos em sua própria razão. O que não surpreende, dado que são sujeitos desclassificados deste universo restrito de regulação e proteção.

Mas e “ser escravo”, o que significa na percepção destes sujeitos? Não seria esta aparição da figura do “escravo” no século XXI uma assombração reveladora? Não seria esta menção súbita à escravidão uma chave para compreender os regimes e as dinâmicas de vida destes sujeitos em perspectiva histórica? Talvez assumi-la em sua latência seja mais eficiente para enfrentar as outras figuras que povoam esta experiência: do “guerreiro” e “próprio patrão” ou do (não) “vagabundo” e (não) “bandido”.

A desigualdade e a pobreza no Brasil têm no subemprego, no desemprego e na informalidade do trabalho e, ao mesmo tempo, no racismo, um poderoso motor de sua reprodução. O mesmo acontece com os problemas relacionados à violência e à ausência de acesso ou acesso precário à direitos fundamentais como moradia, saúde, educação, saneamento. Todas essas condições de desprivilegio, diga-se, não por acaso, recaem de forma mais expressiva sobre a população negra.

É flagrante sua a relação histórica e causal com o fenômeno da escravidão de negros africanos e seus descendentes no empreendimento colonial, bem como com o desmonte formal do sistema escravista, a (não) distribuição de terras, a estruturação de um mundo do trabalho e da cidadania restritos, o desenvolvimento econômico e a (não) distribuição de seus ganhos, por parte das camadas dominantes. Todos caracterizados pela desclassificação, expulsão ou repressão do negro, em particular, e dos pobres desclassificados, em geral, também estes não-brancos em sua maioria (Theodoro, 2022).

A denúncia ou a recusa da “escravidão” por motoristas e entregadores de aplicativos revela, assim, duas pontas da história da precariedade brasileira. Compreende, então, uma dupla pista a ser perseguida. De um lado, sobre sua condição nas novas formas de vida e trabalho. De outro, sobre a forma como estes trabalhadores se percebem no espaço dos conflitos públicos e na distribuição de suas partes em uma realidade histórica e nacional particular, a brasileira.

A provocação acabou por instalar fatores de caracterização e explicação em diferentes camadas do campo e da investigação, ganhando centralidade. Não como denúncia da chamada “uberização” ou, ainda, como qualquer forma de colocá-la em equivalência descritiva ao fenômeno histórico da escravidão atlântica de africanos nas américas, tanto de minha parte quanto dos que trazem a palavra. Importa indicar, inclusive, que as repetidas menções à “escravos” e “escravidão” não foram associadas a fatores raciais pelos sujeitos, relação que, incontornável, coube à análise e à interpretação.

Vale o que diz Abdias Nascimento sobre “metáforas conceituais” que separem o fator raça/cor das condições do senhor e do escravo: “Com efeito, representa um fácil e fútil escapismo tentar negar o fato inegável de que a servidão do cativo se assentava basicamente na raça dos escravizados, sem prejuízo dos outros fatores decisivos”. (Nascimento, 2019, p. 188). A abordagem proposta, portanto, rejeita a mobilização do termo e do fenômeno “escravidão” como uma metáfora, ao mesmo tempo em que reconhece a centralidade do fator racial em sua discussão, mesmo que a partir de enunciação que não faz menção direta e consciente ao fenômeno histórico.

As palavras “escravo” e “escravidão” e o conjunto de camadas, sentidos e relações que carregam não se comportam em seu lugar de “palavra de ordem” da ação política, tornando-se ferramenta de interpretação de uma série de situações típicas das rotinas destes trabalhadores, tanto no núcleo dos mercados uberizados quanto em suas margens. Falo do “trabalho emocional” na relação com os clientes e os casos de humilhação e violências, presididos pela afirmação de uma distinção social e, por vezes, racial, incorporada à estrutura dos serviços vendidos, contratados e prestados. Do permanente ranqueamento que opera a



(des)classificação. Da perseguição do poder público nas cidades à atividade de sustento relativamente autônoma, ainda que subordinada e superexplorada, com tentativas de proibição e imposição de taxas, exigência de identificações e frequentes acusações e suspeições “piratas”, “vagabundos”, “potenciais criminosos”. Da negociação e do conflito permanentes em torno da oposição entre “trabalhador” e “bandido”, que organiza também a distribuição da dignidade e do direito, a gestão dos corpos e do território, em processos sempre racializados. Do trabalho em rotinas que não raro superam 12, 14, 16 horas, sem acesso à informação, sem garantias, sem direito de defesa diante de punições consideradas indevidas, com rendimentos considerados insuficientes ao sustento e à dignidade, em uma massa de trabalhadores sempre sobrantes e descartáveis, expostos sistematicamente ao risco de morte violenta que não veem gerar comoção ou senso de prioridade.

A palavra encontrada para descrever esta situação, nos momentos em que todas as camadas de sua legitimação e reconforto se rompem, é só uma: “escravidão”. Seja como constatação e denúncia, “somos escravos!” ou como recusa e deserção “não somos escravos!”. E na experiência destes sujeitos, o momento da denúncia da escravidão, como demarcação de um limite, é o ponto de não retorno entre a rotina ordinária e sua inscrição política. Isto é, a referência latente da escravidão anuncia seus processos de subjetivação.

Estas palavras foram aceitas como a ponta de um fio a ser deslindado, em um exercício capaz de fazer ver e compreender as continuidades que ligam o contemporâneo ao passado e, portanto, situam o fenômeno presente no tempo e no espaço. Isto é, com relações e sentidos acumulados, metamorfoseados e combinados, que em seu enredamento chegam ao presente. Enfim, acolher a denúncia da “escravidão” como meio a partir do qual é possível acessar as razões e a objetividade situada da precariedade e do trabalho uberizado como vividos por estes sujeitos no Brasil no tempo presente.

#### **4.1 O legado da escravidão: sociedade desigual e racismo estrutural**

O objetivo deste capítulo não é oferecer uma reconstrução histórica do fenômeno da escravidão e de seus desdobramentos políticos, econômicos e ideológicos, que estruturam a precariedade contemporânea. Aceitamos esta relação de causa e consequência, como demonstrada em suas múltiplas dimensões por autores que levaram os problemas referentes à formação nacional além de resistentes limites ideológicos, conferindo centralidade ao racismo e aos conflitos abertos entre africanos e descendentes de africanos escravizados e os atores e

instituições do poder político e econômico ligados objetiva e subjetivamente ao núcleo europeu e branco do projeto moderno e capitalista<sup>98</sup>.

Racismo, portanto, como ideologia que justifica, orienta e naturaliza a perpetuação das estruturas de dominação política e econômica, nas esferas pública ou privada, em privilégio da população branca e desprivilegio da população negra. Em obra recente de atualização e síntese de uma longa trajetória de pesquisa, Mário Theodoro (2022) oferece uma reconstrução da formação da *sociedade desigual* brasileira, a partir do racismo e da branquitude. Para o autor,

“o racismo consolidou-se como a ideologia que diferencia e hierarquiza as pessoas em uma escala de valores que tem como polo positivo o biotipo branco caucasiano e como polo negativo o biotipo negro africano. É sob essa valoração que a sociedade brasileira se organiza e opera – e é nela que se baseia o reconhecimento social do indivíduo, historicamente construído e que explica a perpetuação da desigualdade” (p. 15).

Para o autor, o racismo se desenvolve em dois planos. No micro, pela discriminação e pelo preconceito racial e, no macro, pela branquitude, pelo biopoder e pela necropolítica. A discriminação e o preconceito operam diariamente as violências, inferiorizações e exclusões, abertas ou veladas, do negro. A branquitude se investe de um valor positivo absoluto, que “destitui a sua contraparte de qualquer virtude ou qualidade”. O biopoder e a necropolítica, por sua vez, dizem respeito ao controle ou omissão sobre a vida e a morte da população negra, dizendo respeito mais à ação do Estado (p. 21).

O que podemos complementar com a proposição de Silvio Almeida (2021), para quem “o racismo é sempre estrutural”, pois “integra a organização econômica e política da sociedade”. Em outros termos, o “racismo fornece o sentido, a lógica e a tecnologia para a reprodução das formas de desigualdade e violência que moldam a vida social contemporânea” (p. 20-21). O racismo é, portanto, um fator transversal, multifacetado e estruturante da sociabilidade e das formas de poder, dominação e exploração nacionais.

Este enfoque é fundamental pois representa a convergência e a lógica de linhas que se prolongam desde a fundação do Brasil até o presente, em um permanente processo de metamorfose e refinamento. Isto é, o racismo não é um elemento assessorio, paralelo ou secundário da formação nacional, mas precisamente o elemento que determina o sentido e a coesão de uma perpetuação, informando a construção e a modelagem de discursos, práticas, projetos e instituições.

O refinamento do racismo, inclusive, leva à maior eficiência em sua lógica. Suas formas veladas, naturalizadas e rotinizadas em condutas, discursos e instituições representam o ponto

---

<sup>98</sup> Nesse sentido, destaco as obras de Abdias Nascimento ([1976] 2016, [1980] 2019; [1980] 2019), Clóvis Moura ([1988] 2019), e Célia Azevedo (1987).

de maturação de formas inicialmente cruas de sujeição e negação do corpo e da subjetividade de africanos e seus descendentes. O que significa dizer que o racismo contemporâneo é o resultado de um processo incremental de evolução das formas de exploração e opressão que tem como ponto de partida a escravidão de negros africanos nas américas. Outra forma de dizê-lo, em enfoque que interessa especialmente a nossa discussão, é que a origem do mercado de trabalho brasileiro “tem o gene da relação primeira entre escravizados e homens livres (...). O Brasil aboliu a escravidão formal, embora nunca tenha abolido a desigualdade herdada do escravismo” (Theodoro, 2022, p. 97).

Apesar da continuidade histórica e lógica entre a escravidão e o racismo contemporâneo, o problema aqui é como a palavra escravidão – e não o racismo – veio parar no centro da gramática de motoristas e entregadores de aplicativo e o que isso informa sobre estes sujeitos, suas formas de vida e trabalho e sobre o contexto ampliado em que estão inseridos. Para responder este problema, sem recorrer a “metáforas conceituais” e ao “fácil e fútil escapismo” de que fala Abdias, importa identificar os fundamentos da escravidão enquanto fenômeno histórico e, portanto, corporificado.

#### **4.2 Genética colonial e escravista: alguns elementos sobre a escravidão e a fundação do trabalho no Brasil**

Ao investigar o empreendimento do café em São Paulo, Lúcio Kowarick ([1987] 2019) caracterizou o escravismo como sendo um sistema em que a compra da pessoa escravizada implica sempre um custo a ser amortizado, enquanto a destinação do excedente e a subordinação ao centro europeu do capitalismo mercantil impede o investimento em novas técnicas e tecnologias e a diversificação e ampliação dos circuitos econômicos internos. Assim, a viabilização do sistema depende da exploração bruta e extensiva da mão de obra escravizada.

Neste contexto, segundo Kowarick, a condição de trabalho do escravizado é marcada por jornadas em torno de 16 horas diárias e rebaixamento da atenção às mínimas necessidades de acomodação e alimentação, o que leva a “desgaste da capacidade de trabalho e, frequentemente, a morte prematura” (Kowarick, 2019, p. 49). Ainda, à necessidade de permanente reposição dessa força de trabalho com a compra de mais escravos. Com o fim do tráfico e a elevação do preço de compra da pessoa escravizada nos mercados ilegais ou interprovinciais, cresce a necessidade do sistema por uma exploração ainda mais intensa.

A intensificação da exploração se deve também à reduzida complexidade da divisão do trabalho e ao intenso e violento controle e vigilância dos escravos nas fazendas por parte de

indispensáveis capatazes, em geral, livres ou libertos, incorporados ao sistema como fator de sua manutenção pela força. Um último elemento é o tendencial esgotamento da terra, dado o caráter predatório do empreendimento (ibidem, p. 61).

Neste modelo, todos os caminhos levam à superexploração e brutalização do trabalho e do ambiente, enquanto a injeção de inovações tecnológicas depende do endividamento e do reforço à subordinação internacional. Estes elementos estão presentes também no engenho de açúcar, nas minas de ouro e nas plantações de algodão, expressões da plantation, como forma econômica e social típica de exploração colonial nas américas. Conforme Achille Mbembe (2021), os sujeitos transplantados ao novo mundo iniciavam uma nova forma de vida na plantation, vivida “de acordo com um princípio essencialmente racial”, em que a raça “remetia a um corpo sem mundo e sem chão, um corpo de energia combustível, uma espécie de duplo da natureza, que se podia transformar, por meio do trabalho, em ativo ou capital disponível” (p. 27).

Uma imagem bastante diferente das fazendas paulistas é a da cidade de Salvador, no século XIX, reconstruída em extensa pesquisa historiográfica por João José Reis (2019a), a quem sigo na apresentação de algumas características. Vizinha das plantações e engenhos do Recôncavo, a capital baiana também era movida pelo trabalho da população negra: livre ou escrava, africana ou “criola”, “mulata” ou “cabra”. Aqui, no entanto, a diversidade de ocupações dos escravos é grande, bem como sua mobilidade e relativa autonomia.

Ao lado do trabalho doméstico, o sistema de ganho é central na economia baiana do século XIX. Neste sistema, o escravo deve pagar diária ou semanalmente uma quantia fixa ao seu senhor, com o ganho em atividades que desenvolve por conta, oferecendo serviços a outras pessoas. O ganho que excede o valor estipulado pelo senhor fica com o escravo, que o utiliza para se manter, comprando comida, roupas, utensílios e mesmo alugando moradia. O escravo de ganho não necessariamente morava junto ao seu senhor e o ganho acumulado poderia ser utilizado para comprar a sua alforria (p. 351).

A distância desta figura para aquela dos escravos de engenho das vilas vizinhas do Recôncavo baiano ou das fazendas de café em São Paulo, por exemplo, não significa qualquer positividade da escravidão em suas dinâmicas urbanas. Se não há a figura do capataz, há a dos guardas e das milícias que exercem o controle e a violência sobre o negro escravizado. A rotina é marcada por humilhações e punições físicas, esforço excessivo e longas jornadas movidas pela pressão pelo ganho, para “pagar a semana” ao senhor e ainda sobrar o suficiente para o sustento e, talvez, para a compra da alforria.

Muitos escravos de ganho desempenhavam funções artesanais ou gerenciais, mas havia uma concentração bastante nítida. A atividade predominante entre as ganhadeiras de Salvador era o comércio de artigos e alimentos em feiras e quitandas. Entre os ganhadores, era a de carregadores de carga ou pessoas pelas ruas e ladeiras estreitas e acidentadas de Salvador. Os ganhadores trabalhavam em grupos chamados cantos, formados por escravos e libertos do mesmo grupo étnico ou religioso que se reuniam em locais específicos à espera de serviços. Cada canto tinha um “capitão”, geralmente eleito, que intermediava serviços, preços e pagamentos. Sem a participação de mulheres, os cantos eram fruto do cruzamento da identidade masculina, étnica, religiosa e de classe (p. 359-361).

Condições particulares de escravidão e de trabalho livre se atravessam, marcando diferenças nada triviais entre o escravo doméstico, o da senzala e de ganho, entre o africano e o nascido no Brasil, entre cada diferente região, período e atividade econômica, entre homens e mulheres. O mesmo acontece com as diferenças entre livres e libertos nacionais e africanos, brancos, negros ou “mulatos”. Com esta pluralidade de condições, o escravismo manteve sua hegemonia nas relações sociais brasileiras por mais de três séculos. Diante desta heterogeneidade, vale a afirmação de Clóvis Moura (2019):

“em todo esse processo de diferenciação, uma coisa era patente: o trabalho escravo. (...) Ele até podia possuir alguns objetos de uso pessoal. Porém, o que ele não tinha e não podia ter era a posse de seu próprio corpo, que era propriedade do seu senhor. Essa é a condição básica que se sobrepõe a qualquer outra para definir-se a situação de escravo. Isto é: um ser alienado de sua essência humana” (p. 261).

A hegemonia do escravismo, portanto, corresponde a um feixe de relações fundadas na superexploração e na alienação da condição humana da população africana e de seus descendentes, estendendo-se como prática, costume, visão de mundo e forma de governo para o conjunto das relações sociais. São estes sentidos que informam e mediam as relações entre o sujeito, o trabalho e a ordem, além de definirem a constituição mesma das atividades urbanas e econômicas em geral.

É no interior desta hegemonia que a figura do trabalho é fundada no Brasil, na constituição imprevista de um mercado descontínuo de subsistência por parte de livres e libertos nos interstícios do empreendimento colonial e escravista. As interpretações seminais da formação nacional propõem que este modelo não reservava lugar ou sentido àquilo que escapava às figuras do escravo e a do senhor (Furtado, 2009; Novais, 2018; Prado Jr., 2008).

Assim, o trabalho e a sobrevivência da massa crescente de pessoas não proprietárias, mas que também não eram propriedade, foram vividos e significados, desde seu nascedouro, a partir de uma dupla negação: da dignidade daquele que trabalha para outro; e do produto deste

trabalho. Lúcio Kowarick (2019) ensina que o “homem livre” constitui-se fundamentalmente como a figura que foge ao espectro da escravidão, cujos modos e mecanismos se alastravam pelo tecido social em todas as suas relações. Nesta fuga constante, abraçava as atividades disponíveis e necessárias para garantir a si próprio uma sobrevivência associada sempre ao desvio.

Como “pobre”, para preservar a dignidade, privilegiava as formas de subsistência, quando possível, e oferecia seus serviços aos poderosos, quando necessário. Os “livres despossuídos” viam e experimentavam no trabalho (para o outro) as formas da escravidão, e por isso dele fugiam. Valia “Antes a sobrevivência autônoma, numa espécie de economia natural de subsistência, do que a sujeição a regras de obediência e disciplina, nas quais prevalece o arbítrio, que está contaminado pelo uso e abuso inerente ao cativo” (p. 68-70). O senhor proprietário, por sua vez, via nessa população o símbolo da indisposição e do não pertencimento a *sua* ordem, buscando caminhos que tornassem compulsória a sua sujeição, mesmo que “livres”. Tal insubmissão seria prontamente traduzida em figuras de deformação moral e social: vadios, vagabundos, preguiçosos, inúteis, criminosos.

O autor identifica dentre as atividades dessa população livre, em São Paulo: “tropeiros, carreiros ou vendeiros” ou ainda “atividades de vigilância e captura”. Desprovidos de propriedade, viviam sob a ameaça constante de expropriação ou expulsão, moldando-se a uma existência desenraizada, de deslocamento e vínculos efêmeros (p. 37-38). Kowarick sustenta, ainda, que “o homem livre praticava a violência como forma de virtude”. Mas, ainda que esta violência expressasse a fruição bruta de alguma liberdade, “a honra não se transformava em rebeldia, nem a violência se metamorfoseava em revolta” (p. 39). Os livres eram empregados em “serviços de defesa, coação ou morte” infligidos sobre seus iguais ou, no limite, sobre a população escravizada, fragmentando as camadas subalternas e minando horizontes de contestação.

Os vetores de insubordinação dos livres e generalização das relações de mando, no que tange a fundação do trabalho livre, se repetem no caso baiano. Segundo Reis (2019a), em grande parte das vezes os libertos seguiam desempenhando as mesmas atividades de quando cativos, repetindo-se a predominância do comércio de rua entre as mulheres e do transporte de cargas e pessoas, entre os homens. Mas vale ressaltar que os libertos evitavam o serviço doméstico e atividades em geral submetidas a atenção direta de brancos, preferindo fazeres autônomos. Ainda assim, a discriminação, as humilhações e os estigmas de inferioridade seguiam pesando sobre os libertos, reduzindo os horizontes de mobilidade e os expondo às arbitrariedades e violências policiais e senhoriais. Mesmo já não sendo escravo, o negro era obrigado a servir um

branco. Além da reprodução de relações escravistas “de fato”, a liberdade dos libertos era precária e a alforria podia ser cassada, “de direito” (p. 29).

Entre os livres “criolos” e “mulatos”, por fim, vale indicar sua presença em forças policiais e milícias, o que reforça a ideia de integração via agenciamento da violência. Reis (2019a) destaca que, em período de grave crise da economia açucareira, parcelas crescentes da população livre foram lançadas na desocupação e na miséria. Estes trabalhadores livres especializados (“carpinas, ferreiros, pedreiros etc.”) recusaram aceitar a ocupação de serventes, o que levou as forças policiais a serem mobilizadas para obrigá-los a trabalhar.

“apesar da penúria dos tempos, para proteger a dignidade do trabalho livre especializado, esses artífices se impuseram limites que não estavam dispostos a ultrapassar. Preferiam a incerteza de um serviço aqui, outro acolá, a se engajarem um tipo de atividade tradicionalmente desempenhado por escravos” (p. 42).

Reforçando elemento já sugerido, é traço da sociedade e das dinâmicas do trabalho constituídas no interior do regime escravista a deserção ao trabalho subordinado, vigiado, inferiorizado e violentado. Não como próprio a qualquer forma de conforto ou privilégio, mas como exercício de dignidade na busca por sobrevivência, mesmo que não garantida – movimento que deságua no trabalho precário por conta e na busca por formas de subsistência. A relação entre os livres nacionais e os africanos era complexa e, em geral, não amigável, compreendendo que “ninguém entre os livres – com exceção, talvez, dos africanos libertos – queria igualar-se no plano social com os escravos” (p. 66).

A constituição do trabalho livre no Brasil se dá, no interior da sociedade escravista, portanto, sob o signo da fuga e da preservação da autonomia. Ao mesmo tempo, estas experiências de trabalho são marcadas como desvio e desordem, atravessadas pela violência como obstáculo ou realização e, por fim, pela fragmentação da sociabilidade popular. Outra condição fundamental desta população livre é sua condição racializada: se, em sua expansão, ela é tendencialmente não africana, ela é também cada mais não-branca, em um longo e fragmentado mosaico de origens, fenótipos, identidades e condições.

A disposição de fuga com o sistema escravista, contudo, não é marca apenas daquele que nasceu ou se tornou livre, mas também daqueles determinados em se tornar. Constitui assim o cerne de um conflito propriamente político, isto é, que diz respeito à ordem e ao poder. Conflito tão mais determinante quanto mais se dá na confrontação de negros escravizados com o regime escravista, seus atores e instituições dominantes. Tão fundamental quanto destacar a dimensão própria e ideologicamente racista do regime escravocrata e de seus prolongamentos, para bem compreender a formação nacional, é reconhecer a agência política de negros africanos e seus descendentes no interior do empreendimento colonial.

Clovis Moura sustenta que é, precisamente, a sobreposição das dimensões ideológicas, econômicas e políticas da oposição entre o poder colonial de origem europeia e os negros escravizados – isto é, os conflitos fundamentais do modo de produção – o motor das transformações que estabelecem as bases da modernidade no Brasil, no século XIX. Por conflito político entende-se aqui a resistência protagonizada pelas populações negras e não brancas, inferiorizadas e desclassificadas, em geral, e as reações do regime.

Segundo Clovis Moura (2019), uma das especificidades do escravismo no Brasil é justamente a sua longuíssima duração de mais de três séculos. Na esteira de outras legislações antiescravistas do século XIX, a Lei Eusébio de Queiros, de 1850, proíbe o tráfico atlântico de escravos. É o que marca, para Moura, o início do “escravismo tardio”, em contraposição ao “escravismo pleno”, que se estende por todo o período colonial até 1850. É no escravismo pleno que se constituem duas forças fundamentais da experiência social brasileira enquanto nação: a “quilombagem” e a “síndrome do medo”.

Na fase tardia de sua hegemonia, o escravismo no Brasil é atravessado por uma transformação no capitalismo mundial: o deslocamento da centralidade da exportação de mercadorias para a de capitais, pelo centro do sistema. O fluxo de capitais investidos no Brasil cresce, modernizando as cidades e hábitos. Mas este movimento não foi capaz de desarticular imediatamente o cerne das relações sociais. O escravismo manteve sua hegemonia por décadas. Assim, a “modernização injetada” “sem mudança social” introduziu contradições e novas camadas de conflitos e desigualdades na estrutura social brasileira.

Durante 300 anos, o núcleo dinâmico da produção no Brasil foi a plantation, sustentada, como vimos, em uma crescente superexploração de caráter predatório sobre os corpos negros e sobre o solo. Fundamentalmente, é a extração máxima de valor do trabalho escravo, submetido a um regime despótico, que viabiliza o empreendimento cujos termos de troca são determinados em favor e pela metrópole. Daí a manutenção e a consolidação das formas mais intensas e violentas de exploração da mão de obra, o superaquecimento do tráfico atlântico de escravos para sua reposição e ampliação, e a crua repressão social e política, sem mediações, que se apresenta como forma de governo para a população escravizada. A lógica do regime não podia compreender vias de decompressão.

Na equação que rege a expansão do capitalismo no Brasil, a “síndrome do medo” é uma variável fundamental. Uma “possível revolta dos escravos estava sempre em primeiro plano quer das autoridades, quer dos senhores e do seu aparelho repressivo”. A coerção era fundamental para garantir a superexploração e a ordem política. Por isso, conclui Moura, “no sistema de trabalho escravo em sua plenitude, os níveis de repressão despóticos funcionavam



constantemente e faziam parte da normalidade do comportamento dos dominadores” (Moura, 2019, p. 266-267). No mesmo sentido, Abdias Nascimento diz que “Uma possível tomada do poder pelos negros foi sempre um pesadelo perturbando o sono tranquilo das classes dominantes e governantes” (Nascimento, 2019, p. 43).

Podemos destacar três fatores que explicam esta paranoia do poder colonial: o demográfico, o exemplo internacional e a “quilombagem”. O fator demográfico diz respeito ao caráter majoritariamente não-branco das camadas subalternas daquela sociedade, apesar de sua intensa e crescente fragmentação e mesmo conflituosidade interna. De todo modo, a possibilidade de uma polarização racial que colocaria os brancos em absoluta minoria provocava pavor nas camadas dominantes, conscientes da brutalidade de seu sistema.

O segundo fator tem como elemento central a Revolução Haitiana, que acendeu um sinal de alerta nas elites coloniais de todo o continente e, ao mesmo tempo, chegou a provocar admiração e identidade entre negros africanos e descendentes em outros locais, como o próprio Brasil. A revolução no caribe no fim do século XVIII colocava no horizonte colonial não apenas a possibilidade da população negra de origem africana submetida à brutalidade da escravidão tomar o poder em armas, como também de eliminar os agentes de sua opressão (Azevedo, 1987, p. 35; Queiroz, 2017; Theodoro, 2022, p. 105; Nascimento, 2019, p. 79; Reis, 2019a, p. 102).

O terceiro fator causador da síndrome do medo é, segundo a proposta de Clovis Moura (2019), a chamada “quilombagem”. Trata-se do movimento concreto e descentralizado de revoltas de escravos contra a ordem colonial-escravista, que ocorre com constância ao longo de todo o período, por todo o território nacional e com elevada radicalidade. Para Moura (2019), ainda que não de forma mecânica, “há uma correspondência entre o nível de exploração e a incidência dessas revoltas” (p. 268).

O autor rejeita a atribuição de um suposto caráter pré-político a esses movimentos (Moura, 2019, p. 274). A resistência à escravidão e à inferiorização e negação da dignidade no regime escravista é sempre um ato político, na medida em que atinge o sistema em seu cerne e, potencialmente, se soma ao movimento mais amplo que pretende a sua erosão. Isto é, diz respeito concretamente à questão última da ordem e do poder na medida em que projeta o seu esvaziamento por meio da deserção ou do enfrentamento.

As expressões mais emblemáticas que esse movimento assume são os quilombos e as revoltas urbanas, mas outras diversas experiências o compõem. Algumas constituem episódios de violência localizados e imediatos, dirigidos a membros do regime ou propriedades. Outras são mais sutis e cotidianas, situando-se no campo do convívio doméstico, da cultura ou da religião, do trabalho ou da produção. É o caso dos próprios cantos de trabalho, como espaço de

sobrevivência fora da direta subordinação ao branco, e das juntas de alforria, constituídas como fundos coletivos de poupança para a compra da liberdade. João José Reis fala, ainda, em “atitudes de insubordinação pessoal, boicote à produção pelo trabalho lento, danificação de ferramentas e destruição de plantações, simulação de doença, o pequeno furto, a fuga curta e a negociação hábil que explorava em favor do escravo a psicologia do paternalismo” (p. 323). Também o suicídio aparece como um ato extremo de resistência (Moura, 2019, p. 265; Reis, 2019a, p. 102).

O elemento religioso também é importante na caracterização deste amplo movimento de resistência. O candomblé e a o islamismo são elementos centrais de duas importantes revoltas, a do quilombo do Urubu<sup>99</sup> e a dos Malês – episódios em que, segundo Reis, não é possível estabelecer a “fronteira exata entre religião e rebelião”. Tal dimensão de resistência é dupla: por um lado, o simples ato de professar uma fé perseguida constitui uma contestação da autoridade do regime, mas, por outro, estes espaços abrigam também processos de elaboração e ação política que oferecem estrutura a fugas e revoltas.

Fugas individuais e coletivas, destruição de plantações e propriedades, ataques e assassinatos a famílias proprietárias e capatazes, formação de quilombos e meticulosa organização de revoltas, tomadas de navios, apresentação de exigências a senhores e representantes do poder público etc. Estas ações de confrontação e deserção completam o movimento de resistência ao regime. E em resposta a cada episódio se estruturam novas práticas e legislações repressivas, inscrevendo na sociedade nacional uma espiral de superexploração, fugas, revoltas e aquilombamentos, e repressão (Moura, 2019, p. 270-271).

O fato de as revoltas de escravos terem ganhado o status jurídico de “Insurreição” dá o tom de um movimento que é visto como contestação e ameaça à ordem constituída. Segundo Moura (2019), ainda que a quilombagem não tenha alcançado a transformação estrutural daquela sociedade, depondo o regime, impôs-lhe desgastes em diversos níveis. No plano econômico, as fugas e ataques à edifícios e plantações provocavam perdas importantes aos proprietários (p. 271-273). No plano político, a quilombagem demonstrava formas de sociabilidade e organização da vida distintos daqueles do regime escravista, que desafiavam suas lógicas (p. 274-275). Como sugere Nascimento (2019):

“Não eram rebeliões individuais e isoladas, mas constituíam um fenômeno coletivo que desafiava seriamente a ordem econômica mundial. Sua importância está não apenas na sua resistência à estrutura colonial, como também no seu legado de princípios africanos de sociedade, cultura, economia e política” (p. 327).

---

<sup>99</sup> “Parece que Urubu era um desses locais da periferia de Salvador onde quilombo e candomblé se misturavam” (Reis, 2019a, p. 103).

A mais paradigmática experiência quilombola, a longeva República de Palmares que se estima ter durado cerca de um século, é lida por Moura (2019) nos seguintes termos: “Palmares era uma negação, pelo seu exemplo econômico, político e social, da estrutura escravista-colonialista. O seu exemplo era um desafio permanente e um incentivo às lutas contra o sistema colonial no seu conjunto” (p. 220).

Também as revoltas e greves urbanas de africanos e seus descendentes, escravos e libertos, na Bahia do século XIX são uma forma paradigmática de resistência. João José Reis oferece uma rigorosa reconstrução e análise das revoltas negras na Bahia desde o início até o final do século XIX, que configuram um movimento cumulativo, seja pelo aprendizado, seja pela participação de lideranças em diferentes levantes. Reis defende a centralidade dos cantos dos ganhadores e de suas dinâmicas próprias de trabalho e inserção social na motivação, organização, mobilização e execução destes levantes.

A comunidade negra inscreveu-se politicamente combinando religião, trabalho e revolta. A sociedade malê ofereceu não apenas ideologia, mas laços de solidariedade, confiança e uma estrutura conspirativa para a revolta de 1835 (Reis, 2019a, p. 387). O islamismo teve papel fundamental ao propor uma “revolução nas vidas de seus seguidores, arrancando-lhes pela raiz a vontade de ser escravos, impregnando-os de dignidade, constituindo novas personalidades”, compromisso religioso transformado em “rebelião armada coletiva” (p. 249). Já os cantos de trabalho, como espaços e rotinas que combinam relativa autonomia individual com a formação em grupos, cumpriram tanto o papel de prefigurar um horizonte de independência, quanto de oferecer um espaço coletivo para buscá-lo. “O trabalho africano não se dissociava da vida. Não pode ser dissociado da revolta”, conclui Reis (2019a, p. 386).

Sobre Palmares, Clovis Moura indaga: “Uma nação em formação?” – hipótese que assume. Reis, por sua vez, especula sobre as intenções dos revoltosos de 1835: “Um califado baiano?”. Ambas acabaram, independentemente de suas motivações iniciais, colocando em questão o poder. O que é comprovado pela reação de guerra do poder colonial. Ao tocar a questão do poder, estas revoltas e construções instigam também a reflexão sobre os horizontes de um poder alternativo imaginado pelos rebeldes. Central nesta especulação é a relação entre eles e outras camadas subalternas daquela sociedade.

No caso da revolta de 1835, além da “guerra aos brancos”, há tensões com os negros brasileiros, os mulatos e mestiços, que pareciam estar de fora dos planos da insurreição e, eventualmente, de uma formação social alternativa a ser fundada. Reis (2019a) não chega a uma conclusão a respeito, mas destaca que os rebeldes tinham como objetivo “romper com a dominação branca e que viam mulatos e crioulos como cúmplices dos brancos, não vítimas

como eles”. Mas que, apesar da suposta cumplicidade destes últimos com sua dominação, talvez fosse necessário mobilizá-los para acabar com ela (p. 368-369 e 382).

As particularidades étnicas e de outras ordens se fazem presentes na experiência das classes subalternizadas da sociedade colonial, sendo a escravidão concentrada sobre a figura do negro a referência geral que orienta estas relações e seus sentidos. Assim como a escravidão não foi um fenômeno homogêneo no tempo e no espaço, também as relações construídas em seu entorno não o foram. Neste sentido, resistência permanente e descentralizada ao escravismo, também é permeada por contradições, cisões e conflitos.

A esse respeito vale fazer duas pontuações importantes. A primeira é que estas múltiplas figuras subalternas produzidas pelo escravismo em seu núcleo e em suas margens – escravizadas ou não, africanas ou não, negras ou não – reproduziram e agenciaram, em sua convivência, hierarquias e violências. Reprodução esta crescentemente estimulada e manipulada pela ordem, como mecanismo de manutenção da dominação e neutralização de sua “síndrome do medo”. Deve-se lembrar aqui da importância das instituições policiais e repressivas como receptáculo de negros brasileiros e mestiços, muitas vezes sendo a única forma de integração ao regime – o que constitui expediente sistemático e também contraditório, se considerarmos o caráter racista e segregacionista da hierarquia militar (Reis, 2019a, p. 55 e 101). Daí o reconhecimento de que muitos episódios de resistência sejam marcados por hierarquias ou agressões entre diferentes grupos subalternizados dessa sociedade, o que se expressa em seus imaginários, estratégias e ações.

Ao mesmo tempo, ao analisar a resistência ao regime colonial e escravista, e este é o segundo ponto, não se deve encobrir e invisibilizar duplamente as insurgências de diversas populações “livres” e “brasileiras”: primeiro, porque elas existiram; e, segundo, porque estes “livres” e “brasileiros” eram em sua maioria pessoas não brancas – negros e mestiços – descendentes de negros escravizados e indígenas (Reis, 2019a, p. 46). Portanto, suas políticas também tocavam o centro do poder da ordem escravista fundada no supremacismo branco.

Afirmá-lo não implica relativizar a extrema brutalização do negro e, em especial, dos africanos, no escravismo. Mas reconhecer a complexidade do regime e, ao mesmo tempo, reafirmar o caráter majoritário da população submetida a sua opressão política e econômica. Esta condição compartilhada, ainda que desigualmente, cria também episódios de aliança e atravessamentos, no plano do convívio, do trabalho e da revolta (Reis, 2019a, p. 67 e 89).

Após a revolta africana de 1835, dirigida pelos malês, a polícia, a Câmara Municipal e o Governo Provincial baiano apostaram em minar os cantos de trabalho, como espaços de sobrevivência, solidariedade e relativa autonomia que serviam de base a revoltas. Em 1857, os

ganhadores se mobilizaram contra restrições e obstáculos a suas atividades, que envolviam impostos, identificação com placas no pescoço, vigilância e controle policial. As medidas extensivas acabavam compreendendo “teoricamente todo negro escravizado ou liberto ou livre” (Reis, 2019b, p. 24). A desobediência às medidas seria punida com multas e prisões. Medidas semelhantes eram, à época propostas no Rio de Janeiro. Reis explicita o interesse de fundo da regulamentação, afinada aos interesses do governo, da imprensa e dos proprietários: expulsar os ganhadores de Salvador ou “desafricanizar a cidade” (p. 18). O projeto político era vigiar e controlar o negro escravizado ou liberto, no trabalho ou fora dele, pois eram vistos como “gente perigosa” (p. 25).

Reis descreve o episódio como uma “uma greve que durou dez dias angustiantes para quem dependia do trabalho deles, ou seja, praticamente toda a população livre de Salvador”, mobilizando escravizados e libertos, africanos e nacionais. Sendo os ganhadores responsáveis pelo transporte de pessoas e cargas de toda a cidade, a cidade parou:

“um estilo de mobilização até então inédita, surpreendendo seus contemporâneos, que não conseguiram atinar sobre o episódio e como enfrentá-lo. As autoridades ficaram desorientadas. Não era revolta, não era quilombo, as formas clássicas de resistência escrava, não era sequer um protesto contra a escravidão, mas uma suspensão do trabalhador africano, e não apenas o escravizado, contra o Estado” (Reis, 2019b, p. 17-18).

Na medida em que o movimento se estendia, a imprensa baiana diversificava as formas de lhe caracterizar: “parade”, “crise”, “revolução”. Sem armas, a agressão dos ganhadores assumia outra forma, a do “pesadelo de branco”:

“andar a pé, por falta de carregador de cadeira; levar eles próprios cartas ao correio, por falta de ganhador de cesto; pegar água na fonte, por falta de aguadeiros; além do desabastecimento geral da cidade, por falta de cangueiros para transportar as mercadorias encalhadas no porto. (...) o baiano branco não queria aprender a desempenhar as tarefas de negro, queria ter o negro para carregá-lo e carregar suas trouxas e trecos” (p. 191).

Por fim, após mais de uma semana de suspensão de suas atividades, a Câmara Municipal seguia o seu presidente na substituição da regulamentação por uma mais branda, que eliminava o imposto e o pagamento pela placa a ser usada no pescoço, ainda que mantivesse sua necessidade, agora de forma gratuita. A multa também foi mantida. E, assim, os ganhadores retornariam ao trabalho, destravando a cidade de Salvador (p. 192). O intento de acossar os africanos da cidade, no entanto, não se encerrou nas elites políticas e econômicas da Bahia, que voltariam a pressões fiscais e policiais.

A síndrome do medo se sedimentará na psicologia das elites brasileiras, passando por metamorfoses. Desloca-se da brutalização direta do corpo a técnicas mais sofisticadas e sistemáticas de controle, centradas na conservação da propriedade e do valor do escravo,

concentrando-se especialmente na prevenção da fuga e do suicídio, e investindo na desarticulação e na discriminação social do negro liberto e na estratificada inferiorização desta maioria não branca. Como afirma Silvio Almeida, “o incremento das técnicas de exploração econômica é acompanhado de uma evolução das técnicas de violência e opressão, dentre as quais o racismo” (2021, p. 72).

Já nas últimas décadas do Império, com os limites econômicos e a compressão das contradições da “modernização injetada” e da pressão abolicionista, torna-se crescente a sabotagem da dignidade do negro na sociedade brasileira. Mesmo que assumindo formas mais veladas, refinadas e eficientes, a síndrome do medo se mantém, como contraditória articulação entre o “pesadelo de branco” – da falta de quem lhe sirva – e o intento da “desafricanização” – da possibilidade de que os oprimidos resolvam cobrar ou vingar a opressão –, constituindo uma particular modernidade colonial, fundada no racismo.

É esta sociedade que fará do processo de desmonte do sistema escravista que culmina na abolição um momento decisivo de marginalização do negro e de produção massificada de pobreza e desigualdade. Processo determinado não apenas pela operação do racismo processado ao longo de todo o período escravista e, então, atualizado em bases científicas, mas também pela ação articulada do poder econômico e estatal, tão bem expressa na Lei de Terras e na política de estímulo e subsídio à importação de mão de obra branca europeia.

A expulsão dos negros das terras, das posições de trabalho e do próprio país, em um movimento que já ocorria é racionalizada na metade final do século XIX, em um movimento que se estende parcialmente à crescente população livre pobre, que cada vez menos tem aberta a possibilidade de viver em uma economia de subsistência e trabalho ocasional. Este é o processo que constitui as bases do desenvolvimento capitalista, do mercado de trabalho, da urbanização e da política do Brasil republicano do século XX, a partir da negação da integração da população negra, em particular, e pobre, em geral; que, em geral, não é branca.

A forma mais expressiva desta negação sistemática à integração é a política de importação de mão de obra europeia. Para Abdias Nascimento (2019), trata-se de uma “prática metódica de privar os africanos e seus descendentes de meios de sobrevivência” e “um episódio cru e simples da história de espoliação do africano e seu descendente, sumariamente excluído, violentamente expulso da classe trabalhadora” (p. 43-44). A imigração europeia se baseia em uma fraude histórica: a de que a força de trabalho nacional era inapta ao trabalho e à modernização. Justificativa de sua marginalização.

Clovis Moura (2019) classifica a imigração europeia no momento da abolição como um duplo movimento que, ao mesmo tempo, marginaliza a população negra e não branca,

reforçando o racismo do regime, mas repõe o excedente de força de trabalho, em um “segundo tráfico”, que atende a necessidade econômica de operar no limite da reprodução e de desfazer-se do trabalho caso necessário, regulando-o. A atuação do Estado se encontra com os interesses econômicos de transportadores e proprietários de terras. A política migrantista, assim, configura um refinamento daquela tecnologia de exploração, gestão e controle, adicionando-lhe mais camadas e aperfeiçoando seu código. A acumulação é recomposta sem alterar os fundamentos da superexploração e da (des)classificação operada pela estratificação racial e fragmentação das camadas subalternas (Moura, 2019, p. 127).

Este breve e limitado sobrevoo sobre o fenômeno histórico da escravidão nos permite reter alguns de seus fundamentos, que podem nos devolver à questão inicial. Ou seja, que permita melhor relacionar a súbita menção à escravidão com a percepção contemporânea sobre o trabalho, contribuindo com sua compreensão. Dentre os muitos traços da experiência histórica da escravidão e da fundação do trabalho livre no Brasil, como seu desdobramento, destaco dez pontos os que foram identificados aqui, como segue.

Em primeiro lugar, o trabalho escravo corresponde à exploração brutal e despótica do sujeito, sem atenção às mínimas necessidades fisiológicas e que leva ao desgaste da capacidade física e à morte precoce. Com Mbembe (2021), a exploração do trabalho na plantation é apresentada como “sem mundo e sem chão”, um “corpo de energia combustível”, “capital disponível” (p. 27). Apesar da heterogeneidade das condições de trabalho e vida dos escravizados, Clovis Moura (2019) conclui que a condição básica da pessoa escravizada é não ter e não poder ter direito à posse do próprio corpo, ou seja, “um ser alienado de sua essência humana” (p. 261).

Sendo a escravidão e seus modos a referência da exploração do trabalho na colônia, mas efetivamente perseguida pelos proprietários de terras e pelos tomadores de serviços, em geral, verifica-se um sistemático movimento de fuga do trabalho subordinado a um outro, por parte dos livres, que não aceitam se sujeitar à mesma condição da pessoa escravizada – este é o segundo ponto. Neste sentido, em terceiro lugar, a economia de subsistência e o trabalho ocasional se configuram como via que combina sobrevivência, preservação da autonomia e da dignidade. Diante desta insubordinação, em quarto lugar, temos a desqualificação do pobre livre que se converte em “vadio”, “vagabundo” e mesmo “criminoso”. Pobre livre este, como insistimos, majoritariamente uma figura não branca.

Em quinto lugar, deve-se apontar a ampla utilização da violência tanto para manter o controle despótico sobre o trabalho de escravizados, quanto para impor a subordinação aos livres. Esta violência é sofrida, ao mesmo tempo em que empreendida, visto que o emprego em

tarefas de vigilância, captura e proteção constitui uma das poucas formas de integração de pessoas livres à ordem. Este elemento está relacionado a um sexto, que diz respeito à ampla fragmentação das camadas subalternas produzida por este regime. O que diz respeito tanto às formas de inserção na ordem quanto à racialização transversal que as caracteriza.

Distribui-se, assim, desigualmente, em função da origem, do fenótipo, da ocupação etc., a possibilidade de integração e a suspeição, o sempre parcial reconhecimento da dignidade até o limite de seu não reconhecimento e a permanente suspeição sobre todos e cada um. Esta suspeição, por sua vez, pode ser suspendida parcialmente por meio do engajamento no trabalho e da lealdade à ordem, em um processo de “fuga de si”, isto é, de desassociação dos elementos negativos desigualmente concentrados na suspeição generalizada. Este processo, operado pela ordem, mas introjetado nos sujeitos, determina um regime (des)classificatório, fundamenta à manutenção do regime.

Um sétimo ponto a ser destacado diz respeito à agência política. Nem a máxima desclassificação, própria à condição do escravizado negro africano ou descendente de africanos, esvazia a capacidade de inscrição política destes sujeitos, que a realizam por meio da deserção e da subversão de suas redes, recursos e espaços objetivos e subjetivos de sociabilidade e trabalho. Ao fazê-lo, estes sujeitos colocam em questão a ordem que pressupõe a sua máxima sujeição. Estas políticas expõem também as contradições e os desafios impostos não apenas pela opressão, mas também pela fragmentação das camadas não dominantes.

Um oitavo ponto a ser destacado decorre deste último. Trata-se da contradição dos dominantes, expressa na sobreposição de duas fórmulas: a “síndrome do medo” e o “pesadelo de branco”. Isto é, o medo permanente dos dominantes de serem objeto de cobrança ou vingança por parte daquela maioria que domina despoticamente; e a dependência que estas camadas dominantes têm do trabalho desta maioria.

Esta contradição alimenta o desenvolvimento de um amplo conjunto de técnicas e aparatos de vigilância, controle, manipulação e violência. Ao mesmo tempo, fomenta na minoria dominante a busca por soluções que reduzam sua dependência em relação àqueles que sujeitam. Nos limites dados pela sua inserção e lealdade internacional, estas saídas desviam-se da inovação tecnológica e concentram-se na produção de excedentes de força de trabalho que atendem tanto a interesses econômicos quanto ideológicos. Ou seja, no caso destes últimos, que a produção do excedente de força de trabalho que garante as condições econômicas de sua dominação não implique ameaça às condições políticas de sua dominação. O que significa ampliar a força de trabalho em um processo cujo sentido é o do branqueamento e da “desafricanização”, pela força, pela manipulação ou pela fragmentação.



A ininterrupta produção deste excedente de força de trabalho e sua regulação por estocagem ou queima, importação ou criminalização, transporte ou retenção, é o nono elemento a ser identificado. Este excedente torna o trabalhador individual descartável e reduz o custo do trabalho, contribuindo com seu controle. Presente no tráfico atlântico ou interprovincial e na política imigrantista, ele aparecerá também na migração interna que caracteriza o desenvolvimento capitalista brasileiro no século XX. Vale destacar, mais uma vez, como a condição racializada dos grupos sociais mobilizados é condição da capacidade política de governo deste excedente por parte das camadas dominantes.

Por último, um décimo fator a ser apontado é o que diz respeito à produção de não garantia. Com isto me refiro à ação direta do poder público e privado no sentido de interditar alternativas de sobrevivência que não atendam a seus interesses ou, então, subordiná-las, de modo que passam e a atender. A Lei de Terras constitui um emblemático episódio deste expediente, mas não o único. Seu sentido, portanto, é neutralizar a condição de fuga do trabalho subordinado e regular, tornando-o condição da sobrevivência que não tem vias ou garantias outras que não tal sujeição. Com isto, este sujeito se torna disponível ao sistema, sem que o sistema tenha que estabelecer com ele qualquer compromisso. A busca por formas de vida autônomas se torna sempre uma ameaça e um desafio.

### **4.3 Aguarde: o seu sistema está sendo atualizado**

O escravismo legou ao Brasil republicano a pobreza massificada, múltiplas formas de violência e a desigualdade perpetuadas pelo racismo e pelas formas de dominação política e econômica em suas metamorfoses. Não opto aqui pela demonstração minuciosa de como este longo processo de renovação em sucessivos ciclos se deu ou como cada um dos dez fatores elencados evoluíram até chegar ao presente. Trabalhos robustos e contundentes o fizeram há muito<sup>100</sup> e também mais recentemente. Dentre eles, destaco novamente o de Mário Theodoro (2022), que segue a cronologia consolidada nos estudos sobre a formação nacional para abordar a perpetuação da pobreza, da desigualdade e da violência duplamente produzidas, reproduzidas e organizadas pelo racismo e pela estruturação dos mercados de trabalho, na sucessiva passagem de ciclos econômicos e políticos desde o século XIX.

Theodoro nos mostra como ao longo de cada um destes ciclos e transições, apesar de suas importantes diferenças, a desigualdade se perpetua no interior do mercado de trabalho em

---

<sup>100</sup> Novamente, me refiro aos trabalhos citados de Clovis Moura (2019 [1988]); Abdias Nascimento (2019 [1980]) e Célia Azevedo (1987).

suas particularidades nacionais e com uma decisiva participação do racismo, em suas dimensões micro e macro. Diz Theodoro que

“o setor de subsistência no século XIX foi o primeiro repositório dos excluídos. Um século mais tarde, observa-se a existência de um contingente considerável da população em situação de pobreza e vivendo principalmente a partir de relações de trabalho não assalariadas, sem proteção – em suma, na informalidade” (p. 166).

O mercado de trabalho informal, herdeiro direto deste setor de subsistência que abrigava os “excluídos” no século XIX, é fator especialmente importante nesta continuidade, bem como a desigual distribuição do acesso a renda e emprego em função da origem racial (idem). Mais que um resíduo, esta informalidade deve ser entendida ela própria como produto da orientação da expansão capitalista no Brasil ao longo dos últimos séculos, tanto pela ação dos detentores do poder econômico, quanto pelo Estado.

Este longo processo de perpetuação, a partir do momento abolicionista, se dá de início com os processos já descritos da interdição do acesso à terra e à subsistência, de práticas de reserva de mercado, de importação de mão de obra europeia branca e marginalização da população negra e pobre brasileira, em geral, no fim do século XIX. No longo período que vai de 1930 a 1980 – com suas diferentes orientações e matizes políticos e econômicos – o país experimenta um ciclo robusto de desenvolvimento industrial e crescimento econômico acompanhado pela criação de um regime regulado de trabalho.

As dinâmicas desta modernização, no entanto, incluem a acelerada urbanização com concentração urbana da pobreza e crescimento da população engajada no subemprego e em atividades precárias no pequeno comércio e nos serviços pessoais. População esta que é majoritariamente negra. Ao mesmo tempo, a criação pelo Estado da legislação trabalhista e social no período “não se destinava à totalidade da força de trabalho, mas apenas a alguns segmentos dela” (ibidem, p. 135), sendo acompanhada pelo reforço e institucionalização da desqualificação, a criminalização e o controle policial sobre os trabalhadores pobres. Por fim, ainda neste longo período, o vigoroso crescimento econômico não foi acompanhado por distribuição. Mas, ao contrário, por concentração da renda e da riqueza.

Um fator importante relativo a esse período é o papel do setor informal na acumulação. Francisco de Oliveira (2013) sugere que a superexploração do trabalho seria uma das condições da expansão capitalista brasileira, neste experimento de desenvolvimento com expansão do capitalismo industrial no Brasil e relativa autonomia. O salário-mínimo estritamente urbano cumpriria um papel regulador em múltiplas frentes, nivelando por baixo o custo do trabalho na indústria, mantendo baixos os custos de trabalho no campo e, portanto, também da reprodução

dos trabalhadores da cidade, além de estimular a migração dos trabalhadores rurais (ibidem, p. 37-40).

Também a subsistência do trabalho no campo contribui para a redução dos custos de reprodução e com o preparo da terra, constituindo espécie de “acumulação primitiva” permanente. Diz Oliveira que “a acumulação primitiva não se dá apenas na gênese do capitalismo: em certas condições específicas, principalmente quando esse capitalismo cresce por elaboração de periferias, a acumulação primitiva é estrutural e não apenas genética” (ibidem, p. 43). Mas o que nos interessa mais de perto aqui é outra “acumulação primitiva”, a que ocorre nas cidades.

O crescente “exército de reserva” urbano não empregado na indústria, desempenha sem capitalização, de forma extensiva e horizontal o desenvolvimento dos serviços necessários ao funcionamento das cidades, que não se constituíram no período anterior em nível suficiente para suportar a aceleração urbano-industrial e que não poderiam contar com investimentos no momento de aceleração, dada a prioridade da unidade industrial e a escassez de capital, que deveria receber o máximo possível do excedente global.

“um mecanismo fundamental da acumulação: os serviços realizados à base de pura força de trabalho, que é remunerada a níveis baixíssimos, transferem, permanentemente, para as atividades econômicas de corte capitalista, uma fração de seu valor (...). O processo de crescimento das cidades brasileiras – para falar apenas do nosso universo – não pode ser entendido senão dentro de um marco teórico onde as necessidades da acumulação impõe um crescimento dos serviços horizontalizado, cuja forma aparente é o caos das cidades. Aqui, uma vez mais é preciso não confundir ‘anarquia’ com caos; o ‘anárquico’ do crescimento urbano não é ‘caótico’ em relação às necessidades de acumulação” (ibidem, p. 59).

A atividade sem forma salarial, jornada ou subordinação direta é fundamental à acumulação capitalista, não representando qualquer forma de desvio, se assumida a lógica do capital. Em outras palavras, trata-se de uma integração dialética entre estas formas. Na medida em que a indústria se sofisticava com a incorporação de tecnologia injetada, que não adensa as cadeias de valor internas, reduz-se tendencialmente a incorporação industrial do trabalho, intensificando o caráter concentrador do modelo, que redundará em uma disfuncionalidade de alocação do excedente e em sua precoce financeirização.

Todo esse processo de concentração foi reforçado pela clivagem racial, de acordo com Theodoro. O racismo estrutura a barragem da entrada ou ascensão do negro no mercado de trabalho. Como conclui o autor, “Crescer gerando miséria e pobreza (...) um ‘milagre’ para poucos. Essa faceta da realidade brasileira só pode ser explicada quando se traz para o debate a questão racial”.

Além destes fatores que podem ser situados na dimensão econômica, vale fazer dois apontamentos referentes ao conflito político. O primeiro deles diz respeito ao varguismo e o segundo à ditadura militar inaugurada com o golpe de 1964. O comentário sobre o regime varguista não diz respeito nem ao seu caráter autoritário e nem ao modelo de desenvolvimento empreendido, grosso modo, entre 1930 e 1950, que sofrerá um importante deslocamento que tornará relativo seu caráter soberano.

Nos concentremos na questão do trabalho. Sem prejuízo do caráter restrito do regime de cidadania e regulação do trabalho e de sua contraface repressora, tal como discutido, é preciso reconhecer que é o sistema instituído em 1930 que cria um horizonte de integração, que passa a ser um pilar da ideologia da modernização brasileira: a perspectiva de dispor de uma carteira de trabalho e da proteção a ela associada, bem como a defesa política da expansão da cobertura protetiva da legislação do trabalho. O descompasso político-ideológico entre a projeção de integração e a reprodução estrutural da marginalização e da superexploração não invalida a afirmação de que é este regime que oferece, pela primeira vez, um lugar ainda que virtual ao brasileiro despossuído na nação. Como reconhece Vera Telles:

“Na história aberta em 1930, o Estado irá atribuir estatuto civil a uma gente que só encontrava lugar nas relações de favor e estava sujeito à arbitrariedade sem limites do mando patronal. Esse estatuto civil será definido pelo trabalho, como dever cívico e obrigação moral perante a Nação. Com isso, é certo, o Estado getulista conferiu ao trabalho uma dignidade que era recusada por uma sociedade recém-saída da escravidão” (Telles, 2013, p. 47).

No processo histórico brasileiro, isto corresponde a uma importante inflexão. Se, durante o escravismo, os despossuídos fugiam do núcleo do sistema e, no ciclo posterior, a formação do excedente de mão de obra depende da migração subsidiada e planejada, agora, a atração se faz pela promessa de um direito, que parece privilégio, mas já não é favor. Cria-se um projeto de vida popular ancorado na figura do trabalho e vinculado ao Estado nacional, passo indispensável da consolidação de uma nova hegemonia, construída também na subjetividade popular (Ferreira, 2005). Em chave crítica à “sociologia acadêmica paulistana”, Joel Rufino dos Santos afirma que a “era Vargas” é o episódio da história brasileira mais afetado por um olhar refém da estratificação por classe, o que a faz “olhar sem ver”. Para o autor, o populismo é a “forma política que legitimou aqui a entrada das massas em algumas das estruturas de poder, politizando-as discretamente” e que

“só pode ser apreendido como fato social total, constituído por medidas concretas de governo, uma ideologia, uma estratégia de desenvolvimento econômico-social, uma linguagem e uma cultura. Esta epurização do populismo acaba por desmontar a sua análise em termos de classe” (p. 65).

Essa transformação refunda o trabalho e a nação e lhe confere uma inédita ideologia de integração popular. Daí não ser suficiente afirmar a persistência da superexploração na base do sistema como descrição exclusiva do sentido geral do fenômeno. Se estabelece uma perspectiva individual, mas também política, sendo o desejo e a defesa da expansão desse mundo do trabalho e do desenvolvimento – isto é, ampliação das frentes em que a força de trabalho goza de direitos e proteção – um sentido compartilhado entre diferentes camadas subalternizadas e, ao mesmo tempo, frações dirigentes da economia e da política<sup>101</sup>. Por isso, ao afirmar o componente popular na sustentação da engenharia e do mito varguistas, não se deva restringi-lo à classe trabalhadora integrada, mas incluir também a multidão de pobres despossuídos e desclassificados que passava a vislumbrar a integração.

Há uma recomposição política, econômica e ideológica, que rompe com a relação anteriormente estabelecida de caráter despótico e estritamente instrumental das classes proprietárias em relação às classes despossuídas. Há, a partir da Primeira Guerra e diante do “vírus anarquista” dos imigrantes grevistas, um primeiro movimento de revalorização dos trabalhadores pobres nacionais da região Nordeste, por parte das camadas dominantes sudestinas, determinado pela necessidade de mão de obra. Esse primeiro movimento de revalorização de “compatriotas” deformados pela miséria e pela seca se realiza de fato no plano estatal, como revolução política. O caráter de fato restrito dessa integração não deve impedir que se reconheça neste fenômeno, enfim, a constituição de uma comunidade nacional. Esta imagem já não combina com aquela de um “país sem povo”. Como, da mesma forma, este projeto não abraçará a afirmação de que o “povo é negro” e nem de que todos os brasileiros são iguais.

Um segundo comentário diz respeito à ditadura militar. O novo regime viria com a radicalização do caráter concentrador, excludente e endividado, comprometido em garantir a acumulação e as taxas de lucro. Mantida a condição de um vasto “exército de reserva”, impor a mordaza política às classes despossuídas e seus representantes viabilizaria dar prosseguimento ao desenvolvimento com endividamento externo, taxas de lucro satisfatórias e padrão de consumo sofisticado a restrito às classes de rendas mais altas. Conforme Francisco de Oliveira (2013), 1964 inaugura não uma “revolução econômica burguesa”, mas uma “contrarrevolução”. E segue: “Esta talvez seja sua semelhança mais pronunciada com o fascismo, que no fundo é uma combinação de expansão econômica e repressão” (p. 106).

---

<sup>101</sup> A respeito da coalizão política que caracteriza a Revolução de 30 e o Vargasismo, ver também Bresser-Pereira (2014, p. 113-115)

Havendo um enorme excedente de força de trabalho disponível à expansão capitalista no Brasil, o outro fator que poderia implicar o aumento da participação do trabalho na renda nacional seria a luta política das camadas populares. Imposta a ditadura, o sistema brasileiro não dispõe de pressões, incentivos ou mecanismos capazes de redistribuir a renda. A repressão ao trabalho e a imposição de sua superexploração será responsável, conforme Oliveira, por agravar a disfuncionalidade do sistema que sofre com um excesso de sobra de renda, que não encontra destinos para se realizar economicamente.

A crise do desenvolvimentismo em sua fase autoritária virá, justamente, pela incapacidade do Estado em seguir se endividando, em cenário internacional adverso, para sustentar a realização das taxas de lucro e socializar os prejuízos determinados pela ausência de um mercado de consumo interno. Enfim, a crise do início dos anos 1980, quando já iniciada a erosão dos instrumentos de repressão tanto das classes trabalhadoras quanto das classes médias progressistas, sela o fim da longa e contraditória experiência de desenvolvimento nacional.

Esta experiência legou ao Brasil uma “completa estrutura no nível da segunda revolução industrial” e uma classe trabalhadora organizada neste setor e no setor público, que desde o fim dos anos 1970 passa a forçar o aparelho sindical no sentido de reivindicação classista pela redução de sua defasagem. Uma atividade financeira voraz e uma restrita camada de classes de renda alta que vive um consumo de bens e serviços transbordantes que encarna no dia a dia a desigualdade tornada estrutural. Na outra ponta, os 50 anos de desenvolvimentismo produzem também uma multidão de brasileiros pobres, sem propriedades, vivendo e sobrevivendo nas brechas da execução incompleta deste país oficial e industrial, cuja alimentação, moradia, trabalho, acesso à saúde e educação se dão nas vias sobrepostas da autonomia, da cooperação e da precariedade.

Um último comentário a respeito do período que vai de 1930 a 1980 diz respeito à dimensão ideológica e, mais precisamente, ao racismo. Este longo e complexo experimento nacional e desenvolvimentista consolidou e construiu as estruturas do Brasil moderno ao longo de meio século. Em seus desafios de legitimação, a questão racial ocupou papel central, ainda que a forma persistente de seu tratamento tenha sido a da negação ou pacificação, paralela à manutenção dos dispositivos de (des)classificação e hierarquização racializados. Façamos, então, da “democracia racial” – metamorfoseada de descrição em ideal, para, então, ser denunciada como “mito” e “logro”.

Este tema importa aqui pelo fato de que, de uma ou outra forma, constituiu-se como elaboração e mecanismo de controle, mobilização e constituição dessa multidão de trabalhadores pobres desclassificados, para ficar mais uma vez com a provocação de Joel

Rufino dos Santos, no truncado processo de feitura e modernização do Brasil. Falar da marginalização e da precariedade implica falar dos expedientes e mecanismos de dominação, pela força, mas também pela construção do consentimento.

Antônio Sérgio Guimarães (2012) oferece uma detalhada reconstrução da cunhagem do termo “democracia racial”, de seus significados e conflitos. No período entreguerras, o Estado Novo, crítico do liberalismo político, irá encontrar nesta ideia ainda sem nome uma via alternativa ao comunismo e ao nazifascismo, para lidar com a temática racial, incontornável no Brasil e no mundo àquela altura. É a formulação de Gilberto Freyre que inscreve esta operação interpretativa e ideológica do Brasil como dispendo de uma “sociabilidade não demarcada por castas ou fronteiras rígidas, características da sociabilidade aristocrática” ou “sociedade sem ‘linha de cor’ (...) sem barreiras sociais que impedissem a ascensão social de pessoas de cor” (ibidem, p. 141). Esta é a base do “mito” de um “paraíso racial”, celebrado internacionalmente, que servirá como doutrina ao Estado Novo para estabelecer a “ideologia sobre a formação mestiça da alma brasileira” (ibidem).

No pensamento freyreano, conforme Guimarães, “tudo que não é genuinamente luso-brasileiro, misturado, sincrético, é visto como um perigo à jovem democracia brasileira” (ibidem, p. 146). Mas “democracia” aqui não diz respeito à pluralidade, ao reconhecimento das diferenças e da autoafirmação de “minorias”, mas justamente o contrário: uma construção ancestral que incorporou as diferenças ao invés de segregá-las e, com isso, formou um ente unitário e harmônico. Assim, a afirmação destas diferenças constitui agressão à “democracia”. Democracia que, sendo “étnica” e “social”, dispensa a democracia política, sendo-lhe “até superior”.

Esta formulação confere ao Estado Novo e ao Salazarismo um lugar no mundo ocidental antifascista, apesar de seu caráter autoritário e corporativista. Continuada pela produção e intervenção internacional de Arthur Ramos, a experiência de suposta integração e harmonia via mestiçagem e sincretismo projetará o Brasil como um “laboratório de civilização” e um “marco fundador do mundo pós-racista que se avizinha”, oferecendo uma “nova cultura” para o mundo do pós-guerra (ibidem, p. 149-150).

A ideia de que o Brasil seria *de fato* uma “democracia racial” será encampada pela geração dos anos 1930 do movimento negro, notadamente pela Frente Negra Brasileira (FNB). A relação com a ideia por parte destes grupos, contudo, passa por deslocamentos e crescentes tensionamentos ao longo das décadas do período democrático (1946-1964). O movimento que se concentra em torno do Teatro Experimental do Negro (TEM) desloca a “democracia racial” cada vez mais do sentido descritivo para o campo reivindicativo, como ideal a ser alcançado,

em paralelo à vivência e a denúncia das más condições de vida da população negra e do “preconceito de cor”. Esta mesma geração aproxima-se do movimento da negritude, passando a positivar a contribuição particular da população negra e de origem africana. Nesta chave, a “democracia racial” passa a ser o produto desejado de uma “segunda abolição”, como tarefa política a ser cumprida. Roger Bastide e Florestan Fernandes acompanham este movimento. Este deslocamento culminará na posterior denúncia da democracia racial como “mito”.

Como reação a este movimento político e intelectual e já no contexto conflituoso que viria a encontrar desfecho no golpe de 1964, Gilberto Freyre reassume seu protagonismo. É na defesa do colonialismo português na África e contra a adesão de lideranças negras brasileiras aos termos do movimento da negritude (“estrangeiro”), que Freyre retoma a defesa da “democracia racial” na teoria do luso-tropicalismo, que será adotado como ideologia oficial pela ditadura militar brasileira e pelo salazarismo em sua década derradeira. Convertida em ideologia oficial do regime autoritário de direita, o consenso em torno “democracia racial” se rompe definitivamente. As ambiguidades nos meios progressistas também se resolvem na conversão da “democracia racial” em “mito” e “logro”, nas expressivas formulações de Florestan Fernandes e Abdias Nascimento.

A reconstrução de Antônio Sérgio Guimarães revela como o Estado Novo e a Ditadura Militar mobilizam a ideologia da democracia racial em chave conservadora e autoritária. Isto é, como negação da legitimidade do conflito interno e, ao mesmo tempo, para estabelecer um ponto de referência – o povo brasileiro com sua alma mestiça – ao qual todos devem contribuir com seu esforço e seus sacrifícios e cujo sucesso se traduz em mais oportunidades e realização a cada um. Em outros termos, representa um projeto de harmonia via celebração da vida cotidiana e sem política, em meio à escalada de tensões e à repressão. Quem organiza este concerto é o Estado, cuja tarefa é combater os inimigos da nação, isto é, os elementos que concorrem por sua fragmentação e estimulam conflitos “sem razão”.

A questão nacional na periferia do capitalismo nunca foi seara pacífica, justamente pelos vetores concorrentes que conformam o nacionalismo: em um sentido, é movimento de ruptura, insubordinação e autonomia em relação ao “centro”, como condição do desenvolvimento e, conseqüentemente, da justiça social, sem “perdas internacionais”; em outro, é afirmação de uma unidade interna que secundariza diferenças e conflitos entre “nacionais” e, frequentemente, os condena como despropósito ou sabotagem, como “influência estrangeira” e “infiltração”. A “democracia racial” e o “luso-tropicalismo”, como doutrina oficial nos regimes autoritários,



foram ideologia nacional no segundo sentido, isto é, como dispositivo de manutenção da ordem política, econômica, social e racial<sup>102</sup>.

Tal mecanismo torna socialmente inomináveis os processos que construíram, constroem e reconstroem a marginalização, a desclassificação e a hierarquização social, assim como cassa a razão do protesto, em nome de um projeto de nação que é, supostamente, dotado de capacidade de integrar. Desarmada a natureza e a razão social e coletiva do problema e de seu enfrentamento, resta apenas a responsabilização individual pela ascensão ou pelo fracasso na vida, e a repressão moral e policial à organização política e mesmo à tematização das diferenças e discriminações.

A eficiência deste mecanismo vai muito além de censura e repressão. Seu sucesso cabe à sofisticação e ao escamoteamento da operação cotidiana e institucional de (des)classificação e hierarquização inscritos na sociedade brasileira, que impõe barreiras à mobilidade social vertical massiva de contingentes não brancos discriminados. Historicamente, o branco e o negro são dispostos como limite superior e limite inferior, respectivamente, de uma escala de valores posta em correspondência ao fato histórico da miscigenação como escala cromática e fenotípica (Moura, 2019, p. 90) ou o “gênio da pigmentocracia”, nos termos de Abdias Nascimento (2019, p. 339) – ela própria, a mestiçagem, em sua forma fundacional, prova de violência e não sinal de harmonia.

Ao invés de bipolaridade, a sociedade brasileira se constitui e se apresenta como um longo gradiente. No convívio diário com o mais escuro e o mais claro, na pluralidade de autodeclarações e recusas a qualquer pertencimento, concentrada na diferença epidérmica, afirma-se a “igualdade” e a “democracia”. Estado e sociedade não reconhecem ou relativizam, assim, a condição estrutural de desprivilegio material e simbólico de participação da pessoa não branca na ordem competitiva, o que na prática significa não ser propriamente competitiva (Fernandes, 2021), mas se apresenta como não sendo propriamente discriminatória.

Por um lado, a ideologia da democracia racial reconhece uma contribuição ancestral – e exótica – da população negra de origem africana à formação do Brasil. Por outro, nega sua particularidade histórica de espoliação e alienação e encobre os mecanismos correntes de discriminação dos não brancos, fazendo da fuga e rejeição desta identidade étnica e social uma via de ascensão possível. Clóvis Moura sugere se tratar de uma introjeção de valores que provoca uma “fuga da realidade” e inviabiliza a consciência étnica dos não brancos” (ibidem,

---

<sup>102</sup> Sobre o uso do termo raça, Antônio Sérgio reforça seu estatuto de “ficção”: “Estas, que não existem, fariamos melhor se não as mencionássemos como ideal, como o que deve ser, reservando-as para denunciar o que não deveria existir (o racismo)” (2013, p. 177).

p. 91). Assim, a ideologia da democracia racial se torna dispositivo de branqueamento ideológico, político, psicológico e, no limite, geracional.

Este mecanismo carrega consigo todo o processo multifacetado da racialização e do racismo. De um lado, aqueles que dizem respeito às práticas culturais e religiosas, às formas do convívio familiar e social. De outro, os estigmas: a vadiagem, a preguiça, o ressentimento, a deslealdade, a promiscuidade, o crime. Na gestão simbólica e cotidiana, o negacionismo racista se oferece como critério de classificação a partir da fusão: de características fenotípicas dos elementos não brancos; de sua ancestralidade e experiências socioculturais particulares; dos estigmas do desvio (a preguiça e a vadiagem) e da ameaça (o crime e a violência); das paisagens de pobreza e precariedade urbanas. Cada um desses elementos vira peça de um mesmo mecanismo de (des)classificação, quando postos em oposição à figura do trabalho disciplinado e regular, da boa moral e dos bons costumes, da ordem e do merecimento aos direitos. Merecimento que se dá por provação e nunca por reivindicação, em um exercício que combina indução da precariedade, autorresponsabilização e desfazimento de identidades históricas e presentes. Na síntese de Clóvis Moura (2019),

“Criaram-se, em cima disso, duas pontes ideológicas: a primeira é de que, com a miscigenação, nós democratizamos a sociedade brasileira, criando aqui a maior democracia racial do mundo; a segunda de que, se os negros e demais segmentos não brancos estão na atual posição econômica, social e cultural, a culpa é exclusivamente deles que não souberam aproveitar o grande leque de oportunidades que essa sociedade lhes deu. Com isso, identifica-se o crime e a marginalização com a população negra, transformando-se as populações não brancas em criminosas em potencial. Têm de andar com a carteira profissional assinada, comportar-se bem nos lugares públicos, não reclamar de seus direitos quando violados e, principalmente, encarar a polícia como um órgão de poder todo-poderoso que pode mandar um negro ‘passar correndo’ ou jogá-lo em um camburão e eliminá-lo em uma estrada. Negro se mata primeiro para depois saber se é criminoso é um slogan dos órgãos de segurança” (Moura, 2019, p. 106).

Esta passagem permite situar bem o nosso objetivo com a presente discussão, na medida em que o acesso à dignidade é identificado à posse da carteira profissional assinada, e que, em sua oposição, constrói-se essa figura em negativo: o incapaz, o marginal, o criminoso, o não branco como corpo do desvio e da ameaça. A introjeção dessa ideologia produz, no plano individual, fuga e auto rejeição, isolamento, desafio da provação, reforço da hierarquia como degrau de ascensão. E o prejuízo é traduzido como azar ou fracasso.

No plano político, desdobra-se como múltipla cisão, ativada pelo desacordo interno às realidades subalternas quanto ao motivo de sua subalternidade – falta de esforço, de fé, de sorte, de atenção dos políticos, de inteligência, de emprego ou excesso de cor? afinal, ainda que “misturados” na paisagem e tomados coletivamente “de fora” como um mesmo grupo de “coitados” ou “perigosos”, os prejuízos são efetivamente distribuídos de forma desigual entre

uns e outros. Assim como essa pergunta não pode ser respondida igualmente por todos, a não ser na cordialidade pacificadora de um consenso vazio, também a resposta coletiva encontra sérias dificuldades de se constituir. A “sorte”, a “fé” e o “esforço” de um, muitas vezes, são o “azar” de outro – ou seu indizível “excesso de cor”.

Este fator ideológico se torna fundamental ao regime sustentado no trabalho sobrando e superexplorado, pois gere o seu estoque, a sua reserva, viabilizando a manutenção de seus baixos custos para a acumulação global do sistema. A legitimação automatizada, como própria tecnologia de governo, permite a gestão otimizada da distribuição de braços, vagas, rendimentos e direitos em uns e outros ramos. O mesmo vale à distribuição da precariedade habitacional e das distâncias urbanas, da valorização dos saberes e certificados, da ação policial, da “passagem” e da privação de liberdade.

Ela justifica e governa, no plano da (in)consciência individual e coletiva, a marginalização e a precariedade induzidas e massificadas, ao mesmo tempo em que sabota permanentemente a emergência, a organização e a mobilização destas populações subalternizadas, seja da perspectiva do pertencimento étnico, seja de uma multidão de desclassificados que vendem a sua força de trabalho sem garantias, por toda parte encontrada sob cisões. Nem a uma nem a outra – populações não brancas e trabalhadores urbanos precários marginalizados, cujas figuras se confundem e sobrepõe – são reconhecidas a gramática e a medida de reivindicação e afirmação de si, perante a sociedade e o Estado.

#### **4.4 Razão precária e desclassificada: neoliberalismo, democracia e política**

Na introdução desta tese, procurei construir uma reflexão a respeito da tríade neoliberalismo, democracia e precariedade, a partir de uma combinação de perspectivas díspares e em alguns pontos conflitantes, mas que julgo complementares e suficientes ao exercício proposto. Tal reflexão buscava delimitar o campo da inscrição política dos sujeitos desta investigação. Para concluir este capítulo, proponho definir brevemente os termos do prolongamento determinante de suas razões no presente, completando a elipse para reencarnar a familiaridade e, talvez, desarmar a vertigem.

Como sugerido ao longo desta tese, a cronologia do neoliberalismo tal como construída desde a perspectiva dos experimentos fundadores e dominantes do Atlântico Norte faz a experiência neoliberal brasileira apresentar-se como um dilema ou uma contradição. Com o fim da ditadura militar e a crise do experimento nacional desenvolvimentista, o Brasil inicia uma caminhada que combina a constitucionalização de um programa de cidadania universal –

fundado na integração via garantias públicas e trabalho formal, desenvolvimento e participação – com a expansão do neoliberalismo.

Após um período marcado ainda pelos ecos do ascenso de movimentos populares e sindicais que impuseram cadência à democratização entre fins dos anos 1970 e fins dos anos 1980, o pulso expansivo neoliberal se impôs como força dominante, garantindo a implementação de seu programa e conquistando relativa lealdade popular por meio da estabilização da hiperinflação e seu impacto material nas condições de vida das majoritárias camadas trabalhadoras precarizadas. Ainda assim, era essa precariedade – nos termos estruturais e históricos, tal como apresentado – que persistia no centro do problema nacional, junto da interdição associada da cidadania e do desenvolvimento e, portanto, de uma democracia que fizesse jus à recente celebração. No fim dos anos 1990, Vera Telles analisava o quadro nos seguintes termos:

“a pobreza brasileira está no centro de nossas inquietações e perplexidades diante dos rumos da modernização brasileira no cenário de um mundo globalizado (...) A norma civilizada, na qual, desde sempre, o país se espelhou, apenas nos promete, nesses tempos de capitalismo globalizado, uma modernização que não cria o emprego e a cidadania prometidos, mas que engendra o seu avesso na lógica devastadora de um mercado que desqualifica – e descarta – povos e populações que não têm como se adaptar à velocidade das mudanças e às atuais exigências de competitividade econômica. As ambivalências e contradições de uma modernidade pretendida como projeto, a ‘comédia do progresso’, não é questão nova, sabemos disso (...). A novidade, hoje, vem, no entanto, da desestabilização do quadro de referências pela qual essa modernidade foi, para o bem ou para o mal, pensada não apenas como possível, mas como ponto certo e seguro de chegada, vencidos os obstáculos interpostos pela ‘má-formação’. (...) Ao que parece, ficamos finalmente modernos e as figuras de nosso atraso foram metamorfoseadas nos símbolos de nosso progresso.” (ibidem, p. 139-141).

As formas de vida desta “nova pobreza” e a relação entre ela e o Estado apontam para a erosão da política, determinada pela dificuldade de generalização de práticas de organização e representação “para além dos grupos mais organizados, por conta de uma gramática social muito excludente que joga muitos fora do poder de interpelação dos sindicatos, partidos e associações” (Telles, 2013, p. 95). Além disso, o desemprego e as modalidades informais, subcontratadas, terceirizadas e por conta e a rotatividade no emprego que então se alastravam colocam uma ampla maioria em “uma trajetória regida pela insegurança, pela instabilidade e mesmo precariedade”, em uma “espécie de nomadismo ocupacional” (p. 98-99) que faz com que o sujeito perca o “estatuto do trabalhador”, que seria o “acabamento simbólico que constrói parâmetros de semelhança, identificação e reconhecimento” (p.101-102). A forma como o mercado se constitui, desfaz o tempo todo a “trama por onde identidades se completam ou se poderiam completar nas formas de seu reconhecimento”, deixando estes trabalhadores “sempre

no limiar dessa fronteira além da qual ganham na melhor das hipóteses a identidade ambígua do ‘pobre incivil’” (idem).

A esta dinâmica de descontinuação, desidentificação e fragmentação imposta pela indução da precariedade nos circuitos do trabalho informalizado e não garantido, característica desta “nova pobreza”, soma-se uma outra, de “formas de gestão do social [que] terminam também por descaracterizar a própria noção de cidadania e direitos”. A cidadania dá lugar à figura do “usuário de serviços” (p. 161). Segundo Telles, a desmontagem das mediações que ocorre na primeira expansão neoliberal no Brasil corresponde, pragmaticamente, à interdição da formulação de reivindicações e direitos e a privação de espaços e mediações que permitam que “o litígio [possa] ser configurado e processado”, ou seja, a “erosão da própria política” (ibidem).

Esta figura majoritária do “pobre incivil”, produto do longo processo descrito de destituição e negação, mas também da insistência de sua presença – por vezes imprevista e indesejada, mas, contraditoriamente, indispensável – é recomposta na expansão neoliberal como forma nacional incompleta, sem previsões de completar-se política e socialmente. Entre o desvio, o resíduo e o imprevisto, essa população “se vira”, vive de “viração”:

“trabalhadores que tem trajetórias assalariadas no mercado formal e lançam mão do trabalho irregular como alternativa ao desemprego prolongado, desenvolvendo atividades que, por mais permanentes e constantes que venham a se tornar, não são consideradas como trabalho, sendo este definido por referência à carteira de trabalho assinada, que lhes confere identidade, que registra e formaliza qualificação e experiência e que lhes garante direitos sociais, tudo o mais caindo na categoria genérica de atividades de sobrevivência, algo como uma ‘viração’ que, a rigor, caracteriza o ‘pobre’, mas não o trabalhador” (...) ‘viração’, no que também se expressa um misto de desgosto e humilhação pelo exercício de atividades especialmente desvalorizadas e que degradam qualificação eventualmente conseguida ou experiência acumulada em trajetórias ocupacionais passadas” (p. 103).

Partindo do “pobre”, Joel Rufino dos Santos (2004) chega à figura dos “desclassificados, talvez designação melhor para os homens livres pobres em nossa sociedade: pertencer a uma classe, mesmo à trabalhadora, já é um privilégio” (p. 53). Para ele, “vai se percebendo que a sociedade brasileira está formada de dois grandes blocos, o dos com-classe e o dos sem-classe”, sendo a luta entre eles o motor de transformações sociais (p. 54). O enfoque repõe a dimensão política destas classes desclassificadas justamente a partir de seu não pertencimento à classe trabalhadora, e não apesar dele.

A marcha desigual e combinada do projeto de 1988 e do neoliberalismo teria ainda um último movimento, antes de explodir em crise. Esta multidão da “nova pobreza”, corresponde à figura que André Singer (2012) chama de subproletário

“a lógica permite supor que os processos de aumento da produtividade, desindustrialização, desemprego estrutural, subemprego, precarização do trabalho em geral e crescimento da pobreza que acompanharam a implantação do neoliberalismo nos anos de 1990 tenham, no mínimo, mantido a proporção de subproletários no proletariado em geral” (p. 77-78).

Com suas dificuldades de organização e mobilização, o subproletariado no centro do problema político e democrático brasileiro, bem como das descontinuidades táticas e estratégias de uma construção política ancorada no trabalho organizado no Brasil. Esta vasta fração de classe “encontra-se no centro da equação eleitoral brasileira, e seu coração está no Nordeste” (p.78), o que diz respeito tanto ao empobrecimento da região quanto à origem nordestina de parte considerável das camadas populares do Sudeste.

“apesar o sucesso do PT e da CUT, a esquerda não foi capaz de dar a direção ao subproletariado, fração de classe particularmente difícil de organizar. O subproletariado, a menos que atraído por propostas como a do Movimento dos Trabalhadores Sem Terra (MST), tende a ser politicamente constituído desde cima (...). Atomizados pela sua inserção no sistema produtivo, ligada ao trabalho informal intermitente, com períodos de desemprego, necessitam de alguém que possa, desde o alto, receber e refletir as suas aspirações dispersas” (p.79-80).

Caracterizado em outros momentos desta tese, a partir da contribuição de André Singer, o lulismo é produto daquilo que o avanço da esquerda não foi capaz de fazer, mas que o primeiro governo Lula fez: oferecer um verdadeiro e completo programa de classe ao subproletariado “amoldando-se a ele, mais do que o modelando e, ao mesmo tempo, fazendo dele uma base política autônoma” (p. 80). Isso implicou um realinhamento do eleitorado e a emergência de uma força nova, o lulismo, tornando necessário um “reposicionamento dos demais segmentos”, inclusive da esquerda (ibidem). Em diálogo com Francisco de Oliveira, Singer afirma que o lulismo se tratava de um fenômeno novo “embora não seja a ‘hegemonia às avessas’ e sim, talvez, uma efetiva representação do subproletariado” (p. 81).

O fato é que, ao oferecer uma verdadeira representação de classes aos pobres e, ainda, forçar o reposicionamento dos demais segmentos, o fenômeno novo representado pelo lulismo tal como descrito corresponde à consolidação de uma hegemonia, nos termos sugeridos por Gramsci. Restava saber: hegemonia de que? O lulismo representa o ponto de máxima (não completa) realização do programa de 1988, em seus vetores de integração social, fortemente concentrado na expansão do emprego, da renda e do consumo, além de uma rede mínima de proteção social aos mais pobres. Isto sem confrontação social e instabilidade, viabilizando o reformismo fraco por meio do pacto conservador.

Isto nos leva ao outro lado: o lulismo representou o ponto de máxima legitimação da ordem por parte das massas populares, de sua lealdade ao regime, desde a redemocratização. É possível assumir que esta ordem é a ordem democrática. Porém, é possível também assumir se

tratar da ordem neoliberal, com a qual não houve propriamente confrontação, viabilizando-se sua expansão e consolidação (Lavinas, 2017; Santos, 2018). Como procurei sustentar, sugerindo a hipótese de que o processo de desconstrução objetiva e subjetiva do emprego remete à movimentos que atravessam ou que se iniciam no período lulista. Movimentos associados, fundamentalmente, à incapacidade de conciliar complexificação e autonomia da economia nacional com integração, justamente, pela não abertura de enfrentamentos com a tendência de fundo do neoliberalismo. A identificação dos sentidos e contradições implicados nesse dilema remete à distinção sugerida por Gramsci entre o que é conjuntural e o que é orgânico, ondas que oscilam diferencialmente, ainda que em um movimento combinado (Gramsci, 2007, p. 36-37 e 40).

Deste ponto de vista, como partido popular e democrático, oferecendo programa e representação a uma ampla coalizão nucleada por trabalhadores pobres, o lulismo é o ponto máximo de maturação do programa de 88, mas também opera como forma de hegemonia em dada etapa de expansão do movimento estrutural da expansão neoliberal, fenômeno orgânico que dá lugar a crises que duram “dezenas de anos”. Neoliberalismo aqui como crise e recomposição do capital ou crise do capitalismo democrático, nos termos propostos por Streeck (2018). Crise determinada pela dinâmica e pelos conflitos internos à relação de capital, aberta no último quarto do século XX e, enfim, chegada a um ponto em que não havia mais tempo a comprar, levando o neoliberalismo a um novo pulso expansivo, que se choca diretamente e violentamente contra as formas experimentadas e persistentes de democracia, de integração e legitimação.

Nesta chave, o lulismo é uma máquina de integração e legitimação e sua crise corresponde à crise do regime de 1988, crise de hegemonia no plano conjuntural. Mas sua crise corresponde também ao mais recente pulso expansivo do neoliberalismo, no interior da tendência estrutural do capital, como crise orgânica. Ou seja, a crise do lulismo corresponde à crise de uma experiência inédita de integração das majoritárias parcelas estruturalmente induzidas à precariedade, ao longo dos ciclos de expansão do capitalismo no Brasil.

Ler a crise contemporânea brasileira como uma crise de integração destas classes precárias ou de pobres desclassificados, como esvaziamento do lulismo como máquina política de sua representação e realização, passa, ainda, a meu ver, por reconhecer como expressão fundamental desta crise as inscrições políticas autônomas destas classes: greves, ocupações, paralisações, jornadas, marchas e “rolês”. Trata-se de uma emergência imprevista e fragmentada, que reivindica o direito a aparecer e viver, batendo-se contra o sistema e esvaziando o regime de distribuição das vozes de seus partidos. A recusa de seu lugar fala sobre

si, mas também sobre o regime. Sobre a ordem e a crise. Sobre sua desestabilização e sobre os termos (im)postos por estas (não) classes para a recomposição da ordem ou à construção de uma nova hegemonia. Não é só a estas inscrições que faltam mediações e uma linguagem própria de inscrição, dificultando sua intervenção. A seu modo, em suas razões, elas se expressam. Faltam aos observadores que as encaram, assumindo a perspectiva deste regime esvaziado, também o domínio de sua linguagem marginal. O que acusa, pelo ato e em sua ilegibilidade, o ponto de esvaziamento e alheamento destas formas de vida ao regime que organiza a política.

Mais uma vez com Joel Rufino dos Santos (2004), “a própria coleção de fenômenos que se quer submeter à teoria (no caso das ciências humanas) está determinada pelo lugar do teórico. É natural que, situados no interior do bloco de classes, os analistas da nossa história social enxergassem melhor as contradições de classe, desqualificando as outras” (p. 56). Estas “revoltas ambíguas” (Pinheiro-Machado, 2019), fazem parte dos “episódios que não formam série com os selecionados por historiadores limitados à ótica das classes” (Santos, 2004, p. 63). Episódios que se ligam às fugas e revoltas de escravizados e trabalhadores pobres livres no Brasil colonial, motor das transformações que nos trouxeram até aqui.

Dada a violenta expansão neoliberal sobre trabalho e a vida, não parece plausível o reestabelecimento de uma hegemonia implodida pelo esgotamento de suas capacidades de prover não apenas uma representação simbólica ou mera pacificação ideológica, mas efetiva realização da perspectiva concretas de vida. Isto não quer dizer, de forma alguma, a impossibilidade da composição de uma nova forma de hegemonia por uma mesma força política que já foi capaz de fazê-lo. Apenas, que, se o fizer, será por meio de um novo reposicionamento dos demais segmentos. Amoldando-se, mais do que modelando, a uma nova composição de classes subalternas crescentemente desclassificadas, transformadas em suas formas de vida pela recomposição do capital e do trabalho, em suas subjetivações, articulações e confrontações.

Procurei sugerir, em outros momentos desta tese, estar em curso o ensaio de uma nova hegemonia, que se consolida como um projeto nacional empreendedor, da conta própria ou da viração. No presente pulso de expansão neoliberal, estas formas de vida são, enfim, positivadas e celebradas, assumidas não como ponto de chegada – porque nesta lógica não há um ponto de chegada ou estabilização – mas como horizonte a se perseguir ilimitadamente. É em torno da generalização das formas informais e da não garantia que as figuras históricas sucessivas desta fragmentada, racializada e (des)classificada precariedade nacional constituem-se, enfim, como projeto de país e de vida. O futuro, enfim, apenas como o presente e um todo sem parte, ainda



fragmentado. O sucesso do empreendimento individual, sacrifício e provação racionalizadas, é o objetivo. O fracasso é a regra. A suspeita sobre o fracasso é a ordem.

São estas populações que experimentaram uma contraditória integração, representação e renovação dos termos de sua exploração com o lulismo que nos recebem de volta deste laço temporal provocado pela palavra “escravos”. O ponto de chegada são as formas contemporâneas da precariedade neoliberal induzida, massificada e radicalizada, das quais as classes de motoristas e entregadores de aplicativos são formas paradigmáticas.

Sobre as longas e tortuosas linhas de metamorfose na modernidade brasileira se pode fazer duas afirmações com segurança. A primeira delas, é que seu ponto de partida é o trabalho escravo de negros africanos e brasileiros e a sobrevivência não garantida e imprevista de pobres desclassificados, em geral não brancos. A segunda é que, estrutural e historicamente, estas maiorias foram desviadas das formas integradas, garantidas, formalizadas, representadas e protegidas do trabalho. Não como forma de memória, metáfora ou qualquer espécie de fossilização, mas como reconhecimento da reposição dos termos internos da reposição sistemática ao longo do tempo de uma e outra destas afirmações – convertidas em razão da expansão capitalista no Brasil – que me parece indispensável ler e inquirir não apenas as formas e vida e trabalho destas classes precarizadas, mas também suas inscrições políticas, a partir desta razão e de suas contradições internas.

#### **4.5 Conclusões parciais**

O movimento geral a ser destacado nesta conclusão é o longo processo que repõe e agencia esta razão de uma superexploração excedente e (des)classificada, em sucessivos ciclos, racionalizando, sofisticando e incorporando novas camadas e mecanismos, centralizando e otimizando as composições da acumulação e do governo. Processo determinado não por uma vontade absoluta do capital, mas pelos conflitos entre subordinação e autonomia, alienação e afirmação de si, desclassificação e resistência. Entre a polícia da ordem e a política que precede o direito, podemos dizer. Ou, ainda, em processos complexos e conflituos de produção de hegemonias, em seus sucessos e fracassos.

O neoliberalismo pode ser assumido com uma época e uma necessidade do capital, no interior de sua tendência, como longa crise orgânica. Ao mesmo tempo, como um longo período de crises conjunturais de hegemonia, que minam as bases da legitimação popular à ordem, na medida em que o capital já não legitima a integração, tornada limite de sua expansão. Para ficar mais uma vez com uma lição de Francisco de Oliveira, no Brasil, o neoliberalismo não

encontrou diques tão elevados e fortalecidos a serem desconstruídos. Ao invés disso, encontrou leitões e curvas bastante apropriados a sua fluidez, forjadas no caudaloso movimento da sobrevivência não garantida e sem direitos da parcela majoritária da população. O neoliberalismo funde os dois movimentos da sobrevivência: aquele que é imposto, sem proteções e garantias, como o único que se tem; e aquele que se tenta construir por conta, para fugir a tal subordinação e alienação. O faz por meio de múltiplas drenagens e atravessamentos, que inundam o mundo da vida e prospectam as formas de viver.

O programa democrático no Brasil – expresso na constituição de 1988 –, contudo, ofereceu resistência, ao menos no plano conjuntural, com o lulismo, consolidando uma hegemonia no interior da qual estas vastas camadas experimentaram uma forma de representação e uma forma de integração, em algumas dimensões inéditas. Diferentemente dos projetos políticos do trabalho organizado, o lulismo articulou-se inteiramente com estas formas de vida, fomentando-as e valorizando-as. Constituiu-se como uma máquina integrativa que renegociou para cima os termos da classificação, incidindo na dimensão racializada e territorializada da desigual indução da precariedade, colocando o trabalho a serviço dos pobres e não o contrário. Renegociou também os termos da urgência, descomprimindo o tempo da fome, do consumo e do imaginário, por meio da renda mínima focalizada, do crédito e da qualificação.

Concordando com Singer, o lulismo amoldou-se a estas classes precárias, constituindo neste movimento um verdadeiro programa e representação de classe. Uma classe que vive *hoje* e cujos limites do lulismo, enquanto fenômeno histórico, incluíram a incapacidade de promover perspectivas de longo prazo a esta integração, o que se associa, ao menos em parte, ao duplo movimento de não confrontação e não politização. A descontinuação deste processo veio na forma do desemprego, da dívida, da frustração e de um radical pertencimento ao mundo privado e ao patrimônio como realização e segurança.

Forma de hegemonia no interior desta longa crise orgânica, o lulismo enfrenta sua crise ao não ter mais espaço ou tempo para integrar, devido ao pulso expansivo do neoliberalismo. É neste momento de radicalização da expansão do neoliberalismo e ruptura da hegemonia – implosão das formas conjunturais de legitimação fundadas nas formas concretas de vida – que as sucessivas metamorfoses da vida e do trabalho superexplorado e classificado cuja ancoragem histórica remete ao empreendimento colonial e escravista, são como que liberados, revelando-se em sua razão nua de sobre, superexploração, desclassificação racializada. Contexto em que as pessoas se engajam em formas urgentes de sobrevivência e recusa à alienação total, de fuga e negociação, de autonomia e subordinação. É neste momento também que as tentativas de

recomposição da ordem, em exercícios policiais e ensaios de uma nova hegemonia, produzem as “patologias mais variadas”, fundadas em responder às paixões (tristes) liberadas pela crise.

Neste sentido, voltamos à sugestão de Achille Mbembe (2018) que caracteriza o neoliberalismo como devir-negro do mundo:

“uma fase da história da humanidade dominada pelas indústrias do silício e pelas tecnologias digitais (...) época em que o tempo curto se presta a ser convertido em força reprodutiva da forma-dinheiro. (...) se caracteriza tanto pela produção da indiferença, a paranoica codificação da vida social em normas, categorias e números, quanto, por diversas operações de abstração que pretendem racionalizar o mundo a partir de lógicas empresariais (...) já não há mais trabalhadores propriamente ditos. Só existem nômades do trabalho (...) sendo que os automatismos psíquicos e tecnológicos não passam de duas faces da mesma moeda, vem se consolidando a ficção de um novo sujeito humano, ‘empreendedor de si mesmo’, moldável e convocado a se reconfigurar permanentemente em função dos artefatos que a época oferece (...) homem-coisa, homem-máquina, homem-código (...) Desde logo, os riscos sistemáticos aos quais os escravos negros foram expostos durante o primeiro capitalismo constituem agora, se não a norma, pelo menos o quinhão de todas as humanidades subalternas. Em seguida, essa tendência à universalização da condição negra é simultânea ao surgimento de práticas imperiais inéditas, tributárias tanto das lógicas escravagistas de captura e predação como das lógicas coloniais de ocupação e exploração, incluindo as guerras civis e razias de épocas passadas (...) A essa nova condição fungível e solúvel, à sua generalização pelo mundo inteiro, chamamos, o devir-negro do mundo” (ibidem, p. 15-20).

A hipótese de um devir negro do mundo, tributário “tanto das lógicas escravagistas de captura e predação como das lógicas coloniais de ocupação e exploração”, coloca enormes desafios às disputas hegemônicas do presente e do futuro breve. Pensá-las é tarefa que passa por conceder às povoações, assombrações e estranhamentos que desestabilizam regimes discursivos e horizontes normativos, de modo a entrever tensões e potencialidades de reconstrução imersas nas formas correntes da vida e do trabalho – afinal, onde se ancora, escora ou amolda qualquer força política. É o que nos faz pensar a reconstrução feita por João José Reis (2019a) sobre a impressão de dois ingleses sobre o trabalho na Bahia em meados do século XIX:

“Tanto Wetherell como Kinder encontraram na Bahia um ritmo, uma ética e uma estética de trabalho desconhecidas para eles. O inglês, aliás, foi longe: comparou a independência coletiva dos trabalhadores africanos com o individualismo musculoso, mas submisso, do trabalhador inglês, na Inglaterra da economia de salário. Pelo menos em algum nível os africanos conseguiam fazer o que eles consideravam de seu interesse. E parece que não lhes convinha trocar a escravidão pura pela escravidão assalariada. Eles tinham referências históricas próprias de relações de trabalho livre em suas Áfricas e foi nessa direção que tentaram modificar e até se livrar do escravismo, e não só na Bahia. No campo e na cidade, o ideal do escravo que se libertava era tornar-se trabalhador autônomo. Em muitos aspectos o trabalho africano no Novo Mundo, apesar de mercantilizado, seguia o ritmo de tarefas a serem cumpridas, não sendo fundamental a marcação sistemática do tempo. O que era diferente da lógica capitalista, em que o trabalhador vende a sua força de trabalho por determinado preço, para ser consumida em determinado tempo, não importando para fazer o quê. Na fábrica, as máquinas controlam o fluxo de trabalho e separam o trabalho da vida cotidiana. Entre os africanos da Bahia urbana parece ter havido

‘menos demarcação entre ‘trabalho’ e ‘vida’, porque “o intercambio social e o trabalho estão entremesclados” – semelhante ao que sugere E.P. Thompson para o trabalhador pré-capitalista da Europa. Isso, obviamente, não eliminava a brutalidade e a estupidez da escravidão, mas limitava-as. Não se tratava, aliás, de uma dádiva senhorial, mas de uma conquista africana no espaço urbano. O senhor podia controlar o resultado do trabalho do escravo, mas este decidia onde, como e com quem trabalhar. Ao lado dos libertos, os escravos africanos organizavam autonomamente sua inserção no mercado de trabalho” (p. 359).

Os cantos dos ganhadores foram, ao lado da religião islâmica, os espaços fundamentais de organização de um século de revoltas de negros africanos, escravos e libertos, em Salvador, no século XIX. Nesta longa jornada, como conta Reis, estes sujeitos conspiraram, imaginaram e reivindicaram derrubar o sistema, talvez estabelecer um califado baiano, ou, pelo menos, impedir a restrição e subordinação de suas atividades relativamente autônomas de trabalho nas ruas da cidade. Pode-se dizer que os revoltosos não conquistaram seu objetivo. Descendo um nível na interpretação, contudo, outra conclusão é possível. Ainda que não tenham derrubado o sistema colonial ou estabelecido qualquer califado, ou mesmo que tenham acabado submetidos a uma forma composta, negociada e cooptada de autonomia – e que tenham sempre sofrido intensa repressão direta e o reforço da legislação policial –, é inegável que os revoltosos e suas lutas protagonizaram a derrota da “desafricanização” de Salvador. Não seria esta a primeira tarefa primeira de uma política que precede o direito, afirmar a própria existência?

Não procurei nestas páginas falar de retorno e nem mesmo de semelhança, mas de processos que pertencem às suas relações e condições objetivas de vida, que, ao se sucederem no tempo, carregam em si razões profundas. O trabalho uberizado se apresenta como dispositivo de recomposição da acumulação e do governo no interior do pulso presente e necessário – desde sua lógica – do neoliberalismo. Nos termos discutidos ao longo desta tese, concordando com Ludmila Abílio (2017) em sua interpretação, o gerenciamento algorítmico permite um nível inédito de racionalização e centralização das formas de trabalho precário, informalizado e por conta, emaranhados na vida cotidiana, familiar e comunitária: subsunção real da viração, nos termos propostos pela autora.

O caráter do dispositivo é global e financeiro, mas opera no nível do chão. Nos outros capítulos desta tese, mostrei como os regimes de trabalho uberizado vão muito além de suas relações nucleares, subordinadas aos grandes poderes das empresas-plataforma e aos pequenos poderes dos usuários-consumidores. Prolongam-se nas relações familiares, na relação com o Estado em suas assinaturas cotidianas e nos momentos regulatórios, com o crime e a polícia, os desejos e os estigmas, o crédito e a dívida. Ao acoplar-se e infiltrar-se na realidade brasileira, os regimes uberizados revolvem e agenciam as razões circulantes em sua viabilização,

racionalizando-as em favor do capital, na mesma medida em que as reforça como fragmentos de recomposição do governo.

Esse me parece ser o ponto de encontro entre as razões de (des)classificação racializada de pessoas e territórios, de vastas populações convertidas em massa sobrando, de seu trabalho autônomo integrado como frente de acumulação do capital, do “pesadelo de branco” de não dispor de serviços a seu alcance, da “síndrome do medo” desta vasta população que precisa urgentemente prover seu sustento se revoltar e, ainda, do policiamento de quem não quer trabalhar. A chamada uberização participa, assim, do presente movimento de recomposição do capital e do ensaio de uma nova hegemonia, cujo marco fundador é o abandono da promessa de integração via emprego e a celebração de um projeto nacional do empreendedorismo e da conta própria, terreno aberto à acumulação em suas múltiplas formas no contexto de sua voraz expansão.

Este processo não passa e não pode passar, como procurei sugerir, sem conflitos e lutas, em relações de força que lhe definam um desfecho ou ao menos os deslocamentos na tendência. Neste sentido, acredito ser essa uma interpretação a oferecer sobre a indagação de meus sujeitos de pesquisa. Não ser escravo é a demarcação de um limite no interior da relação de subordinação e autonomia que caracteriza a vida sem direito. De onde se afirma uma política bruta, ambígua e que precede o direito, forçando com sua afirmação uma refundação da comunidade ou seu policiamento ostensivo. Qualquer construção hegemônica passa por estas classes precárias e suas subjetividades, nos ritmos e formas que os desafios inadiáveis da vida impõem. Em sua urgência e ambiguidade, suas políticas indicam caminhos possíveis para redistribuir o futuro hoje.

\*\*\*

### Parte III: Políticas do trabalho uberizado

“Juntos somos mais fortes”, “Não ao PLC 28/17! Queremos trabalhar!”, “Abaixo a resolução 16!”, #NãoAoDesempregoDosJáDesempregados, “Queremos trabalhar garantindo o sustento da família”, “Somos ubers a serviço do povo. Diga não a PL 419/18”, #UberOff, #MotoristasPelaVida, #SOSMotoristasDeAplicativo, #NãoÀBurocracia, #BrequeDosApps, “+Taxas, -Blitz”, “Justiça pelos nossos. Mais segurança já!”, #ForaPL130, “+Taxas, -Bloqueios indevidos”, “#NãoSomosEscravos”. Estas são algumas das palavras de ordem que embalaram mobilizações e intervenções políticas de grupos de motoristas e entregadores de aplicativos entre 2015 e 2021. Escritas em para-brisas, panfletos e circulando nas redes sociais, elas acompanham reuniões, encontros, protestos, paralisações, trancamentos de vias, carreatas e motocadas por todo o Brasil no período. Estas classes também se formam a cada encontro, discussão, ato ou discurso. Rompendo suas rotinas, as políticas do trabalho uberizado inscrevem publicamente estes sujeitos.

Até aqui, busquei reconstruir e interpretar a constituição das classes de motoristas e entregadores de aplicativos no Brasil, a partir do momento fundacional de adesão massificada de trabalhadores a estas atividades e das rotinas do trabalho uberizado, nas múltiplas relações e percepções estabelecidas por estes sujeitos. Neste capítulo, proponho discutir suas políticas, como mais uma camada de sua constituição. A crise e a radicalização neoliberal são o contexto e a condição da formação destas classes, em dois movimentos fundamentais: o que chamei de desconstrução objetiva e subjetiva do emprego e da solidariedade públicas; e a celebração de um projeto nacional empreendedor.

Trata-se de um processo de radical desvalorização do trabalho, desgarantia da sobrevivência e atribuição de sua responsabilidade a cada sujeito, por conta e risco próprios. Uma multidão de empreendedores de si, encarregados de seu sustento, autogerenciamento e autoconvencimento (Dardot e Laval, 2016; Amorim, et al., 2021a, 2021b). O que é viabilizado e, ao mesmo tempo, subsumido à valorização pela financeirização e mercantilização de todas as esferas da reprodução social. São as dinâmicas de acumulação de capital configuradas a partir dos anos 1970, cuja maturação produz a crise que exige, por sua vez, a radicalização de seu programa no início deste século (Harvey, 2011; Streeck, 2018).

A radical desvalorização e desproteção da vida de quem depende do trabalho se manifesta como crise política e das formas de governo e legitimação. Ou, ainda, como crise de hegemonia (Gramsci, 2008). Sua dimensão política é caracterizada pela erosão da capacidade de conciliar as dinâmicas de valorização do capital com a produção e a reprodução social e,

portanto, de legitimar a ordem e mantê-la funcional, com consentimento e controle das populações. No Brasil, sua expressão se dá na dupla crise do lulismo e do regime de 1988, na segunda década do século XXI (Avritzer, 2019; Singer, 2018).

O longo período de instabilidade política é marcado por três movimentos sobrepostos e conjugados. Em primeiro lugar, uma permanente e pulverizada agitação política e social compreendida especialmente por grupos sociais precarizados, em mobilizações cujas formas e enunciados escapam às gramáticas e rotinas representativas consolidadas, ao que Pinheiro-Machado (2019) se referiu como “revoltas ambíguas”. Como que por contágio, em segundo lugar, as forças políticas institucionalizadas e tradicionais deslocam-se do terreno conciliatório e desmobilizador ao da excitação e radicalização da ação e dos discursos.

Por fim, em terceiro lugar, a hiperexcitação da política e dos conflitos, a desestabilização da ordem e o esgarçamento do tecido institucional e social servem de esteio a experimentos de viés autoritário e conservador. Formatos em torno da vigilância, da securitização e da espetacularização da violência, com forte carga racista e patriarcal, e afinados à radicalização do programa neoliberal, correspondem à “desdemocratização”, fenômeno verificado em diversos países (Przeworski, 2020; Mbembe, 2021; Brown, 2019).

Estas dinâmicas de crise estão na base da adesão e das rotinas de trabalho nos “apps”, de suas urgências e subjetividades. Estes regimes uberizados constituem um dispositivo fundamental da recomposição da acumulação e de governo na crise. Eles operacionalizam, racionalizam e expandem em escala e com nível de precisão e centralização inéditos, permitidos pelo uso intensivo de tecnologias de informação e comunicação, formas de vida adequadas ao reestabelecimento da valorização e à gestão das populações. Mas estas formas de vida não devem ser assumidas com ineditismo absoluto. Afinal, o novo por vezes revolve e atualiza o muito conhecido, como ensinam diferentes tradições do pensamento crítico.

Acompanhando a interpretação de Oliveira (2013) e Abílio (2020a) procurei discutir como estes regimes uberizados prospectam e agenciam lógicas e estruturas de acumulação e governo históricas da expansão capitalista no Brasil. Falo de dispositivos de superexploração e controle despótico do trabalho massificado e tornado sempre sobranante, em regimes racializados e territorializados de (des)classificação e hierarquização. Ao fazê-lo, os reforça, repõe e atualiza. O que pode ser lido como combinação da plataformização do trabalho à genética colonial e escravista da expansão capitalista no Brasil (Moura, 2019).

Ao racionalizar e extrair valor da sobrevivência de uma multidão de trabalhadores por conta, além de recompor as dinâmicas de acumulação das empresas-plataforma e de outras frações do capital, os regimes uberizados oferecem um horizonte, uma programação e um

conjunto de instrumentos que viabilizam e dão sentido à vida popular na crise. Discutimos nos capítulos 2 e 3 as relações e percepções compostas e contraditórias que atravessam estas formas de vida dentre e fora do mercado, combinando vetores de autonomia e sujeição, desvalorização e revalorização. Ao oferecer viabilidade e sentido à vida de uma multidão de trabalhadores e, ao mesmo tempo, participar da modulação e calibragem de dispositivos históricos de (des)classificação social de sujeitos e territórios, a chamada uberização pode ser assumida como fragmento de uma nova hegemonia, gestada na crise.

A hipótese de uma crise de hegemonia derivada da radicalização coloca a condição de precariedade induzida (Butler, 2018) no centro do problema político. Isto implica reconhecer as políticas da precariedade como determinantes da crise e da recomposição políticas tal como descritas nestes três movimentos. Tanto como fator de conflitos, alianças e deslocamentos sociais e institucionais mais amplos, quanto como força política dotada de agência. Isto é, as políticas da precariedade, em suas formas e razões, informam e participam das fissuras da ordem e dos experimentos democráticos e autoritários no contexto da crise.

Este capítulo tem como objetivo investigar as políticas do trabalho uberizado precisamente nesta chave, como políticas da precariedade. As elaborações, articulações e intervenções coletivas destes trabalhadores os inscrevem politicamente como classes no campo ampliado da crise. Seus processos de subjetivação (Rancière, 2018, p. 49-50) representam, desta perspectiva mais uma camada da constituição destas classes, derivada e sobreposta às já analisadas. O adensamento destas experiências, relações e percepções cotidianas produz uma razão e formas de inscrição que, ao serem inquiridas, falam não apenas sobre estes sujeitos, mas sobre a crise em curso. Em que termos estes trabalhadores precarizados se inscrevem politicamente? Como participam da persistente instabilidade dos dispositivos de governo e de suas aberturas e fechamentos democráticos ou autoritários? Para ficar com os termos seminais de Eder Sader ([1988] 2001), como estas classes entram em cena?

A estrutura do capítulo será a seguinte. A primeira sessão traz um panorama geográfico, temporal e temático das manifestações e protestos de entregadores e motoristas de aplicativo no Brasil, entre 2015 e 2021. O exercício visa sistematizar, em termos mais gerais, as motivações e as formas de intervenção pública e política destas classes, seu alcance e concentração territorial e sua evolução ao longo do tempo.

Na sequência, reconstruo e analiso casos de articulação, mobilização e intervenção políticas de motoristas e entregadores de aplicativos da grande São Paulo. O estudo dos casos segue a lógica de seus objetivos e motivações: (i) por melhores condições de trabalho, tendo como foco as plataformas; (ii) por mais segurança (contra a violência criminal ou no trânsito);



(iii) pela redução do preço dos combustíveis; (iv) contra projetos de regulamentação e práticas fiscalizatórias consideradas nocivas; (v) contra a humilhação e os golpes por parte de cliente. Retomo, nesta parte, os relatos de campo, entrevistas e observações, além da análise de grupos de WhatsApp. Por fim, nas notas conclusivas, proponho discutir a partir dos casos analisados o problema de fundo proposto: o que as políticas da precariedade podem dizer sobre a crise e seus pontos de fuga.

\*\*\*

## 5. Panorama nacional da política dos trabalhadores uberizados

As grandes plataformas de mobilidade e logística iniciaram suas atividades no Brasil em meados da década de 2010. A novidade apareceu em sincronia com a crise que então amadurecia, já após os indecifráveis acontecimentos de junho de 2013, o início da operação Lava Jato e as polarizadas e apertadas eleições gerais de 2014, que conferiram a Dilma Rousseff (PT) um segundo mandato que não seria concluído. Enquanto os primeiros carros, motos e bicicletas de aplicativos começavam a rodar pelas ruas de São Paulo e outras capitais, o desemprego escalava e os protestos de rua se agigantavam, contra e a favor dos governos petistas, em marchas e ocupações de estudantes, dos movimentos negros e feministas, greves de caminhoneiros e rumores de golpe militar.

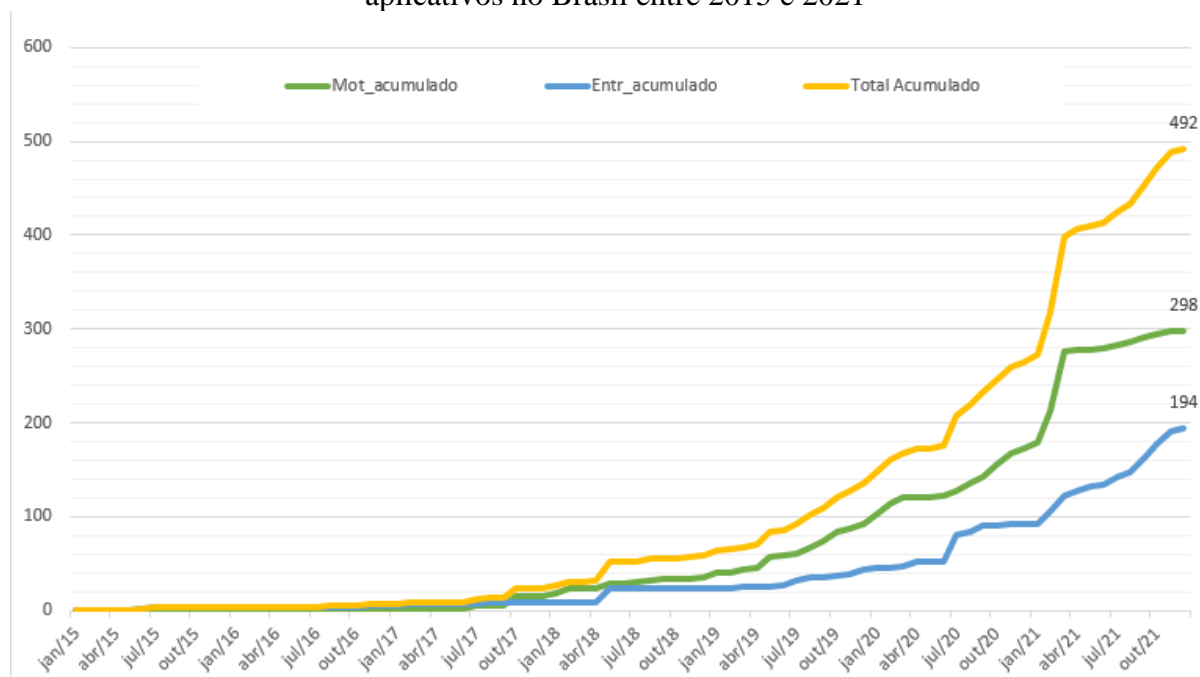
Nesta meia década, pelas ruas de todo o Brasil, fluíram intensos movimentos, gramáticas conflituosas da crise, pulsões e anseios em direções diversas, frente aos quais, não poucas vezes, se imaginou que o “sistema” pudesse estar prestes a ruir. Com a rotinização dos conflitos, a crescente centralidade policial, jurídica e militar e a eleição de Jair Bolsonaro ganhou força da hipótese da subversão sub-reptícia (Przeworski, 2020) da democracia brasileira. De uma perspectiva, o sistema sobreviveu à década e segue com suas instituições em operação, com conflitos discursivos e ideológicos que as animam, com movimentos ora erráticos ora tendentes a alguma estabilidade. De outra, indaga-se se a tragédia do sistema não passou como transformação molecular e, sob sua casca, vige já um novo arranjo, fruto não do cataclismo, mas da metamorfose de um antigo regime democrático em outra coisa.

Não pretendo responder a este dilema, apenas traçar linhas gerais para delimitar o palco conflituoso e ideológico no interior do qual estas classes de motoristas e entregadores e aplicativos entraram em cena. No terreno conflituoso marcado por elevadas taxas de desocupação e pela deterioração das condições de vida, estes trabalhadores saltaram de zero a mais de um milhão em cerca de cinco anos, desempenhando atividades que assumiram caráter essencial na vida individual e urbana, batendo-se com questões desconhecidas no âmbito operacional e legislativo, características de mercados inéditos. Nesta experiência compartilhada de milhões de trabalhadores, os “rumores” e “tumultos” foram crescentes, confundindo-se, muitas vezes, com a elevada temperatura geral dos conflitos sociais.

Em levantamento realizado em portais de notícias e redes sociais, esta pesquisa encontrou um acumulado de pelo menos 298 manifestações e protestos de motoristas de aplicativo e 194 de entregadores de aplicativo entre 2015 e 2021, sendo 492 no total (gráfico 1). Veremos com mais detalhe, a seguir, como fatores como o preço dos combustíveis, o

recrudescimento da crise econômica e social no contexto da pandemia de Covid-19 e as disputas entre trabalhadores e empresas em torno de regimes, condições e ganhos do trabalho determinam a intensificação da mobilização destas classes.

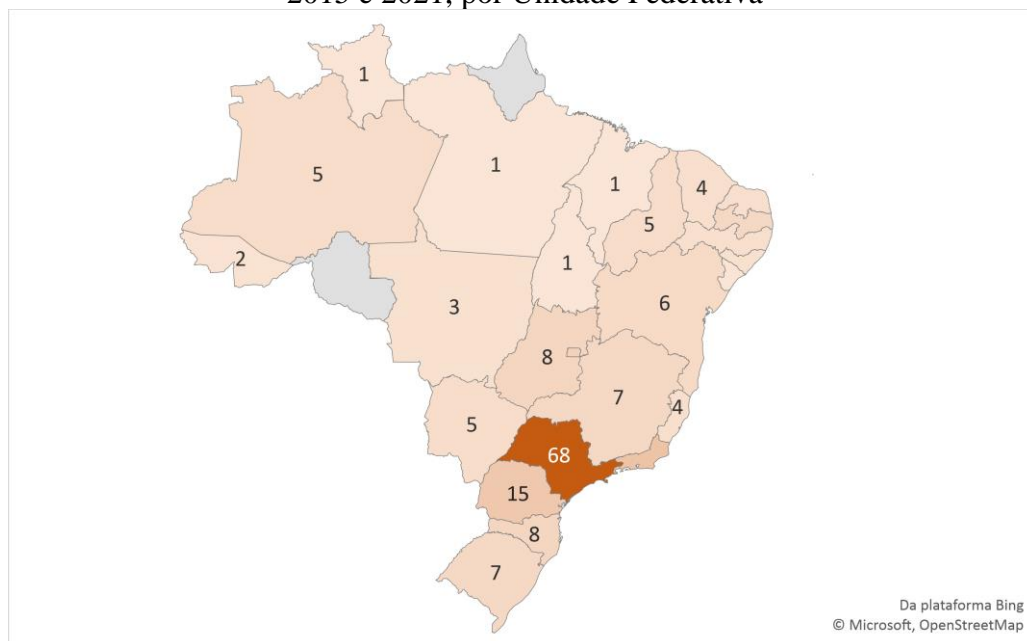
Gráfico 1 – Acumulado de manifestações e protestos de motoristas e entregadores de aplicativos no Brasil entre 2015 e 2021



Fonte: Produção própria a partir de levantamento realizado em portais de notícias e em redes sociais.

A distribuição dos protestos destes trabalhadores uberizados no território nacional revela um conjunto de conflitos capilarizado, que não se restringe aos estados mais ricos da federação e ou às capitais. Os 298 protestos de motoristas de aplicativo ocorreram em 111 municípios diferentes, em 26 estados e no Distrito Federal. Os 194 protestos de entregadores de aplicativos ocorreram em 71 municípios, em 24 estados e no Distrito Federal.

Mapa 1 – Mapa de manifestações e protestos de entregadores de aplicativos no Brasil entre 2015 e 2021, por Unidade Federativa



Fonte: Produção própria a partir de levantamento realizado em portais de notícias e em redes sociais.

Mapa 2 – Mapa de manifestações e protestos de motoristas de aplicativos no Brasil entre 2015 e 2021, por Unidade Federativa



Fonte: Produção própria a partir de levantamento realizado em portais de notícias e em redes sociais.

O reconhecimento do caráter nacionalizado destas manifestações não deve encobrir a verificação de sua concentração em determinados estados e municípios, dentre os quais se destacam, especialmente, o Estado e a cidade de São Paulo (tabela 3). No período, a capital paulista contou com 14 protestos de motoristas, seguida pela capital mineira (13); e 28 de entregadores de aplicativo, seguida pela capital carioca (9). Ao mesmo tempo, chama atenção

a concentração de manifestações em cidades do interior paulista, o que pode ser visto no destaque das dez cidades com maior concentração de protestos para as duas classes, em que aparece Campinas, no caso dos motoristas, e Jundiaí, no caso dos entregadores. Ao todo, foram 19 diferentes municípios no estado de São Paulo com ocorrências de manifestações de entregadores de aplicativos e 30 entre os motoristas, entre 2015 e 2021.

Tabela 3 – 10 maiores concentrações de manifestações e protestos de motoristas e entregadores de aplicativos no Brasil entre 2013 e 2021 por Município

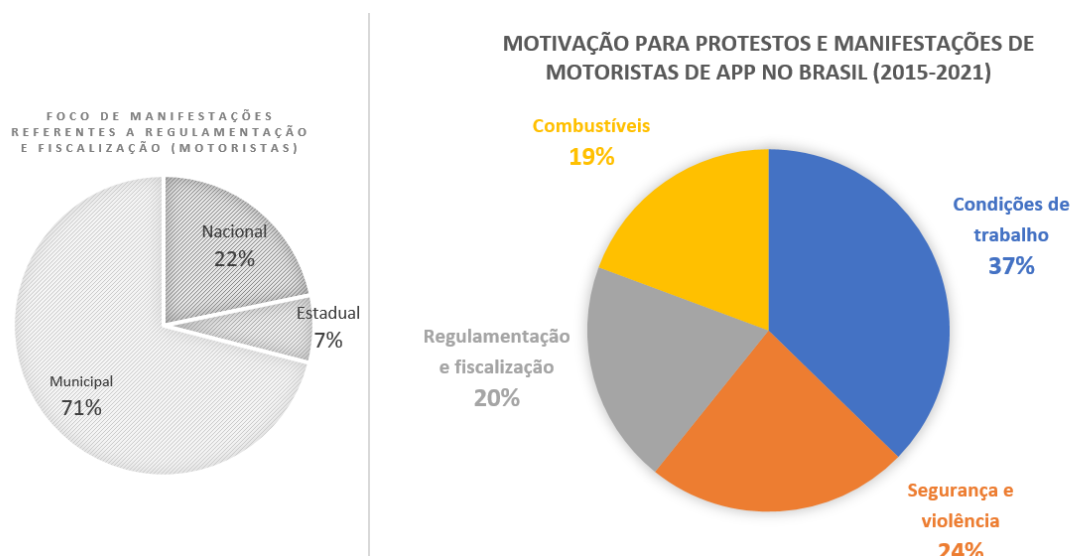
Manifestação por Município (10 maiores concentrações)					
Motoristas			Entregadores		
Município	UF	Eventos	Município	UF	Eventos
<b>São Paulo</b>	<b>SP</b>	<b>14</b>	<b>São Paulo</b>	<b>SP</b>	<b>28</b>
Belo Horizonte	MG	13	Rio de Janeiro	RJ	9
Campo Grande	MS	10	Curitiba	PR	9
Salvador	BA	9	Brasília	DF	9
Teresina	PI	8	Goiânia	GO	7
Natal	RN	8	<b>Jundiaí</b>	<b>SP</b>	<b>6</b>
Porto Alegre	RS	7	João Pessoa	PB	6
Curitiba	PR	7	Teresina	PI	5
<b>Campinas</b>	<b>SP</b>	<b>7</b>	Manaus	AM	5
São Luís	MA	6	Campo Grande	MS	5

Fonte: Produção própria a partir de levantamento realizado em portais de notícias e em redes sociais.

Sugiro agora observar quais foram as motivações destes protestos e manifestações. No caso dos motoristas de aplicativo (gráfico 2), as condições de trabalho nas plataformas são a motivação predominante dos protestos e manifestações, com 37% de ocorrências. Neste caso, os protestos confrontam as próprias empresas, visando aumentar as taxas de ganhos, modificar alguma funcionalidade do aplicativo considerada prejudicial ou contestar uma prática das plataformas, em geral relacionada a bloqueios e exclusões de trabalhadores.

Em seguida, a segurança e violência respondem por 24% da motivação das mobilizações. No caso dos motoristas, segurança e violência dizem respeito a assaltos, sequestros e assassinatos. Os protestos visam chamar atenção e cobrar medidas tanto das plataformas, quanto das autoridades públicas, visando intensificar a proteção dos trabalhadores uberizados em sua atividade de trabalho e recrudescer a busca e as punições aos criminosos. O preço dos combustíveis tem um peso de 19% na motivação dos protestos e manifestações e visa diretamente os governos, seja o federal, seja os estaduais.

Gráfico 2 – Mapeamento de motivação para protestos e manifestações de motoristas de aplicativos no Brasil entre 2015 e 2021

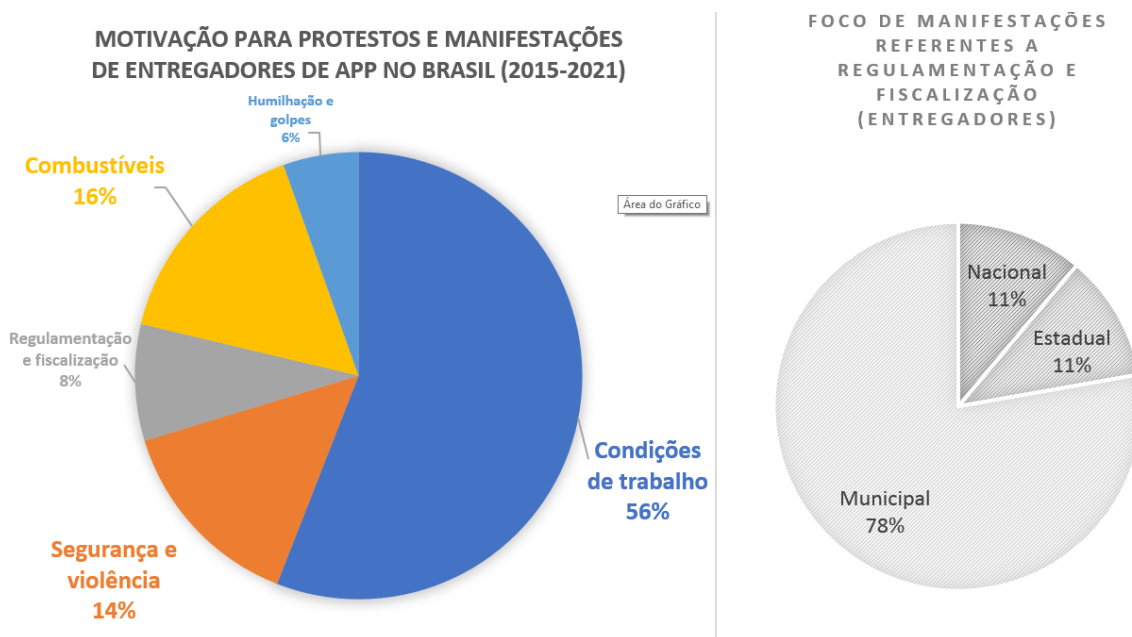


Fonte: Produção própria a partir de levantamento realizado em portais de notícias e em redes sociais.

Por fim, regulamentação e fiscalização tem peso de 20% nas motivações de pretextos de motoristas de aplicativo. Desagregando por nível da federação, a maior parte destes protestos referentes a regulamentação visam a esfera municipal, o que se explica pelo modo como se deu a regulamentação dos mercados. A Lei Federal 13640/2018, aprovada pelo Congresso Nacional e sancionada por Michel Temer (MDB) permitiu a operação do modelo, e determina em seu “Artigo 11-A” que “Compete exclusivamente aos Municípios e ao Distrito Federal regulamentar e fiscalizar o serviço de transporte remunerado privado individual de passageiros previsto no inciso X do art. 4º desta Lei no âmbito dos seus territórios”. Ao regulamentar o serviço nestes termos, o Congresso Nacional instalou o conflito nos municípios. Até março de 2018, quando a lei foi sancionada, os protestos de motoristas de aplicativo se concentraram no tema da regulamentação e em nível federal, para então distribuírem-se em conflitos com autoridades municipais e com as plataformas.

Já o peso das motivações dos protestos e manifestações dos entregadores de aplicativos (gráfico 3) se distribui da seguinte forma. Mais ainda que no caso dos motoristas, as condições de trabalho constituem motivação absolutamente majoritária entre os entregadores (56%). Na sequência, vem o preço dos combustíveis (16%) e o tema da segurança e da violência (14%). Neste último caso, os protestos visam, fundamentalmente, chamar atenção para mortes no trânsito.

Gráfico 3 – Mapeamento de motivação para protestos e manifestações de entregadores de aplicativos no Brasil entre 2015 e 2021



Fonte: Produção própria a partir de levantamento realizado em portais de notícias e em redes sociais.

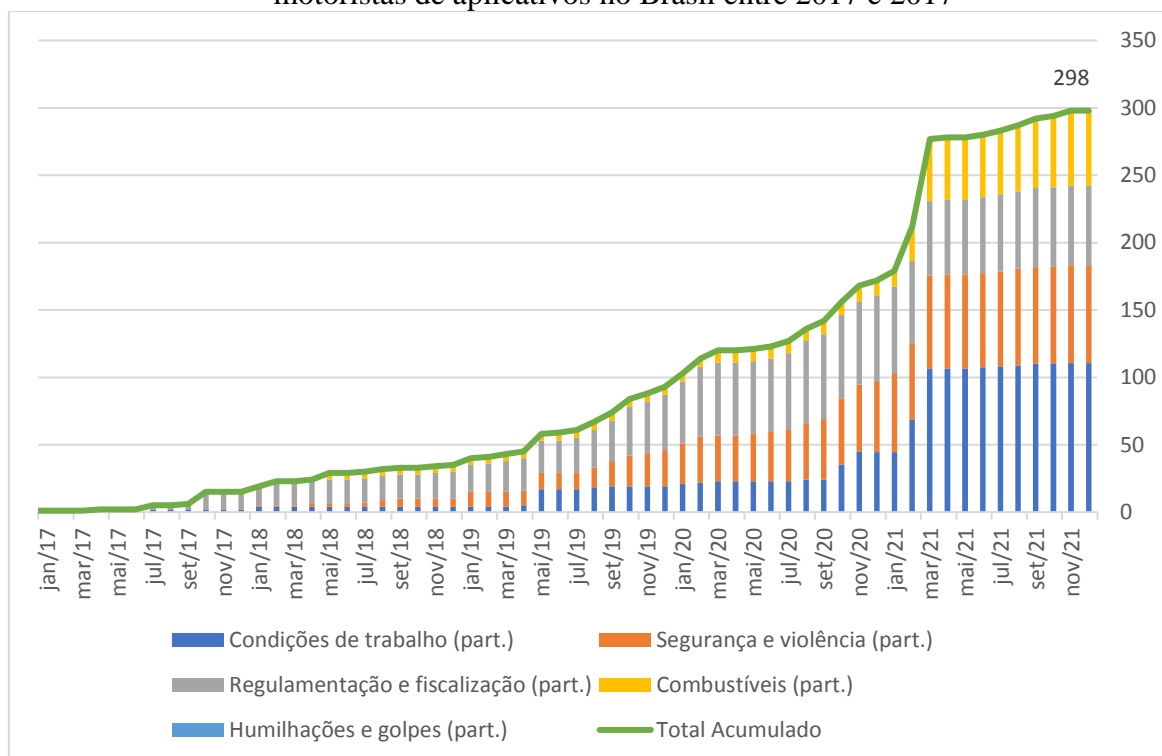
A regulamentação e a fiscalização têm peso de 8% como motivação de protestos de entregadores de aplicativo, concentrando-se na esfera municipal (78%). Diferentemente do caso dos motoristas de aplicativo, a atividade de delivery por aplicativo não foi objeto de regulamentação federal desde a expansão e consolidação dos mercados no país. A regulamentação existente é a de Lei 12009/2009, conhecida como “lei dos motoboys e mototaxistas”. As investidas para enquadrar a atividade de entregas por aplicativo, com “bag” (portanto, sem adequação no veículo) e sem vínculo ou regularização do condutor na legislação nacional vigente se dão em nível municipal, sendo este o palco prioritário do conflito entre entregadores e autoridades. Por fim, humilhações e golpes por parte de clientes respondem por 6% das motivações de protestos e manifestações de entregadores de “app”.

Observando como cada uma dessas motivações evolui ao longo do tempo, temos mais algumas pistas da dinâmica e dos sentidos da inscrição política destas classes. No caso dos motoristas, o evento inaugural da experiência política da classe é a tramitação que acabou regulando a atividade na referida Lei Federal 13640/2018. No gráfico 4 temos a participação de cada motivação no total de manifestações por mês, acompanhadas de um eixo secundário com o total acumulado de manifestações no período (2015-2021).

Além da ameaça de proibição da atividade, já em contexto de elevadas taxas de desemprego, os conflitos entre motoristas de aplicativos e taxistas em diversas cidades brasileiras (por vezes marcados por agressões físicas e depredação de carros) davam o tom da

“luta pelo direito de trabalhar”. Os protestos em torno da regulamentação nacional se iniciam ainda no primeiro semestre de 2017, em Campo Grande (MS), e vão se repetindo em outros municípios até fevereiro de 2018, quando a tramitação se encerra no Congresso Nacional, com manifestações em Brasília, de motoristas em aliança com as empresas.

Gráfico 4 – Evolução da participação de motivações para protestos e manifestações de motoristas de aplicativos no Brasil entre 2017 e 2017



Fonte: Produção própria a partir de levantamento realizado em portais de notícias e em redes sociais.

Se uma primeira fase da intervenção política dos motoristas de aplicativo se dá em torno da regulamentação federal da atividade, sancionada em março de 2018, logo na sequência temos um conjunto de ocorrências relativas ao preço dos combustíveis, em maio de 2018, em adesão à paralisação nacional dos caminhoneiros, que se torna um evento fundamental na constituição política destas classes. Em janeiro de 2019, temos um pico de protestos de segurança, que seguirá tendo papel central nas mobilizações da categoria. Em maio de 2019, ocorre o IPO da Uber na Bolsa de Valores de Nova Iorque, dia marcado por protestos de motoristas pelo mundo e também no Brasil, segundo maior mercado da companhia, e São Paulo, a cidade recordista mundial em número de corridas. O #UberOff, como foi chamado o protesto de 08 de maio de 2019, contou com manifestações em pelo menos 11 cidades, em 10 diferentes estados do Brasil.

Após este intenso processo de mobilização, que inaugura o conflito aberto entre trabalhadores e empresas-plataforma no Brasil, o crescimento das manifestações passa a ser determinado fundamentalmente pela segurança, em função do aumento do número de assaltos,



sequestros e assassinatos em todo o Brasil; e pela regulamentação – não mais na esfera federal, mas em cada município que iniciava a discussão e implementação de seu próprio regramento, a partir da Lei 13640. Tanto a questão da violência quanto a da regulamentação municipal cumpre um relevante papel de interiorizar as lutas de motoristas de aplicativos, devido à natureza das experiências e conflitos que as motivam.

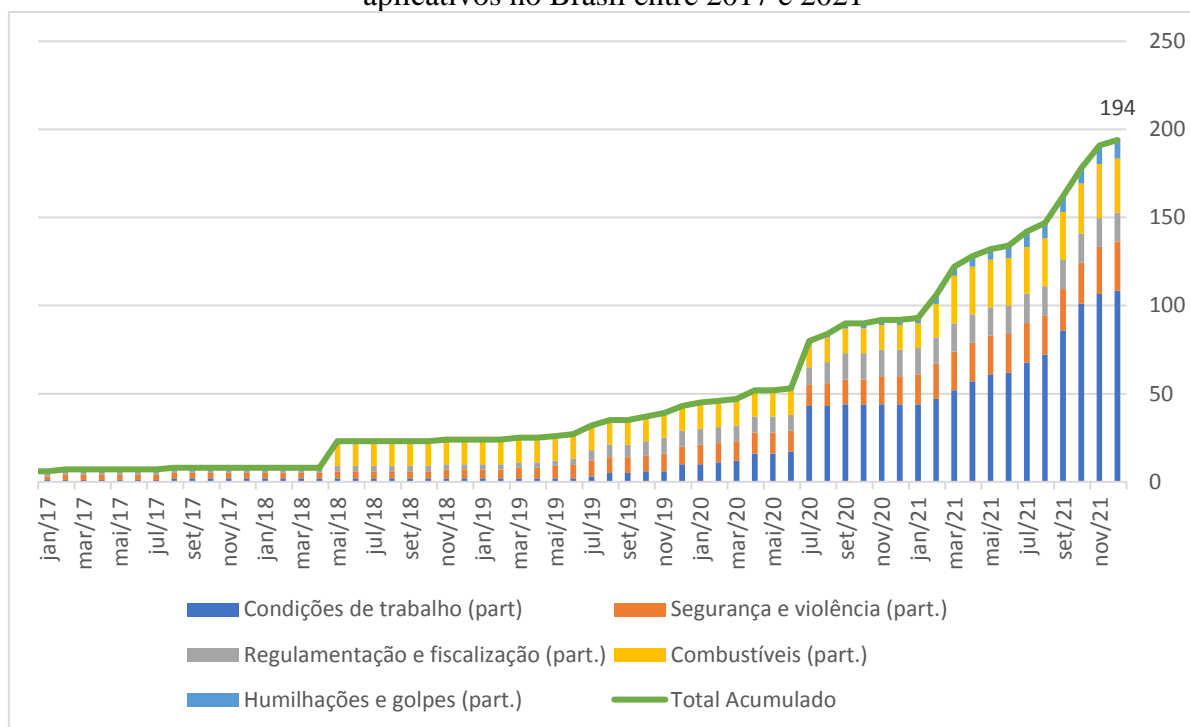
Já no contexto da pandemia de Covid-19, no segundo semestre de 2020, após um primeiro semestre quase sem ocorrências, a participação dos protestos contra as empresas-plataforma volta a crescer e puxar o acumulado de manifestações. Um dos motivos para tanto é a implementação das modalidades promocionais dos dois maiores aplicativos em operação no país: o Uber Promo e o 99 Poupa, que oferecem corridas com ganhos reduzidos. A mobilização determinada pela indignação com as corridas mais baratas – no contexto de crise sanitária, econômica e social – é impulsionada pelo aumento dos casos de violência criminal contra motoristas e pela elevação do preço dos combustíveis, no primeiro semestre de 2021. Os picos em fevereiro e março de 2021 mostram a combinação destas três ondas.

Um elemento fundamental desta alta expressiva é que ela compreende a ação de um movimento coordenado pela atuação conjunta de associações, grupos e lideranças de todo o país que convocaram para o dia 17 de março de 2021 o protesto nacional SOS Motoristas de Aplicativo. A articulação foi iniciada com dois meses de antecedência, ainda em 2020, tendo como foco os ganhos e a segurança. Mas o movimento foi, de certo modo, atropelado pela alta nos combustíveis, que antecipou uma série de protestos pelo Brasil, em grande parte motivados por anúncios e ameaças de uma nova paralisação dos caminhoneiros. Neste contexto, a aposta de Jair Bolsonaro em canalizar a insatisfação popular com o aumento dos combustíveis para os governos estaduais acabou por criar tensões no interior do movimento. Os organizadores buscavam neutralidade diante do conflito, para evitar cisões entre a classe. Mesmo com o “atropelo”, verificou-se manifestações em pelo menos 50 cidades, em 17 de março de 2021, o maior número de manifestações em um dia no período analisado.

O mesmo procedimento revela a evolução da dinâmica da intervenção política da classe dos entregadores de aplicativos. Vale, em primeiro lugar, retomar um fator fundamental: no caso das entregas, as plataformas instalaram-se sobre um mercado anterior, cuja estruturação compreendia um conjunto de entidades sindicais e dispositivos políticos e regulatórios próprios ao motofrete. A história das manifestações envolvendo o tema dos aplicativos de entrega, portanto, começa com manifestações contrárias à atividade, organizadas por sindicatos estabelecidos, que respondiam a chegada das empresas-plataforma. Novamente, a comparação mais adequada é com as manifestações de taxistas, quando do início da operação dos aplicativos

de viagens particulares. Ao mesmo tempo, estas mesmas organizações empreendiam manifestações referentes a temas caros aos motoboys, como a fiscalização das leis federais e as faixas exclusivas para motofretistas.

Gráfico 5 – Evolução da participação de motivações para protestos de entregadores de aplicativos no Brasil entre 2017 e 2021



Fonte: Produção própria a partir de levantamento realizado em portais de notícias e em redes sociais.

O primeiro pico de manifestações envolvendo a classe dos entregadores de aplicativo, a partir de 2017, é justamente a alta no preço dos combustíveis, de abril e maio de 2018 e a paralisação nacional dos caminhoneiros. No levantamento, foi possível identificar protestos de entregadores acompanhando os caminhoneiros em pelo menos 12 diferentes municípios. As reportagens se referem a “motoboys” e as intervenções têm um importante peso de sindicatos e motofretistas autônomos. Novamente, contudo, importa salientar que a constituição da classe dos entregadores de aplicativo se dá na ocupação conflitiva e na diluição das fronteiras deste mercado anterior. Em determinados momentos, estas duas frações se chocam, mas em outros “correm juntas”. É o caso do apoio à greve dos caminhoneiros. A presença de entregadores em bloqueios de estradas, ruas e avenidas, nas cidades – como na Marginal Tietê, em São Paulo – me foi relatada por muitos entregadores e descrita como um momento fundamental de construção de seu imaginário político.

Até 2019, as ocorrências de manifestações envolvendo entregadores de aplicativos se concentram em protestos denunciando mortes no trânsito e disputas regulatórias e

fiscalizatórias em nível municipal. A partir de julho de 2019, verifica-se um aumento constante no número de manifestações, quando os protestos contra os aplicativos e contra medidas regulatórias restritivas começam a ocorrer sistematicamente, já com o mercado uberizado de entregas consolidado. Já no contexto da pandemia de Covid-19, há uma intensificação dos protestos de entregadores, influenciada pela dilatação do mercado e pelo aumento da tematização pública de seu caráter essencial e ao mesmo tempo precário. Este movimento desagua no dia nacional de protestos que ficou conhecido como #BrequedosApps, em 01 de julho de 2020. No levantamento, identifiquei protestos em pelo menos 23 diferentes municípios, em 15 estados e no Distrito Federal.

Na sequência, alguns movimentos merecem atenção. O primeiro deles é um conjunto de protestos relativo à regulamentação, logo na sequência do Breque dos Apps. Esta concentração nos meses de agosto e setembro diz respeito tanto à movimentação em Brasília, na esteira do movimento de julho, que buscava uma regulamentação da atividade favorável aos trabalhadores, impulsionada por setores à esquerda; quanto à discussão e votação dos PLs 130 e 578 de 2019, na Câmara Municipal de São Paulo.

O ano de 2021, mais especificamente a partir de fevereiro, é marcado por uma frequência muito maior de protestos de entregadores de aplicativo. Inicialmente os protestos são puxados pela alta dos combustíveis e, à exemplo do que sugeri para o caso dos motoristas, por ameaças e tentativas de uma nova greve dos caminhoneiros, aos quais entregadores se juntaram em diferentes municípios. A luta direta contra as plataformas segue ao longo de todo o ano, de forma bastante distribuída pelo território nacional.

Neste contexto, chama atenção a greve nacional ocorrida no dia 11 de setembro de 2021, que contou com protestos e paralisações em pelo menos 13 cidades e, em outubro, um movimento de sucessivas paralisações que duraram alguns dias, concentradas em cidades médias dos estados de São Paulo e do Rio de Janeiro. Durante dez dias ocorreram cerca de 15 protestos e travamentos de estabelecimentos em sete cidades: Atibaia/SP, Bauru/SP, Jundiaí/SP, Niterói/RJ, Paulínia/SP, São Carlos/SP, São Gonçalo/RJ. O movimento esteve articulado parcialmente a protestos em outras cidades, como Maceió/AL. Estes movimentos contaram com articulações nacionais de grupos autônomos mais amplos na mobilização, divulgação e registro, e de grupos locais, atuantes desde o Breque de julho de 2020. Mas também foram marcados pela reduzida participação sindical e de outros grupos militantes.

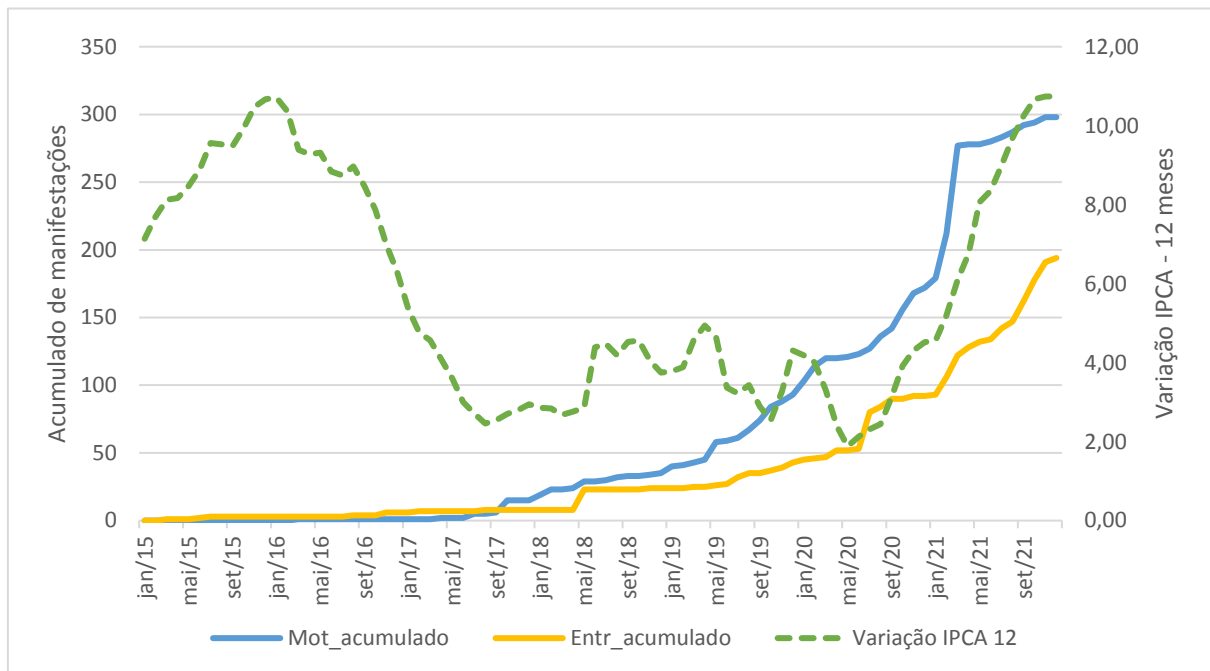
Por fim, o volume de protestos de entregadores de aplicativos no ano de 2021 tem uma participação relevante e constante de violência no trânsito e humilhações e golpes por parte de clientes. Pode-se sugerir que o aumento do número de entregadores nas ruas, com menor

experiências e habilidade, além da competição e pressão pelas entregas fomenta o número de acidentes e/ou homicídios no trânsito. Ao mesmo tempo, que o crescimento do mercado e a exposição dos entregadores aos clientes também participa, hipoteticamente, do aumento nos casos de violência simbólica e até física contra estes trabalhadores. Contudo, sem prejuízo destas hipóteses, me parece apropriado afirmar o caráter cumulativo da experiência, da comunicação e dos repertórios da classe, que passam a rotinizar reações coletivas frente a eventos que vitimizam sistematicamente seus membros.

No regime uberizado de trabalho sob demanda, os rendimentos totais do trabalho se mantêm independentemente do tamanho da força de trabalho engajada, tendo sua variação determinada pela demanda dos usuários-consumidores na expansão ou retração do mercado. Assumindo um cenário em que a taxa de crescimento da demanda pelos serviços (consumo) é inferior à taxa de crescimento da oferta de trabalho, tem-se a redução dos rendimentos individuais dos trabalhadores. O contexto em questão, contudo, não se resume ao aumento da oferta de trabalhadores, determinada pela alta desocupação, sendo acompanhada por outros dois fatores: o aumento do custo dos combustíveis e o aumento do custo de vida. Além do rendimento bruto individual do trabalho ser afetado pela ampliação da força de trabalho engajada, o rendimento líquido deste trabalhador é reduzido pela ampliação do custo com meios de trabalho (combustível). Ao mesmo tempo, este rendimento líquido passa a representar cada vez menos poder de consumo, dada a elevação do custo de vida. Vejamos como a mobilização se relaciona com a dinâmica destes três fatores (gráficos 6, 7 e 8).

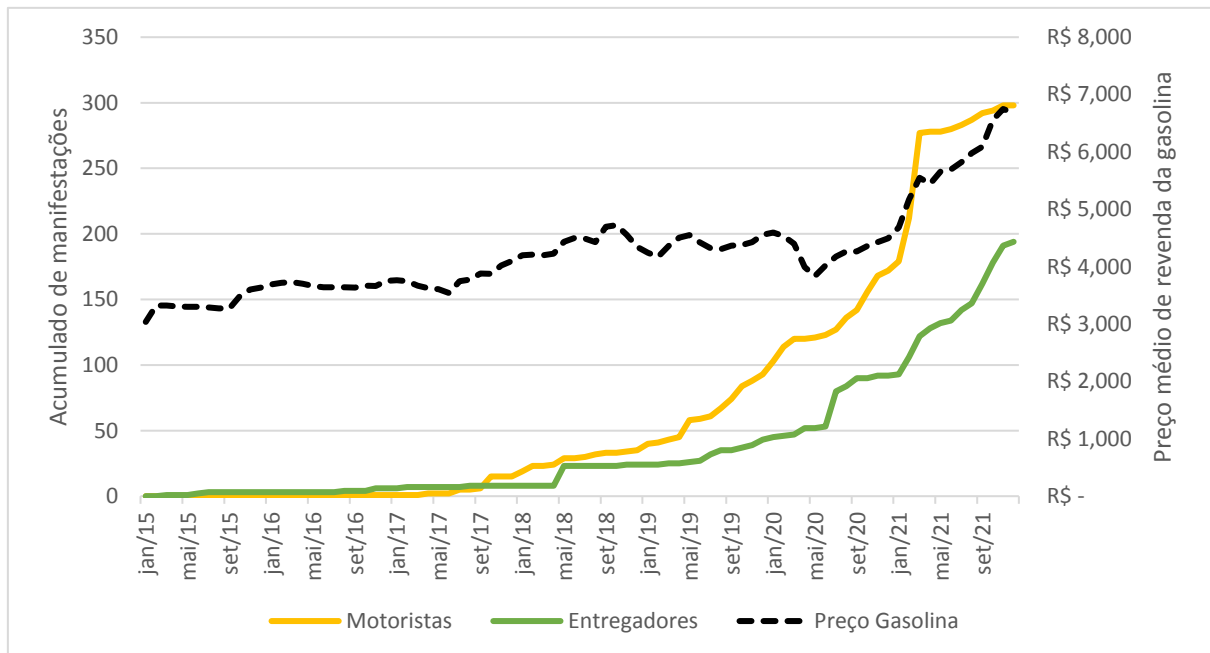
A relação entre o acumulado de manifestações e os indicadores de desocupação, inflação e preço dos combustíveis reforça o movimento geral descrito. O comportamento da variação da inflação (gráfico 6) e do preço dos combustíveis (gráfico 7) – fatores relacionados, diga-se – é acompanhado pela dinâmica das manifestações destas classes. O que fica claro no início da aceleração das manifestações a partir de meados de 2017 e, novamente, a partir do segundo trimestre de 2020, já em contexto pandêmico. Após o acentuado crescimento de 2015 e 2016, a taxa de desocupação (gráfico 8) manteve-se estável entre 2017 e 2020, em patamares elevados. Esta estabilidade guarda também um processo de informalização e precarização da ocupação e crescimento do desalento. Fatores que se associam à ampliação da categoria dos motoristas e à deterioração das condições de vida.

Gráfico 6 – Acumulado de manifestações de motoristas e entregadores de aplicativos em relação à variação da inflação, medida pelo IPCA



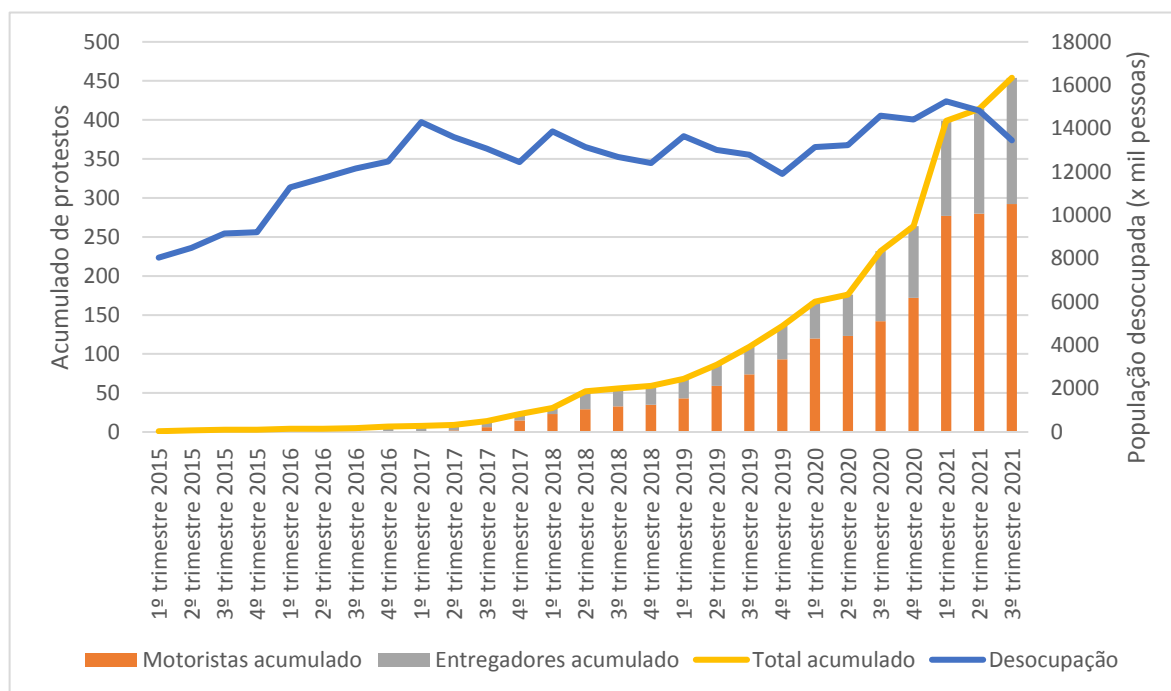
Fonte: Produção própria a partir de levantamento realizado em portais de notícias e em redes sociais e da variação do Índice Nacional de Preços ao Consumidor Amplo (IPCA) medida pelo IBGE, entre 2015 e 2021

Gráfico 7 – Acumulado de manifestações de motoristas e entregadores de aplicativos em relação à variação do preço médio de revenda da gasolina, por mês



Fonte: Produção própria a partir de levantamento realizado em portais de notícias e em redes sociais e dados da Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP).

Gráfico 8 – Acumulado de manifestações de motoristas e entregadores de aplicativos em relação à taxa de desocupação do Brasil entre 2015 e 2021, por trimestre



Fonte: Produção própria a partir de levantamento realizado em portais de notícias e em redes sociais e dados das PNADs realizadas pelo IBGE entre 2015 e 2021.

O aumento da desocupação é acompanhado pelo crescimento quantitativo de ambas as classes, dada a convergência de pessoas desempregadas ou insatisfeitas com as oportunidades precárias no mercado de trabalho tradicional aos novos mercados uberizados. A estabilização da desocupação em patamares elevados entre 2017 e 2020 corresponde precisamente ao momento de massificação destas categorias, alimentadas pela crise. O que permite sugerir que a plataformização participa da estabilização da taxa de desocupação, bem como da precarização e informalização do trabalho no período. O novo impulso da desocupação, determinado pelo contexto de pandemia, no segundo trimestre de 2020, no contexto da pandemia, amplia o número de trabalhadores nos mercados uberizados, ao que se segue uma intensificação das mobilizações coletivas destas classes.

Vale reforçar que o aumento do número de trabalhadores reduz imediatamente os rendimentos brutos individuais nas plataformas, mesmo que haja ampliação da demanda – e desde que a taxa do crescimento desta demanda não supere a taxa de crescimento da força de trabalho. A redução nos rendimentos brutos individuais é fator determinante das mobilizações de motoristas e entregadores de aplicativos.

No caso dos motoristas, inclusive, a redução não se deve apenas a operação do mecanismo descrito, mas à redução do valor das corridas em modalidades inauguradas no

segundo semestre de 2020. Ou seja, um ajuste na distribuição dos ganhos no mercado que não reduz apenas o rendimento bruto final por período (mês ou semana) de trabalho do motorista, mas o ganho unitário por tarefa. Já no caso dos entregadores, a intensificação da exploração do trabalho se deu, também, pelo direcionamento das tarefas para modalidades que permitem um controle maior sobre o trabalhador, reduzindo sua margem de autonomia (caso da modalidade “OL”). O que se soma à manipulação do crescimento expressivo do número de entregadores impulsionado pelo desemprego, atraídos pelo igualmente expressivo aumento na demanda. O crescimento da força de trabalho engajada permitiu às plataformas realizar a demanda sem aumentar os rendimentos individuais do trabalho, ainda que possa ter aumentado o rendimento total, em uma taxa inferior à elevação do consumo.

A elevação dos custos de operação do serviço assumidos pelos trabalhadores (combustíveis) e de vida (inflação), impõe uma redução dos rendimentos líquidos destes trabalhadores e de seu poder de consumo, levando a atividades ao limite da viabilidade e agudizando os conflitos entre os trabalhadores e as empresas. Desemprego e elevação dos custos de vida estão associados também ao aumento da criminalidade no período da crise e à já descrita ampliação da força de trabalho nos aplicativos de delivery. Ambos se refletem em intensificação de situações de violência criminal ou no trânsito, dois fatores que impulsionam mobilizações destas classes no período analisado.

Na sequência, procuro aprofundar os problemas e relações levantados neste panorama geral das políticas do trabalho uberizado, ajustando o foco a casos de mobilizações ocorridos em São Paulo. Nestes casos, proponho investigar o processamento das relações e subjetividades cotidianas em intervenção e agência política coletiva, reconstruindo suas razões, formas, composições e horizontes políticos na conflituosidade da crise em curso.

\*\*\*

## 6. A construção política da classe dos motoristas de “app”

### 6.1 “Vai acabar o aplicativo no Brasil?” – Destino: Brasília

No capítulo 1 desta tese, conhecemos a trajetória Artur. Após 15 anos de trabalho em uma empresa de ônibus, “de cobrador a técnico em segurança do trabalho”, Artur foi demitido e tentou retomar o serviço de manutenção de antenas, em que trabalhara com o pai nos anos 1990. Empenhou todo o dinheiro de sua rescisão no empreendimento individual, comprando um carro e ferramentas. Mas não deu certo. Tentou, então, uma segunda aposta empreendedora, desta vez com um sócio: oferecer serviços gerais de manutenção e conservação. Após negar uma proposta de superfaturamento, por parte de operadores de serviços conveniados com uma prefeitura, o contrato promissor que a dupla havia conseguido foi desfeito e veio a falência. Seguiram-se problemas familiares, financeiros e psicológicos. Até que um amigo convenceu Artur a aderir às plataformas.

Os aplicativos representaram, para Artur, um instrumento de reestruturação da vida, após a perda do emprego, as tentativas fracassadas de empreender, a falência e a crise individual e familiar. Trabalhando “para si próprio”, o agora motorista conseguiu recuperar a faixa salarial que tinha na empresa de ônibus, trabalhando cerca de 14 horas por dia, já que tinha dívidas e compromissos familiares com a (agora) ex-esposa e com as filhas. A renda nos aplicativos permitiu a Artur voltar, inclusive, a vislumbrar a formação superior em direito, seu sonho “desde os tempos de cobrador”. Mas chegou uma notícia pelo WhatsApp, “de que o aplicativo poderia acabar no Brasil”. Toda sua desventura passou pela cabeça.

“agora que eu consegui uma tentativa de estabilidade econômica, vou voltar de novo para estaca zero? Se acabar o Uber no Brasil agora, eu vou fazer o que? Vou ficar desempregado sem nem um Uber para trabalhar? E agora? Aí um amigo meu chegou para mim, falou ‘ó, Artur, olha, nós estamos indo aí agora para Brasília para brigar’. (...) Aí eu falei: vamo embora, então, vamos pra Brasília. E aí eu fui para Brasília com esse pessoal [cita diversos youtubers famosos entre a categoria]. E eu fui como convidado e entrei na briga lá junto com eles, mas já subi no carro de som, falei lá... Eu fui motivado por esse pessoal, por aquele calor, né, das pessoas querendo brigar por alguma coisa e achei muito bacana. Isso foi em 2017” (Artur, motorista de aplicativo, em entrevista).

Artur se refere à mobilização ocorrida em diversas cidades do Brasil e, por fim, em Brasília em torno do processo que culminou na sanção da Lei Federal 13640/2018. A tramitação se inicia com a apresentação do Projeto de Lei (PL) 5587/2016, pelo Deputado Federal Carlos Zarattini (PT/SP), como proposta de regulamentação da atividade de viagens particulares por aplicativo que enquadrava o novo serviço no modelo dos taxis, limitando o número de licenças, exigindo placas vermelhas e adequações nos veículos, entre outras especificações. A proposta



foi recebida por motoristas e plataformas como uma tentativa de inviabilizar as atividades, colocando em risco as oportunidades de sustento geradas.

Uma breve cronologia pode ser dada pelo que segue. Em 15/06/2016, Carlos Zarattini (PT/SP) apresenta o PL 5587/2016 na Câmara dos Deputados. Em 04/04/2017, o relator designado do projeto, deputado Daniel Coelho (PSDB/PE), apresenta um substitutivo que é aprovado no plenário da Câmara e vai ao Senado Federal, como Projeto de Lei da Câmara nº 28/2017 (PLC 28/2017). No Senado, os pontos mais restritivos à operação do serviço, incluindo a necessidade de licenças e as placas vermelhas, são derrubados e o projeto é aprovado por 46 votos a 10, e uma abstenção, em 31/10/2017. Em 08/11/2017 o PLC 28 retorna à Câmara Federal para votação em segundo turno. É neste momento que o conflito se agudiza dentro e fora do Congresso Nacional, estendendo-se até fevereiro de 2018, quando enfim ocorre a votação em segundo turno, em 28/02/2018: o encaminhamento e as emendas reapresentadas por Carlos Zarattini (PT/SP) são derrotadas e a redação final de Daniel Coelho (PSDB/PE) é aprovada. O texto vai à sanção presidencial e é publicado no Diário Oficial da União (DOI) como Lei Ordinária 13640/2018, em 27/03/2018.

Como apontado na seção anterior, este processo deflagra mobilizações de motoristas de “app” em todo o Brasil, a partir de 2017. Após a aprovação em primeiro turno na Câmara e o início das discussões no Senado as manifestações ganham corpo, com carreatas ocorrendo em ao menos 10 capitais. Motoristas de aplicativos de todo o Brasil foram à Brasília, para pressionar os parlamentares a não levar adiante o texto original. Em 31 de outubro, dia de votação no plenário do Senado, dois protestos motorizados ocorreram na praça dos três poderes: um de motoristas de aplicativo e um de taxistas. Houve confrontos físicos e intervenção policial. As agressões entre motoristas de aplicativo e taxistas que ocorriam desde 2014 chegavam à esplanada. Enquanto se repetiam cruamente do lado de fora, eram traduzidas em projetos, emendas e substitutivos, dentro das casas legislativas.

Para milhares de pessoas, tal como no caso de Artur, o que estava em jogo era o trabalho e o sustento encontrados na crise, uma “boia de salvação”. Ao fim, a coalizão formada por empresas-plataforma, motoristas e grupos de orientação econômica liberais no Congresso Nacional impôs uma derrota à proposta inicial apresentada pelo deputado petista e defendida por setores políticos de caráter conservador e ligados às bases de taxistas de todo o Brasil. A legislação aprovada derrubou os impedimentos ao modelo e transferiu aos municípios o regramento e a fiscalização, mas sem espaço à restrição das atividades.

Neste momento, os milhares de grupos de WhatsApp e canais de Youtube criados para o compartilhamento de dicas e conversas cotidianas são utilizados como meios de mobilização:

é nestes grupos e canais que as notícias correm, os convites para a mobilização são feitos e estes trabalhadores se articulam em redes extensas para defender seus interesses. Também é momento de consolidação de diversas associações locais, fundadas desde o início das operações, que assumirão papel importante nas mobilizações locais e na ida à Brasília. Mas a mobilização dos motoristas não se dá isoladamente e nem se restringe aos conflitos legislativos ou campanhas com taxistas e seus representantes. É central a aliança estabelecida entre estes trabalhadores e as empresas-plataformas.

Artur conta que algumas associações de motoristas tiveram ajuda das empresas 99 e Uber com o fretamento de ônibus para a caravana à Brasília, além de custear passagens aéreas, hospedagens e alimentação para algumas lideranças. Mas ressalva que “a galera mesmo, no ônibus (...) a gente mesmo que se virou para comer, para tomar água”. Considera que foram ajudas pequenas, mas suficientes para a gente conseguir ir para lá e fazer uma mobilização”. Artur desconhece e não acredita ter havido apoio de políticos e movimentos.

O relato de Rita, que é liderança de uma associação, complementa o de Artur. Perguntada sobre qual seria a mobilização mais importante destes anos, não tem dúvida: “Foi Brasília, porque a gente conseguiu”. Com empolgação, Rita descreve uma experiência de sacrifício. Coordenou o fretamento, a distribuição de vagas e o monitoramento de cinco ônibus, além “visitar todos os gabinetes e falar a importância do nosso trabalho, que iria prejudicar. Eu queria conscientizar aqueles que iriam votar contra nós”. As visitas foram feitas junto a representantes das plataformas. Além de tudo, Rita conheceu o homem com quem veio a se casar, outra liderança de motoristas, nesta jornada.

“Mas valeu a pena porque a Vitória a gente teve e, enfim, saímos de lá muito felizes e contentes de ver a cara das pessoas. (...) Então eu acho que Brasília foi muito importante, afinal, já eram mais de 300 mil famílias que seriam prejudicadas. E aí você sabe que tá fazendo a diferença” (Rita, motorista de aplicativo, em entrevista).

Alguns pontos apresentados nestes relatos merecem especial atenção. O primeiro diz respeito ao sustento e à sobrevivência como motivações imediatas do engajamento. O segundo à estrutura de articulação e mobilização coletiva desta classe conformada pelos grupos de mensagens, pelas associações e pelos espaços cotidianos de encontro, como aeroportos. O terceiro ponto a se destacar é o elemento subjetivo de autovalorização e revalorização do sujeito produzido na experiência política, a partir de vínculos, ações e trocas com colegas motoristas. O engajamento político provoca, ao mesmo tempo, o sentir-se importante e a satisfação com a satisfação de outros, criando espaços comuns de realização.

Vemos, por fim, o mecanismo concreto e a forma prática com que se constrói a aliança entre empresas-plataforma e trabalhadores neste conflito. As estruturas de articulação de

motoristas, construídas de forma molecular nas experiências municipais e cotidianas, bem como suas lideranças, são buscadas diretamente pelas empresas, que oferecem estrutura e acesso a outros espaços, como os ônibus e gabinetes. Rita cita que o trabalho de pressão em gabinetes em aliança com as plataformas já fora experimentado em São Paulo, referindo-se ao processo que seguiu um roteiro parecido no município, em 2016.

Em seu relato, Artur, destaca a dimensão autônoma da organização dos motoristas, revelando uma percepção ou preocupação de não haver ou não deixar parecer haver cooptação dos motoristas pelas empresas, mas uma efetiva composição de interesses e recursos em defesa da atividade. No relato de Rita, por sua vez, fica claro o caráter estratégico da atuação das plataformas, que organiza e dirige, por meio dos recursos de que dispõe, parte importante da intervenção dos motoristas. Esta mesma composição não é verificada com atores da política institucional, que precisam ser convencidos, mas com os quais não há compartilhamento de estratégias, por parte dos motoristas.

O conflito em nível federal se manteve ativo e se prolongou até 2018, quando a Lei 13640/2018 foi sancionada por Michel Temer (MDB) e seu Ministro das Cidades, Gilberto Kassab (PSD), consolidando uma posição enxuta e favorável às plataformas. A tramitação foi marcada por intensa mobilização e pressão sobre os deputados: de um lado, taxistas e seus sindicatos; de outro, as plataformas e seu poderoso lobby e os motoristas. Este roteiro repetiu no Brasil o que ocorrera em outros países no momento da regulamentação destes serviços. As empresas mobilizam suas comunidades de usuários e trabalhadores e executam uma eficiente campanha na opinião pública, centrada na eficiência, no conforto e na geração de oportunidades de sustento, bem como na ameaça de deixar o país (Slee, 2016).

No Congresso Nacional, o PT protagonizou, na figura de Carlos Zarattini, a crítica ao serviço e a proposição de sua restrição. Por um lado, o discurso denunciava a ganância das multinacionais e a exploração abusiva de milhões de desempregados. Por outro, acabou formando uma coalização com a frente em defesa dos taxistas, representada, por exemplo, pelo Deputado Celso Russomano (PRB), que propusera a proibição da atividade em campanha à prefeitura de São Paulo, em 2016. A defesa das plataformas e do serviço foi assumida pelo relator e autor do substitutivo, Deputado Daniel Coelho (PSDB/PE).

Em sua aliança com setores conservadores ligados aos taxistas de todo o Brasil, a esquerda saiu politicamente derrotada do processo, enquanto setores liberais de centro-direita capitanearam a pauta. Na ocasião, o PSDB comemorou o impacto positivo de sua

intervenção<sup>103</sup>. Deputados e partidos de esquerda, ficaram marcadas entre a categoria dos motoristas de aplicativo como forças que colocaram em risco o “ganha pão” de centenas de milhares de “pais de família”, diante de alto desemprego – “produzido pelo PT”, insistiu Valter, liderança que esteve em Brasília. Para ele, Zarattini “tentava acabar com a gente”

A fatura federal foi fechada de vez no Supremo Tribunal Federal (STF), no julgamento do Recurso Extraordinário (RE) 1.054.110 e na Arguição de Preceito Fundamental (ADPF 449). O Partido Social Liberal (PSL) e o Conselho Nacional de Serviços (CNS) foram à corte contra a proibição do exercício da atividade de motorista de aplicativo em nível municipal, motivados por legislações restritivas propostas em São Paulo (Lei Municipal 16.279/2015) e Fortaleza (Lei Municipal 10.553/2016). O STF decidiu que a proibição ou restrição da atividade era inconstitucional por violar os princípios da livre iniciativa e da livre concorrência; e que os municípios e o Distrito Federal não poderiam estabelecer medidas anticoncorrenciais, como restrições de entrada ou controle de preço, já que não poderiam contrariar o estabelecido pelo Congresso (Coelho et al., 2020).

Celebrada a vitória em Brasília, a luta de motoristas e a atuação das plataformas deslocou-se ao plano municipal, concentrando-se em evitar aumento da carga tributária e desarmar regulamentações de tráfego, condição veicular e circulação metropolitana intermunicipal que pudessem interpor restrições veladas ao funcionamento do serviço.

Neste contexto, a reivindicação por regulamentação do trabalho e por direitos trabalhistas nas plataformas parecia indissociável da agenda derrotada da proibição ou restrição das atividades. A luta por melhores condições de trabalho deveria ser travada diretamente com as plataformas e não por vias legislativas, que pudessem colocar em risco o “ganha pão”. Regular mais poderia significar restringir a atividade e inviabilizar o sustento. Nos embates em Brasília, os motoristas tiveram que escolher entre conformar a coalizão em defesa do serviço com as plataformas que exploram seu trabalho, mas lhe proporcionam renda, ou aderir a um discurso em defesa *dos trabalhadores* cujo efeito prático seria, segundo seu entendimento, a eliminação de seu trabalho. Defenderam seu sustento. O desejo e a necessidade de dispor de melhores condições de trabalho e remuneração, contudo, não estavam presentes e não foram sequer mencionados na legislação celebrada. Esta batalha seria travada fora do Estado, diretamente com as plataformas.

---

<sup>103</sup> Ver: <https://www.poder360.com.br/congresso/a-favor-de-regulamentar-a-uber-lider-do-pt-e-bombardeado-por-mensagens/> Acessado em 20/05/2022.

## 6.2 A briga da regulamentação em São Paulo

A partir de 2018, a “briga” da regulamentação passaria a ser travada nos municípios. Em São Paulo, a disputa se deu em torno do PL 419/2018, proposto pelo Vereador Adilson Amadeu (DEM). Os relatos de Artur e Rita indicam os termos da relação entre a classe dos motoristas de aplicativo e os vereadores, em conflitos e aproximações

“é uma briga política, porque aí tem os taxistas e tem os políticos que tão vinculados a eles. Os taxistas colocam ele lá. Lá ele se sente até mesmo na obrigação de defender essa categoria. E aí eles fazem o que? Projetos para dificultar o crescimento e o desenvolvimento tecnológicos ou até mesmo econômico da atividade, em todos os municípios do Brasil todo. Então assim, por exemplo, em São Paulo, temos aí esse vereador Adilson Amadeu. Ele é um que defende os taxistas e faz e tudo para dificultar o nosso trabalho” (Artur, motorista de aplicativo, em entrevista);

“eu entrei numa sala com o vereador e ele estava completamente na negação da gente, e ele foi um dos que mudou a forma de pensar, porque ele não tinha ideia o que a gente passava, os riscos, principalmente, de trabalhar de madrugada. E aí eu falei pra ele: ‘eu trabalho de madrugada, eu sei o que eu passo na rua’. Então eu acho que isso fez com que ele pensasse: ‘se a mulher trabalha de madrugada é porque ela precisa mesmo, né?’ Então, muitas coisas foram revertidas por nós mesmos, mas lógico, graças a Deus que teve apoio até de alguns vereadores e a gente teve as portas abertas e facilitadas” (Rita, motorista de aplicativo, em entrevista).

Às vésperas da emergência sanitária ser reconhecida no Brasil, em março de 2020, a Câmara Municipal estava tomada e cercada por motoristas de aplicativo. Dentro, eles visitavam gabinetes e ocupavam as galerias do plenário. Fora, travavam parte da região central da cidade e faziam muito barulho, protestando contra o PL 419 e, ao mesmo tempo, xingando os motoristas de aplicativo que passavam com passageiros em frente ao local: “traidores” que se aproveitavam da paralisação para fazer mais corridas no “dinâmico”.

No plano municipal, toda a estrutura de comunicação e compartilhamento produzida no cotidiano de trabalho é convertida em dispositivos de articulação, organização e mobilização políticas. Pelos grupos de WhatsApp, correm convocações para cercar a Câmara Municipal no dia da votação, edições curtas de vídeos de vereadores favoráveis e contrários ao PL 419/2018, combinados de carreatas saindo de todas as regiões da região metropolitana. Os donos dos grupos se reúnem em grupos próprios, para articular o disparo conjunto de convocações e orientações. As diferentes associações se aliam, ao mesmo tempo em que disputam qual tem mais acesso vereadores e plataformas e qual mobiliza mais motoristas.

Em frente à Câmara, os carros ocupam completamente a via. Cartazes e escritos nos para-brisas dizem: “queremos trabalhar”, “não somos vagabundos” e “Ubers a serviço do povo”. Motoristas se reúnem em frente a telões e celulares para acompanhar os discursos, alternando vaias e aplausos. Destaca-se a estrutura do Movimento Brasil Livre, com carro de

som, bandeiras, buzinas e música alta. A presença do movimento desperta alguma desconfiança, mas não é um ente de todo estranho, afinal, o *youtuber* com maior alcance e reconhecimento entre a categoria, Marlon Luz, apoia e compõe com o grupo e viria a se eleger vereador com seu apoio em 2020. Além dele, centenas de *youtubers* ou motoristas entusiasmados fazem *lives* com seus celulares, transmitindo o protesto em tempo real.

Em dado momento, um grupo de lideranças da classe sai da Câmara com seus representantes: Police Neto e Fernando Holiday, que são carregados como estrelas pop nos ombros de motoristas, enquanto discursam para a classe. A pressão de fora – somada à visita aos gabinetes pelas lideranças, associações e pelo “exército de relações governamentais” das empresas – parecia imbatível. Amadeu estava, enfim, isolado. A classe sentia a força de seu amadurecimento, após ter forjado e experimentado seus instrumentos de luta e inscrição públicos não apenas nas jornadas de Brasília, mas no #UberOff e no movimento #MotoristasPelaVida, ao que voltarei em seguida. Antes, proponho olhar mais de perto o conflito municipal para identificar os sentidos da disputa em torno da regulamentação.

Em agosto de 2018, o Vereador Adilson Amadeu apresentou o Projeto de Lei nº 419 (PL 419/2018), que dispunha sobre o “serviço remunerado de transporte de passageiros, não aberto ao público, para a realização de viagens individualizadas ou compartilhadas solicitadas exclusivamente por usuários previamente cadastrados em aplicativos ou outras plataformas de comunicação em rede”. O projeto compreendia: a (maior) cobrança pelo uso do viário por carros em serviços de aplicativo; a restrição do número de motoristas de aplicativo em equiparação ao número de alvarás de taxis da capital (40 mil); a obrigatoriedade de emplacamento em São Paulo do veículo utilizado; e, por fim, que o motorista fosse proprietário do veículo. A justificativa do PL relacionava a redução do uso de modais públicos na capital paulista à expansão dos aplicativos de viagens, além de mobilizar a questão ambiental para aumentar a tributação sobre o uso da malha viária.

Além do sindicato dos taxistas e de uma sinalização favorável do então prefeito Bruno Covas (PSDB), Amadeu contava com apoio do Presidente da Câmara Municipal e seu companheiro de partido, o poderoso vereador, Milton Leite (DEM). Do lado oposto, duas figuras destacaram-se na defesa das plataformas e, a sua maneira, dos motoristas: Police Neto (PSD) e Fernando Holiday (ex-DEM). Oriundo da juventude e do que poderia ser chamado de uma ala “liberal” e “moderna” do PSDB, e após quatro mandatos, Police Neto consolidou-se como defensor de modais alternativos de transporte, do meio ambiente e de uma concepção ampla e difusa de modernização da cidade, em sintonia com a iniciativa privada e contra saídas estatizantes e corporativistas e aos “monopólios”. O jovem vereador Fernando Holiday, em

primeiro mandato e oriundo do Movimento Brasil Livre (MBL), por sua vez, divide sua atuação na radicalização do conflito ideológico contra o comunismo e a “ideologia de gênero” e a defesa fervorosa e igualmente radical do liberalismo econômico.

Police Neto levou à discussão do PL 419/2018 o seu histórico em defesa das plataformas e dos motoristas. O que nos faz voltar algumas casas. Em junho de 2015, Neto foi o único vereador a votar contra o PL 349/2014, em primeiro turno, de autoria do mesmo Adilson Amadeu, que bania os aplicativos na cidade de São Paulo. Com a Câmara Municipal cercada por taxistas que também lotavam as galerias, o PL recebeu o voto favorável de 48 vereadores na ocasião, incluindo os do PT, do então prefeito Fernando Haddad. A posição solitária na Câmara rendeu a Neto, desde aquele momento inaugural das querelas em torno da atividade, o status de defensor da categoria dos motoristas. A Uber, então única exploradora do serviço na cidade, intensificou sua atuação junto ao poder público e à população, além de estimular os protestos de motoristas.

Em setembro de 2015, o projeto foi à votação em segundo turno, saindo mais uma vez vitorioso e cabendo ao prefeito Fernando Haddad decidir pela sanção ou veto. A liderança do governo, Vereador Arelino Tatto (PT), apresentou, contudo, uma emenda que amenizava a orientação do PL, incluindo um pedido de estudos sobre o modal de transporte para eventual permissão e estipulando condições para seu funcionamento, como a avaliação por parte dos clientes. A emenda sinalizava positivamente em direção à Uber, e foi bem recebida pela empresa. Às vésperas do encerramento do ano na Câmara Municipal, um projeto de lei de Police Neto (PL 421/2015) permitindo e regulamentando o serviço de viagens particulares por aplicativos foi aprovado num bloco de mais de 100 projetos.

Sua votação em segundo turno seria em maio de 2016 e mobilizaria, novamente, paixões de taxistas e motoristas de aplicativo na cidade de São Paulo, como ocorria então em todo o país. Àquela altura, os confrontos físicos entre membros das duas categorias e a depredação de veículos em locais como shoppings e aeroportos haviam se tornado rotina. Os confrontos chegaram, inclusive, ao andar de cima, quando em audiência pública sobre a regulamentação dos aplicativos, Adilson Amadeu partiu para cima do diretor de políticas públicas da Uber para o Brasil, Daniel Mangabeira, bradando: “Eu vou dar na sua cara”<sup>104</sup>.

A longa resistência dos taxistas e da esmagadora maioria da Câmara Municipal, no entanto, foi driblada por um acordo entre a Prefeitura e as empresas. Após um ano de embates, a Prefeitura entendeu que já não era possível impedir a operação do serviço, que já contava

---

<sup>104</sup> Ver: <https://m.folha.uol.com.br/cotidiano/2016/04/1758169-vereador-fica-nervoso-e-parte-para-cima-de-executivo-do-uber-veja-video.shtml?mobile>, acessado em 01/11/2021.

então com a 99 e a Cabify, proporcionava renda pra dezenas de milhares de pessoas em meio à crise e havia sido incorporada à rotina de milhares de pessoas na capital. Travado na Câmara, o PL 421/2015, de Police Neto, foi aproveitado por Fernando Haddad como base para o decreto 56.981/2016, que permitiu e regulamentou a atividade, em maio de 2016<sup>105</sup>.

O solitário Police Neto saía vitorioso, gozando da confiança da categoria dos motoristas de aplicativo que crescia consistentemente na capital paulista. Após a longa batalha, reelegeu-se, em 2016, com importante apoio dos motoristas de “app”. Adilson Amadeu, por sua vez, também renovou o mandato, com uma votação de expressivos 67 mil votos. Se o raciocínio de Artur estiver correto, Amadeu fez a sua parte na “briga política”.

Além de Police Neto, o vereador Fernando Holiday também se destacou no trâmite e votação do PL 419/2018. Em sua ferrenha defesa da liberdade de atuação das empresas-plataforma e contra as “máfias” e “monopólios” dos taxis e alvarás, Holiday conquistou confiança da classe. Diferente de 2015, em 2020, a maioria em frente à Câmara Municipal e nas galerias já era de motoristas de aplicativo. Estimativas apontaram que, caso fosse aprovado, o PL 419 impediria a atividade de cerca de 200 mil pessoas. Na barulhenta sessão de 11 de março de 2020, Holiday rasgou sua ficha e anunciou sua desfiliação do DEM, partido de Amadeu, recebendo aplausos efusivos de motoristas de aplicativo.

O equilíbrio havia mudado e, ainda que recebesse alguma solidariedade de velhos colegas, agora era Adilson Amadeu quem estava isolado. Veteranos como Camilo Cristófar (PSB) e Mario Covas Neto (Podemos) chegaram a defender o teor do projeto e sugerir alguma mediação que mantivesse a ideia da restrição e favorecimento dos taxis, mas anunciariam voto contrário. Já a esquerda, com Alfredinho (PT), Juliana Cardoso (PT) e Celso Gianazzi (PSOL), criticaram as plataformas e a precarização do trabalho por “empresas americanas”, mas dessa vez também votaram contra o projeto de Amadeu. O voto contrário não impediu que os discursos críticos aos aplicativos fossem sonoramente rechaçados por milhares de motoristas que circundavam a Câmara e lotavam suas galerias.

Os sentidos da batalha em torno da regulamentação em São Paulo reforçam aqueles da disputa em nível nacional, especialmente ao observarmos as coalizões conformadas. Em um e em outro plano, verifica-se um alinhamento pragmático e ideológico entre a classe dos motoristas e defensores de teses decididamente liberais do ponto de vista econômico, com discurso atrelado à modernização, à eficiência e à liberdade, contra o “corporativismo”,

---

<sup>105</sup> Ver: <http://g1.globo.com/sao-paulo/noticia/2016/05/haddad-publica-decreto-que-libera-uber-e-outras-empresas-de-transporte.html> Acessado em 01/11/2021 e <http://legislacao.prefeitura.sp.gov.br/leis/decreto-56981-de-10-de-maio-de-2016>, acessados em 01/11/2021.



“monopólios”, “máfias” e “atraso”. Sejam eles conservadores ou liberais em outros temas, diferença que fica clara nas figuras de Police Neto e Fernando Holiday. O sucesso do motorista, empresário e *youtuber* Marlon Luz, eleito vereador em 2020, com apoio do MBL, reforça e consolida esta orientação e afinidade. Do outro lado, é verificada uma truncada convergência entre figuras conservadoras e ligadas ao fisiologismo e vereadores experientes de esquerda que iniciaram sua trajetória no PT e lá continuaram ou migraram para o PSOL, oferecendo um protesto contra as grandes corporações e à exploração dos trabalhadores.

A esquerda, no entanto, não se vincula ao núcleo sensível da questão para os motoristas de aplicativo, oscilando entre uma posição auxiliar nas frentes mais conservadoras “corporativistas” e uma posição de “apoio crítico” à operação dos serviços, reconhecendo a necessidade de defender a renda, mas contra o modelo das plataformas, mobilizando um discurso fundado na defesa da legislação trabalhista vigente e do transporte público. Em um e noutro caso, assume uma posição subordinada a auxiliar, cujas teses não se associam às experiências concretas de vida, trabalho e sustento destes sujeitos e suas subjetividades compartilhadas. Além disso, enfrentam desconfianças que remetem ao governo Dilma Rousseff, associado à crise, ao desemprego e à corrupção.

Apesar de toda a exploração sentida e elaborada, os aplicativos são percebidos por esses motoristas como única ou melhor solução disponível. A atuação crítica da esquerda – seja favorável ou contrária à atividade – é percebida, por sua vez, na chave do “muito ajuda quem pouco atrapalha”. Neste raciocínio, quem “criou o desemprego” não deveria, ainda por cima, colocar a perder as formas encontradas pelos desempregados para garantirem seu sustento – o que se explicita nas vaias recebidas por Juliana Cardoso e Alfredinho.

Sobre a dissociação entre a intervenção da esquerda e as disposições destes trabalhadores, vale resgatar o alerta de Renan Kalil, para quem

“a defesa irrestrita da legislação trabalhista vigente para dar respostas a uma realidade que, se não é completamente nova, apresenta características inéditas, também desconsidera as transformações na organização da produção e do trabalho. A insistência em aplicar as regras vigentes, sem a promoção de um debate sobre os aspectos da lei que podem ser aperfeiçoados, pode não atender às demandas dos trabalhadores e esfacelar o conceito de relação de emprego previsto na CLT” (Kalil, 2020, p. 23).

Não é um mero detalhe sublinhar que nem a Lei Federal 13640/2018, nem os PLs municipais 349/2014, 419/2018 e 421/2015 e nem a RE 1.054.110 ou a ADPF 449 versam sobre direitos, garantias ou o bem-estar dos motoristas. Todas concentram-se na permissão (ou não) e na regulamentação da atividade, estipulando deveres e obrigações aos prestadores e às plataformas. Durante a meia década em que o mercado de viagens particulares de automóvel

intermediadas por aplicativos foi inaugurado, se expandiu e consolidou, em meio à crise, a participação ativa dos trabalhadores deste setor nos conflitos no âmbito representativo e constitucional se concentrou em defesa da existência do serviço, visando garantir aquela alternativa que lhes permitiu a sobrevivência.

O sentido geral da relação dos motoristas com a regulamentação das atividades e mercados uberizados foi, para dizê-lo com clareza, em defesa do direito (talvez devêssemos dizer necessidade e urgência) de ter algum trabalho e renda, e não em defesa de direitos do trabalhador. É o que dizem as faixas “Não ao desemprego dos já desempregados” e “queremos trabalhar”. Pode-se sugerir que a luta imediata em defesa do *trabalho* não compreende, não identifica e não se projeta como luta em torno do *emprego* – o que se reforça ao considerarmos que a atividade não é vivida propriamente como emprego, em termos de pertencimento, garantia, estabilidade e perspectivas de longo prazo. Há uma clara precedência, prioridade e condicionalidade entre uma e outra, através do que o presente imediato se impõe sobre o futuro e o direito.

Neste sentido, os setores economicamente liberais de diferentes matizes, estabeleceram o engate imediato com o problema prioritário da classe de motoristas de aplicativo, ao passo que setores de corte conservador e fisiológico, caracterizados pela representação corporativista de setores consolidados como o dos taxistas, assumiram politicamente o papel de barrar a expansão do novo modelo e mercado e suprimir tal perspectiva. A batalha legislativa, constitucional e na opinião pública foi vencida pela coalizão liberal. Mas, politicamente, tanto liberais quanto conservadores, modernizantes, radicais, fisiológicos e corporativistas colheram frutos do embate, oferecendo representação aos grupos em confronto, mobilizados pela expansão dos mercados uberizados.

A esquerda, por sua vez, não foi capaz de incidir sobre o conflito fundamental e prioritário e associar-se a esta classe nascente, na medida em que projetou seu discurso para o problema dos direitos do emprego e do abuso das empresas, sem proporcionar discurso ou saída para o problema imediato e urgente do sustento. Afinal, o que são os direitos do emprego para quem não tem trabalho? Com tal aposta, as forças políticas de esquerda ocupam posição auxiliar nos embates entre (centros e) direitas liberais e conservadoras, modernizantes, radicais e corporativistas ou fisiológicas, que se confundem nos mesmos partidos e acabam convergindo em projetos de longo prazo, mas que produziram, nas disputas narradas, vinculações, projeções e significados com esta numerosa e estratégica fração de classe, pragmaticamente decidida a garantir seu sustento em primeiro lugar.

Os que defendem “os trabalhadores”, mas flertam com a restrição e a criação de dificuldades para o trabalho dos “pais de família” no momento de crise, são vistos como defensores de “outros trabalhadores”, de trabalhadores “privilegiados” ou “favorecidos”, como funcionários públicos ou sindicalizados. O que se afina bem com o discurso contra o “corporativismo”, os “monopólios” e o “atraso”. “A CUT [Central Única dos Trabalhadores] defende os taxistas e se merecem”, dizia um motorista indignado em frente à Câmara.

Na lógica das formas de vida que se estruturam na crise, a sobrevivência depende de desviar, driblar ou escapar das armadilhas e sabotagens determinados pela atuação multidimensional do Estado, que trabalha, constantemente, pelo seu prejuízo. Esta afirmação pode ser contestada, mas a imagem está ancorada em um encadeamento de experiências concretas às quais se dá sentido, e não a sentidos alheios à experiência. Às experiências cotidianas da atividade de trabalho em sua relação com as figuras do Estado, de cima a baixo, somam-se a espetacularização da corrupção e o peso econômico dos impostos no orçamento pessoal e familiar. O resultado é o reforço da noção do Estado como agente parasita que atua pela extorsão em múltiplos níveis, do mais imediato ao mais distante.

Não se trata de atribuir a estes sujeitos um desejo genérico por mais ou menos Estado, ou uma orientação liberal ideológica abstrata e coerente. Em geral, nos debates cotidianos e nas escolhas eleitorais, membros da classe querem mais ação policial, bons serviços públicos de saúde e educação e auxílio emergencial no momento agudo da crise. Mas a presença concreta do Estado em suas vidas, se dá em relações marcadas pelo dano e pelo prejuízo impostos pelo fiscal ou pela ameaça de inviabilização do sustento por parte do vereador e não pelo apoio e facilitação do desafio diário do sustento e de uma sobrevivência digna.

Naturalmente, a construção ideológica que vai neste mesmo sentido participa privilegiadamente da construção destas subjetividades, oferecendo repertórios, figuras e efetiva representação. A afinidade não se dá por acaso, mas por estarem enredadas como proposição e como produto de um mesmo projeto em curso. A experiência concreta fundamenta e informa o sentido geral de oposição entre estes trabalhadores precários e determinadas concepções e figuras do Estado, do cotidiano à política representativa.

### 6.3 #UberOff

“Se eu pudesse, parava hoje, mas não dá. Sendo sincero mesmo, porque já me ajudou muito. Já teve tempo que valia a pena. Hoje não. Tá muito ruim. Eu fico 12, 14 horas rodando. já cheguei a ficar até 17 horas na rua. E o ganho não é aquilo que precisa. Sem falar no risco. Igual eu te falei: to pagando umas dívidas ainda de quando eu saí do emprego e tem também a parcela do carro, né. Então não posso parar. Mas a minha meta é sair disso assim que for possível, entendeu?” (Sérgio, motorista de aplicativo).

Sérgio tinha vontade, mas não conseguiria parar com os aplicativos quando tivemos essa conversa, em maio de 2019, após três anos dirigindo pelas plataformas Uber e 99 na região metropolitana de São Paulo. Mas nosso encontro não foi em um dia qualquer. Naquele dia, Sérgio parou. Não só ele, mas alguns milhares de motoristas de aplicativo pararam. Conversamos na praça Charles Miller, em frente ao estádio do Pacaembu. Uma concentração de motoristas que sairia dali em carreta até a sede da Uber, em São Paulo. Não por acaso, 8 de maio era o dia do aguardado IPO da Uber na Bolsa de Valores de Nova Iorque. Naquele dia de gala, motoristas no mundo todo desligariam o aplicativo para pressionar a maior empresa de transportes do mundo a melhorar os termos de sua “parceria”.

Além de São Paulo, houve protestos em outras 10 cidades brasileiras. No Brasil, a mobilização dos motoristas de aplicativo ia além da agenda global. Há semanas, motoristas se articulavam em grupos virtuais e nutriam a ideia de fazer um grande protesto para chamar atenção à importância da classe e exigir mais ganhos e mais segurança. Criticavam mudanças feitas pela Uber no cálculo dos recebimentos do motorista em cada corrida, seguido também pela 99. Denunciavam, ainda, a onda de assaltos que, desde janeiro, assustava a categoria.

A Uber havia alterado o cálculo do valor das corridas repassado ao motorista: em lugar de uma taxa fixa de 25% do valor pago pelo passageiro, a plataforma introduziu um cálculo flutuante baseado em distância percorrida e tempo. Em alguns casos, conforme motoristas, a plataforma ficaria com até 40% do valor da corrida. Além das taxas, as reivindicações incluíam, o fim dos bloqueios de motoristas pelas plataformas, considerados indevidos, injustos e arbitrários e a situação de insegurança.

Motoristas de aplicativo passaram a ser alvos preferenciais de assaltantes que buscavam o dinheiro vivo de algumas corridas, o celular e, às vezes, o carro. Em casos cada vez mais frequentes, as abordagens evoluíam para sequestros e até assassinatos. O estado de São Paulo registrou mais de 4000 assaltos a motoristas de aplicativos entre janeiro e setembro de 2019, uma alta de 80% em relação ao mesmo período do ano anterior<sup>106</sup>.

A situação dos motoristas de “app” acumulava piores. A persistente estagnação econômica aumentava o número de motoristas, puxando a concorrência nas ruas e reduzindo os ganhos individuais, baseados em cálculos ininteligíveis. Para manter o ganho líquido no fim do mês, era preciso aumentar o número de horas de trabalho por dia e apostar na madrugada, aumentando os riscos. E o cancelamento de corridas levava aos bloqueios. Estes assuntos

---

<sup>106</sup> Dados da Secretaria de Segurança Pública (SSP) obtidos pela EPTV/TV Globo, por meio da Lei de Acesso à Informação (LAI).

dominavam as discussões no “grupão”, um grupo de motoristas no Telegram com cerca de 7 mil membros<sup>107</sup>. A temperatura subia, junto com a vontade de “parar tudo”.

A grande referência da classe dos motoristas era a paralisação dos caminhoneiros – “Vamos fazer como os caminhoneiros! Parar geral” –, que um ano antes havia parado o país, derrubado o presidente da Petrobrás e imposto uma revisão parcial na política de preços de combustíveis estabelecida por Michel Temer (MDB) ao agrado de grandes investidores. Com união, apoio da população e ousadia, os caminhoneiros haviam conseguido impor sua vontade naquele terreno de poderosos interesses nacionais e internacionais e das disputas que sacudiam o país desde o governo Dilma. Eram elas a expressão mais legítima da política.

Ecoando sinais cruzados que já haviam varrido o país em junho de 2013 e na sequência de “revoltas ambíguas” dos anos subsequentes, a paralisação dos caminhoneiros confundiu analistas e partidos com um emaranhado de radicalidade política, rejeição ao petismo e a Michel Temer, e pedidos de intervenção ora na economia ora militar (Pinheiro-Machado, 2019). O movimento embaralhou peças e sinais e deixou uma marca muito forte no imaginário de diversos grupos sociais que viviam, com o passar dos anos de crise, uma situação cada vez mais precária e incerta e, politicamente, não tinham suas demandas satisfeitas e representadas nos estridentes embates em torno do golpe que abreviou o mandato de Dilma Rousseff (PT), e nos interesses e sentidos implicados neste processo.

“Se fosse igual os caminhoneiros esses apps já teriam nos ouvido *pq* para tudo. O negócio é começar a travar a cidade e as vias, sem baderna, sem confusão. Só travar igual os caminhoneiros fizeram. Duvido esses apps malditos não ouvirem a categoria” (Mensagem postada no “grupão” de motoristas do Telegram).

Essa era a inspiração do movimento de motoristas de “app”. Eram “guerreiros” e “pais de família”, não “baderneiros”. Sua luta não era “briga política”. O movimento era “de motorista para motorista”, “sem partido, sem rabo preso”. Trabalhar por “esmolos” era se tornar “mendigo”. Lutavam para não serem “escravos”. Em 23 de abril de 2019, motoristas de aplicativo interromperam o trânsito na rodovia de acesso ao Aeroporto de Guarulhos, após fecharem as saídas dos bolsões dos aplicativos por lá. Nos dias seguintes, na hora do almoço, carreatas foram às sedes da 99 e da Uber. O estádio do Pacaembu era ponto de encontro, confabulação e concentração, além de ter um bom pastel com caldo de cana para acompanhar. Protestos pequenos e concentrações repentinas nas sedes das empresas, aeroportos e rodoviárias se seguiram até o dia 8 de maio. As discussões no “grupão”, que reunia quase todas as lideranças da classe, também ferviam.

---

<sup>107</sup> Diferentemente do WhatsApp, o Telegram não tem limite de número de participantes por grupo.

Em abril de 2019, o Brasil acompanhava o turbulento primeiro semestre do governo de Jair Bolsonaro. Ataques, atritos e ameaças anunciavam o prosseguimento da crise política e institucional que se alongava. Mas mais presente que discussões em defesa de Jair Bolsonaro, Lula ou qualquer liderança política, de direita ou esquerda, era a crítica ao “sistema político”. Dois movimentos recorrentes no discurso podem ser associados ao tom generalizado de descrença e frustração em relação às instituições e representantes: a memória sempre presente de que foi no governo do PT que muitos perderam o emprego e desde então não conseguiam recuperar a estabilidade financeira e familiar; e a sensação de que a chegada de Jair Bolsonaro ao governo, como inversão completa dos sinais ideológicos e das prioridades, não faria a situação melhorar tão cedo, especialmente com os conflitos institucionais e a persistente alta no preço dos combustíveis.

O foco se manteve nas pautas e estratégias do movimento, tanto pelo desincentivo explícito à “briga política”, que poderia implodir o grupo, quanto pelo baixo entusiasmo em defender políticos e partidos naquele momento. Entre o tabu e a indisposição, sem oferecer perspectivas concretas, a política partidária dava espaço à mobilização. Não era para “eleger ninguém”, mas “unicamente para nos organizarmos pelas nossas reivindicações”.

“não aguentamos mais se matar o dia todo e não ganhar o suficiente para manter o sustento da família, e nenhum desses políticos vieram nos apoiar. 2020 nós pensa nisso, quem nós vai votar pra nos representar na câmara, mas hoje somos nós mesmos na nossa luta” (Mensagem no “grupão” de motoristas do Telegram).

Figura 2 – Nuvem de frequência de palavras das conversas do “grupão” de motoristas de aplicativo no Telegram



Fonte: Elaboração própria no software Atlas.TI a partir de conversas realizadas no “Grupão” do Telegram.

A frequência de palavras utilizadas no “grupão”, entre 24 de abril e 10 de maio de 2019, revela os temas dominantes de suas discussões (figura 2). Destacam-se as questões referentes à

relação cotidiana com aplicativos e as condições de trabalho, passageiros, ganhos e bloqueios, fiscalização, fatores ligados a violências e à (in)segurança, além de elementos próprios à mobilização, suas articulações e ações, alianças e conflitos.

A reivindicação pela recomposição dos ganhos e melhores condições de trabalho e segurança não leva o movimento a defender o enquadramento da atividade no regime CLT, o que remete à ameaça de restrição do número de motoristas. A elaboração segue a lógica ilimitada e indeterminada do trabalho nas plataformas: adesão sem seleção e ausência de jornadas e exclusividade. Na esteira dos debates em torno da regulamentação federal, exigir que as empresas se responsabilizem pelos motoristas, com benefícios regulares e garantias, implicaria o reconhecimento de um vínculo que, caso definido, tenderia a excluir parte dos motoristas para reconhecer a estabilidade de outros.

Para muitos motoristas, a reivindicação do vínculo envolve o risco de sua própria exclusão. Ainda mais determinante é o discurso – alimentado pelas plataformas – de que o aumento das obrigações tornaria a atividade juridicamente insegura e financeiramente inviável, provocando a saída da empresa do país ou município, levando junto suas “oportunidades”. No limite, há medo de perder a fonte de sustento. Ao invés da defesa de direitos e benefícios previstos na legislação consolidada, predomina na classe, naquele momento, a aposta em forçar a plataforma a aumentar os ganhos e melhorar o tratamento oferecido aos motoristas. Esta orientação fica clara na pauta consolidada nos encontros de lideranças, donos de grupos, associações e *youtubers*, e, então, levada às plataformas:

“Seguem as pautas a serem reivindicadas tanto para a 99 e Uber!

Reivindicações:

- 1 - Aumento no valor cobrado por Km e minuto
- 2 - Aumento da Taxa Mínima
- 3 - Ver o destino das viagens e nota do passageiro.
- 4 - Preço adicional no Km por passageiro adicional
- 5 - Recadastro de Pax com foto e verificação de documento
- 6 - Parcerias com desconto para motoristas.
- 7 - Em caso de Banimento da plataforma o motorista ter o direito a resposta e saber o motivo pelo qual foi banido.
- 8 - Em relação à Uber diminuir o tempo de espera do passageiro que hoje é de 5 min para 3 minutos.
- 9 - Taxa adicional de 35% para corridas originadas das 00:00 até as 05:00h.
- 10 - Em caso de deslocamento do motorista até o passageiro e o passageiro cancelar a corrida gerar taxa de cancelamento automático para custear tempo/combustível gasto pelo motorista.
- 11 - Rever método de avaliação sobre os motoristas, pois somos avaliados com notas baixas por usuários que só querem desconto nas próximas corridas.
- 12 - Acabar com a taxa reduzida
- 13 - Função Adicionar Parada 99.
- 14 - Caso o passageiro não pague a viagem em dinheiro (dê calote), terá seu cadastro bloqueado até quitar essa dívida via boleto ou cartão e então o aplicativo repassará o valor ao motorista e descontará a taxa.

Definidas as Pautas, vamos pra cima pessoal!”

(Pautas do movimento do dia 8 de maio de 2019).

Ao longo dos dias, os *youtubers* intensificavam a produção de vídeos e aumentavam a sua audiência, consolidando-se como lideranças daquele movimento. Por um lado, rixas e “brigas de ego” saltavam à vista, remoendo disputas que vinham de outras jornadas, envolvendo acusações de traição e quebra de vínculos. Por outro, crescia a desconfiança da classe em relação aos *youtubers*: afinal, tudo aquilo era para fazer valer os interesses de todos ou para ficar famoso e, quem sabe, “virar político”? Entre contendidas e desconfianças, a classe seguiu seu itinerário até o dia 8 de maio, com seus instrumentos e redes.

Um bom retrato dessa construção pode ser dado pelo relato de Artur:

“Eu comecei a fazer uma manifestação junto com uma equipe que eu tenho. É ‘Tudo nosso’ o nome do grupo nosso de WhatsApp. E nós temos quase 200 pessoas. Eu e a maioria dessas pessoas desse grupo são os que foram lá para Brasília. Então nós criamos esse grupo para isso, ficou um grupo muito forte, politicamente falando, assim. Quando a 99 mudou os valores, diminuindo os nossos lucros, um camarada meu me ligou e disse ‘Você viu que a 99 fez?’ Falei ‘não’. Então, é ‘assim, assim, assim’, você topa, vir aqui com a gente parar aqui a 99 já? Eu falei ‘claro! Imagina, os caras queriam descer para 5,50 o mínimo. Já estava difícil, ia ficar muito mais. ‘Tô indo pra aí’. Aí nós paramos aqui e começamos a perceber que na hora que você tá sozinho é uma coisa. Mas aí você junta ali uns 2, 3, 4 com a mesma ideia, as pessoas vão vendo você conversar e aí as pessoas vem junto com você e aí cria um movimento. E isso força que aquelas pessoas que tavam em dúvida venham com você e até aquelas que não queriam fazer uma ação. E aí você cria um movimento grande. Conclusão: nesse dia nós conseguimos parar a 99 e nós paramos a Uber. Nós paramos a 99 e a Uber por dois dias praticamente no Aeroporto. Nós fizemos uma manifestação pacífica. Nós paramos a Rodovia Hélio Smidt, que, poxa, é a via de acesso do maior aeroporto da América Latina. E já tinha até gente da rede Globo no meio da gente. Nós esperamos que o negócio ficasse muito maior, muito mais, que fosse mais visto pela sociedade. E aí tinha gente querendo causar já, porque se você não causa a mídia não vem. Mas aí tinha o fato de que Aeroporto é área federal, então é mais sério. Então a gente começou a ir pras plataformas. E nesse mesmo momento o Valter estava com uma galera lá em frente à 99. E nesse mesmo momento o professor Cleber tava na frente da Uber. E a Mariângela falou comigo e articulou pra gente juntar. Vamos juntar todo ou não? A gente não é nada sozinho. E aí conseguimos juntar um grupo de pessoas, um outro grupo de pessoas e conseguimos fazer uma manifestação muito grande que chegou a ir até a Bolsa de valores. E não foi o Valter que fez, não foi eu que fiz. Os motoristas fizeram isso. Porque eles começaram a ver o quanto é importante *lutar pelo direito de trabalhar*. A gente viu nos olhos dos motoristas o quanto era importante lutar por alguma coisa. (...) Vários estados pararam esse dia. Curitiba, BH. E isso repercutiu até lá fora, no exterior, porque o Brasil é uma joia para a Uber. Aí é aquilo. Você percebe que ‘juntos somos fortes’, como se diz, né” (Artur, motorista de aplicativo, em entrevista).

A descrição da dinâmica do “grupão” e o relato de Artur reforçam o movimento descrito até aqui, de que a política destes trabalhadores uberizados é fundamentalmente determinada pela sua experiência cotidiana, não apenas em sua gramática e temática, como também em seus instrumentos e redes. O que não quer dizer que atores e fatores “de fora” não façam parte destas construções, mas talvez que não sejam tão de fora assim. Os vínculos de confiança, com as plataformas, alguns políticos ou grupos políticos são construídos aos poucos, em idas e vindas, ao longo de processos ancorados na experiência cotidiana e no problema fundamental do



sustento e da sobrevivência na crise. Tão presente quanto a percepção de que a classe é formada por sujeitos traídos e deixados à própria sorte, é a desconfiança com todos que buscam representá-la.

O exemplo maior é dos caminhoneiros, que recusaram intermediários e representantes alheios ao movimento e negaram transferir sua luta para outros espaços. Impuseram a sua presença e suas necessidades. Mas a identificação com os caminhoneiros vai além da política: o caráter autônomo, a distância da família, a função de transporte e de “fazer o país funcionar”, a responsabilidade com os meios de trabalho e o prejuízo com o aumento dos combustíveis. Parar é lembrar a sociedade que eles não podem parar ou “lembrar que não somos invisíveis, que somos gente também, e não escravos ou robôs”.

No relato de Artur, acompanhamos a forma como a mobilização opera como um tear, sobrepondo e entrecruzando as linhas das ações e relações digitais e urbano-corpóreas em um só tecido. Não é possível cindir o fluxo que se traduz permanentemente de uma a outra destas dimensões: dos grupos às intervenções pulverizadas da classe mobilizada, para então passar às *lives* e novamente às concentrações, formando novos grupos e, então, conformar ações maiores. E, assim por diante, ilimitadamente, em redes que cobrem toda a cidade e mantêm uma articulação instável e descentralizada entre milhares de trabalhadores.

Em meio à fervura da luta política, mais uma vez, ganha espaço a revalorização de si, de relações e satisfações compartilhadas. No relato de Artur, aparece como “ver nos olhos das pessoas o quanto é importante lutar por alguma coisa” e “a gente não é nada sozinho”. Além disso, foram muitos os churrascos no dia 8 de maio, fotos de um copo de cerveja e de uma reunião familiar tomaram o “grupão”. Eram trabalhadores em greve, que se recusavam a trabalhar naquele dia para protestar contra as condições definidas pelas empresas. Mas muitos preferiram não ir ao Pacaembu ou gastar gasolina em carreatas, optando por ficar com a família ou com os amigos. Estavam aproveitando para repor uma parte do tempo e da experiência subtraídos pelo trabalho.

Mas, em parte, a decisão de ficar com a família no dia da paralisação também se deve ao medo de quebra-quebra, que às vésperas do dia 8 de maio era possibilidade anunciada nos grupos de WhatsApp. As tensões não se restringiram às lideranças. No dia da paralisação, as plataformas aumentaram bônus e promoções, para atrair motoristas ao trabalho, estratégia comum em dias anunciados de mobilização de trabalhadores uberizados. No dia 8, quem trabalhasse ganharia mais. Alguns grupos de motoristas mobilizados se reuniram e passaram a requisitar corridas como passageiros, fazendo emboscadas para os “fura greve”, chegando a depredar alguns veículos. A estratégia causou intensos debates, afinal, eram “pais de família”

buscando o seu sustento e ninguém poderia saber de suas necessidades ou dívidas. Só o que cada motorista de aplicativo sabia é que a classe não tem garantias. Mas é justo uns ganharem mais enquanto outros estão lutando por melhorias para todos? O “feitiço algorítmico” de desmobilização era . Como enfrentá-lo?

A forma de alcançar melhorias produz dilemas. “Parar tudo”, inclusive a cidade, ou apenas “desligar o app”? É possível, por meio de uma ação coletiva coordenada, “reeducar” o algoritmo? Isto é, ao invés de corresponder ao estímulo de concorrência entre motoristas criado pela plataforma, seria possível forçar o aumento do preço das corridas conscientizando e mobilizando os motoristas para, por exemplo, desligarem seus “apps” quando a tarifa estivesse muito baixa? Este dilema revela a sobreposição de duas dimensões: a dimensão off-line, urbana e corpórea, e a dimensão on-line, no plano do algoritmo. São dois terrenos de batalha distintos, ainda que absolutamente integrados e interdependentes.

O uso de violência ou de ações mais enérgicas e performáticas por parte do movimento é outro dilema, tanto com as plataformas quanto com os motoristas que não aderem à mobilização. Atacar os carros de motoristas que estejam trabalhando normalmente durante a paralisação é eticamente legítimo e eficiente do ponto de vista da mobilização? Vale a mesma pergunta para as sedes das empresas. Os que defendem o uso de medidas extremas argumentam que só o medo faz pessoas e instituições mudarem de opinião e postura: uma ou duas atitudes, amplificadas pelas redes sociais, seriam suficientes para desencorajar os motoristas de saírem para trabalhar durante o dia de mobilizações. Percebe-se novamente o permanente entrecruzamento dos fluxos on-line e off-line, que oferecem saltos de escala e alcance à ação, fazendo com que as ações urbanas e corporificadas sejam elaboradas e empreendidas em um regime híbrido, visando seu registro, amplificação e significação on-line, em uma escala que supera os sentidos da presencialidade.

Mas o grupo dos que defendem essas ações é minoritário. Aqueles que defendem manifestações “pacíficas” associam a violência a coisa de “bandidos” e “baderneiros”. Nesta chave, a luta dos motoristas seria “de motorista para motorista”, construída por “pais de família”, que respeitam a lei e não tem o que temer ou esconder. O radicalismo na ação direta é, recorrentemente, assumido como algo negativo, associado à criminalidade ou ao MST, por exemplo. O evento que tensiona essa caracterização é a greve dos caminhoneiros. Referência de mobilização e eficácia, a greve dos caminhoneiros é disputada: para uns, foi sua radicalidade que garantiu a vitória, enquanto, para outros, foi a sabedoria de não fazer “quebra-quebra” e “baderna”, apostando apenas em convencimento de caminhoneiros e da população e recusa ao

trabalho. Há, portanto, uma disputa sobre as lições a serem tiradas do episódio, mas a certeza de que ele é o grande exemplo de luta a ser seguido pela classe.

As plataformas receberam lideranças dos motoristas em suas sedes e prometeram estudar soluções e incrementos, antes e depois do dia 8 de maio. O alcance da ação foi um mistério. Quantos se somaram às carreatas? Quantos pararam? Quantos ficaram em casa? Qual é a medida de sucesso e fracasso da mobilização de trabalhadores uberizados? Em alguns momentos, as carreatas foram grandes o suficiente para causar transtornos e chamar atenção da população e da mídia. Com medo de depredações, uma das empresas ordenou o fechamento de sua sede e não recebeu os motoristas no escritório. A outra recebeu. A crise, no entanto, parecia ser o grande algoz do movimento. Uma liderança desesperançosa propõe uma explicação: “Não, não é nada fácil. Porque para cada mil que param, são 10 mil que entram, porque essa é a situação do país. É a situação do pai de família que tem que colocar o pão na mesa. Como é que eu vou falar pro cidadão não trabalhar?”.

O entusiasmo daquela primeira mobilização nacional contra as plataformas foi seguido por uma ressaca política. Momento de fazer balanços e recalcular rotas. Os meses seguintes foram de arrefecimento. A contestação aos *youtubers* foi grande. Alguns aproximaram-se das plataformas, passando a ser chamados de “garotos propaganda”. Outros apostaram em vender produtos ou cobrar por assinaturas em clubes de descontos. Do grupão, saíram centenas de grupos que visavam dar prosseguimento à luta da classe, em uma pulverização marcada por cismas. Outros ainda chegaram à conclusão de que a única saída seria deixar as grandes plataformas e criar novas, fossem empresas ou cooperativas. Mas não tardaria até que a premência do cotidiano forçasse uma nova jornada de mobilizações dos motoristas de aplicativo em São Paulo, desta vez em defesa da própria vida.

#### **6.4 #MotoristasPelaVida**

No segundo semestre de 2019, há um considerável aumento de protestos de motoristas de aplicativo associados ao tema da violência urbana e da insegurança, cobrando maior atenção e proteção das autoridades públicas e das plataformas. As mobilizações respondem ao aumento dos casos de roubos, sequestros e assassinatos. Como dito, apenas no Estado de São Paulo foram 4000 assaltos no primeiro semestre de 2019, uma alta de 80%.

Na região metropolitana de São Paulo e em cidades médias, como Campinas, ocorreram protestos localizados. Em formato de carreatas antes e depois de velórios de colegas fatalmente vitimados, as manifestações aumentaram a visibilidade da questão. Foi o caso do protesto em

Mogi das Cruzes, no início de setembro de 2019, quando mais de 300 carros identificados por fitas brancas e cruzeiros pintadas nos para-brisas saíram em comboio do velório do motorista Júnior, passaram em frente a prédios públicos buzinando e foram em direção à cidade de Suzano – estes símbolos se repetiriam em outras manifestações.

Com suas associações, grupos de WhatsApp e *youtubers*, o ecossistema político dos motoristas de aplicativo de São Paulo passou a estruturar um movimento de caráter estadual, cujas ações públicas se concentrariam na capital. Além da reunião de diversas associações, como as de Carapicuíba, Campinas, Jundiaí, São Paulo, do Alto Tietê, entre outras em fase de estruturação, houve uma reaproximação de parte das lideranças que haviam saído com relações estremecidas das intensas jornadas do #UberOff. A classe estava assustada e exigia uma trégua nas desavenças e disputas, entre associações e entre lideranças.

A relação com as empresas-plataformas também havia saído estremecida. A aliança celebrada para defender a atividade frente às investidas restritivas do poder público não operava quando o que estava em jogo eram as demandas e interesses dos motoristas. Não apenas as empresas não deram respostas concretas às reivindicações do movimento, como também passou a ser visto com grande desconfiança sua aproximação com suas lideranças.

Outra relação construída ao longo dos anos foi ativada na luta por mais segurança. O vereador Police Neto (PSD), aliado desde o já não tão próximo ano de 2015, reforçou seu papel de defensor da classe, ao levar a questão à esfera representativa. No entanto, o âmbito apropriado para tratar do tema era o plano estadual, onde se dá a gestão da segurança pública. A peregrinação por gabinetes na Assembleia Legislativa do Estado de São Paulo (ALESP) rendeu muitas “portas na cara”, “chás de cadeira” e “enrolação”. Mas houve uma exceção: a postura receptiva das deputadas estaduais Isa Penna, do PSOL.

A aproximação foi um tanto inusitada e surpreendeu parte das lideranças. Com um legislativo recheado de ex-militares eleitos, ostentando suas patentes e um discurso de combate à criminalidade, era de se estranhar que fosse uma jovem deputada feminista, defensora dos direitos humanos e de um partido socialista a única a abraçar a causa daquela classe. Além do masculinismo e da aversão aos sindicatos, a classe dos motoristas reivindicava mais policiamento, punição e o direito de evitar e cancelar corridas que considerasse de risco, pelo perfil do passageiro ou pelo local da chamada; isto é, uma tendência discriminatória, apontada, inclusive, pelas próprias plataformas.

A receptividade inicial de Penna evoluiu para um compromisso em conduzir, junto com Police Neto, um encaminhamento público à questão. A estratégia adotada foi a realização de audiências públicas para as quais foram convidados representantes das forças de segurança e

vigilância estaduais e municipais, bem como das empresas-plataforma. A primeira audiência pública aconteceu na ALESP, em 24 de setembro de 2019. A segunda na Câmara Municipal de São Paulo, em 30 de outubro de 2019.

Na primeira os problemas foram discutidos com ampla exposição por parte dos motoristas e a consolidação de uma pauta de reivindicações às plataformas e ao poder público, sistematizada em 13 itens constantes em um termo de compromisso assinado por representantes das empresas e do poder público, os quais deveriam ser estudados e, então, respondidos na segunda audiência. A mediação foi compartilhada pela deputada, pelo vereador e por lideranças da classe. Os 13 itens da pauta “Motoristas pela Vida” eram:

- “- Permissão de comunicação de roubo por meio da internet para complementação posterior em delegacia responsável.
  - Reconhecimento facial do passageiro.
  - Foto do cadastro do passageiro nítida.
  - Botão de emergência.
  - Câmera a bordo.
  - Remoção dos adesivos.
  - Acompanhamento maior dos casos de violências já ocorridos pelos aplicativos.
  - Delegacia especializada de crimes cometidos contra motoristas de aplicativos.
  - Destino exato do passageiro.
  - Anulação da cláusula do contrato que exclui o motorista por cancelamento de viagens.
  - Postos de embarque nas comunidades.
  - Conscientização dos aplicativos para os passageiros terem hábito de embarque imediato (principalmente no horário noturno).
  - Opção de viagens em dinheiro pelo motorista e não pela plataforma”
- (13 itens “Motoristas pela Vida”).

No dia de cada audiência, os motoristas realizaram carreatas por São Paulo, com fitas brancas e cruzeiros pintadas no para-brisa dos carros, repetindo o repertório experimentado. Os plenários e mediações da ALESP e da Câmara Municipal de São Paulo (CMSP) ficaram lotados. Entre a classe, o clima era de medo, revolta e pouca paciência – mais que nunca, o que estava em jogo era a sua vida, ameaçada pela morte violenta. O clima na mobilização era alimentado pelos casos de violência que seguiam se acumulando, apenas no período em que aconteceram as ações do movimento Motoristas pela Vida, entre setembro e outubro de 2019, foram 14 ataques à motoristas de aplicativo e 7 mortes na grande São Paulo.

O salão da ALESP que recebeu a primeira audiência, em 24 de setembro de 2019, estava lotado, com motoristas sentados no chão e espremidos atrás da mesa. A condução ficou por conta de Pedro, liderança que assumiu a organização dos eventos, e da Deputada Isa Penna, que fazia a dupla função de condução formal dos trabalhos e agitação política. Penna inicia os trabalhos pedindo um minuto de silêncio pelas vítimas, para então pedir uma salva de palmas à luta dos motoristas. Logo depois, propõe “não importa em quem você votou, não importa o seu partido. Nós temos um partido só aqui hoje, que é a segurança dos motoristas”, fala aplaudida

efusivamente pelos presentes. A sessão se inicia com a fala da viúva de um motorista, vítima de latrocínio. No plenário, reações de choro e raiva.

Pedro e Penna revezam-se em orientações ao plenário. Police Neto (PSD) e a Mônica Seixas (PSOL), coorganizadores da audiência, exaltam o papel dos motoristas. Neto foca na colaboração entre empresas, trabalhadores e autoridades públicas, em busca de maior “eficiência” e “inovação” para atender o “consumidor e o cidadão”, o “pai de família” e as empresas que geram oportunidades. Já Seixas aposta em um caminho conflitivo, criticando a política de segurança do Governo do PSDB e a “indústria da uberização” e reivindicando vínculo e direitos ao trabalhador. A fala passa, então, aos representantes dos aplicativos.

A representante da Uber enfrenta vaias do início ao fim, tentando defender os investimentos em ferramentas de segurança por parte da empresa e pedindo paciência com o tempo de testes. Contrariada com as interrupções, lembra que a Uber instalou seu primeiro centro de desenvolvimento tecnológico em segurança no Brasil, em São Paulo, com 150 profissionais e um investimento de 250 milhões de reais: “a segurança é uma preocupação central da Uber, especialmente no Brasil”, argumentava. De fato, no documento publicizado quando da abertura de capital da empresa nos Estados Unidos, a Uber reconhece que

“Em certas jurisdições, como o Brasil, foram relatados graves incidentes de segurança que resultaram em roubos e ataques violentos e fatais a motoristas durante o uso de nossa plataforma. Se não formos capazes de abordar adequadamente qualquer uma dessas questões, podemos sofrer danos significativos à nossa reputação, o que pode impactar adversamente nossos negócios” (U.S. Securities and Exchange Commission, 2018, p. 44 tradução minha).

No plenário, os motoristas, refutavam furiosos a fala da representante, denunciando uma “mentira”, especialmente em relação à informação sobre o destino da viagem. Diante dos protestos do plenário, a deputada Isa Penna passa a confrontar diretamente a representante da Uber, sugerindo que a empresa não estava sendo objetiva, estava atuando de forma demagoga e vendendo ilusões, empolgando o plenário: “eu estou revoltada com a empresa, que vem aqui fazer um discurso pronto”. Novamente, aplausos.

O representante da 99, que já implementava algumas mudanças e mantinha um diálogo mais amistoso com diversas lideranças, enfrenta menos resistências. Com um discurso objetivo, afirma que as mudanças são fruto do diálogo da empresa com os motoristas e que já estão sendo tomadas. Anuncia os testes com câmeras internas nos carros e botões de emergência. Argumenta ser preciso avançar em conjunto com o poder público. É o caso da implementação de reconhecimento facial e o mapeamento de áreas de risco. O representante da 99 recebe aplausos que parecem buscar atingir a Uber.

Depois de pequenas plataformas tentarem usar o espaço para se promover e serem repreendidas por Isa Penna, chega a vez de Rita, vice-presidente de uma associação de São Paulo, ler a pauta de reivindicações do movimento. As 13 reivindicações são endossadas pelo plenário. Outros motoristas se inscrevem para discursar aos colegas e representantes.

“O aplicativo está fechando um pouco essa ferida dessa crise econômica terrível de desemprego que o país entrou, mas a gente não pode pagar sozinho essa conta, porque a gente tá morrendo”;

“Para vigiar o motorista não tem dificuldade com reconhecimento, se não reconhece meu rosto, eu não trabalho, mas com o passageiro tem dificuldade” (Falas de motoristas na audiência pública de 24 de setembro de 2019 na ALESP).

Ao fim, Isa Penna e Police Neto leem em dobradinha as 13 reivindicações em uma carta compromisso apresentada aos representantes das plataformas para assinatura e resposta em um mês, em uma nova audiência. Cada ponto lido é comemorado como um gol. Quanto a carta chega às mãos dos representantes de Uber e 99, dezenas de motoristas correm para fotografar e transmitir em suas *lives* a assinatura das empresas, que naquele momento haviam sido postas contra a parede, com a força do movimento e a ajuda dos parlamentares.

A primeira audiência foi um sucesso. Um mês depois, em uma noite quente de 30 de outubro, o novo encontro seria no plenário externo da Câmara dos vereadores, tendo como anfitrião o Vereador Police Neto (PSD). Desta vez, estiveram presentes o então secretário executivo da Polícia Militar, Coronel Camilo, e o então secretário-adjunto de Segurança Urbana, Coronel Monari. A 99 compareceu, mas a Uber não esteve presente, aumentando a indignação dos motoristas, que viram na ausência um sinal de desrespeito.

Os responsáveis pelas forças públicas de segurança se comprometeram a criar e ampliar grupos especializados para lidar com o tema e buscar maior integração com as plataformas, além de criar uma delegacia especializada em casos de violência contra os profissionais dos aplicativos. Sobre os adesivos de identificação – apontados por motoristas como “chamariz de bandidos”, os representantes do poder público demonstraram disposição em rever a exigência, mas não puderam se comprometer. A 99 reforçou que seguia com os testes referentes ao reconhecimento facial de passageiros e câmeras em todos os veículos, em algumas cidades do Brasil e que, caso o resultado fosse satisfatório, as funcionalidades seriam nacionalizadas. Comprometeu-se também a modificar a política de cancelamentos, permitindo aos motoristas cancelarem viagens que considerem de risco sem serem prejudicados. Grupos de trabalho foram criados para acompanhar os desdobramentos.

Após uma nova sequência de falas revoltadas e emocionadas de motoristas, a audiência caminhou para o fim com uma convocação de Isa Penna para que os trabalhadores tomassem

as ruas e protestassem em frente aos escritórios da Uber e da 99 – “só a luta muda a vida” e “já me coloquei à disposição de vocês para ir lá na porta da Uber buscar essas respostas”. Police Neto, por sua vez, reforçou a necessidade de diálogo e colaboração entre as três partes, para construir uma “cidade melhor para todos”.

Algumas mudanças foram sentidas nos meses que se seguiram, com a implementação de códigos de confirmação do passageiro, funcionalidades de inteligência artificial que buscam se antecipar a situações de risco e, um ano depois, enfim, a disponibilização ao motorista da informação de destino do passageiro antes do aceite da corrida, pela Uber. A pauta não foi inteiramente atendida e nem a violência cessou. No contexto da pandemia, uma nova onda de ocorrências amedrontou e indignou a classe. Ainda assim, houve avanços.

Pedro é motorista de aplicativo e uma “tentativa de liderança”, como gosta de se chamar. Seu relato sobre a experiência revela importantes elementos da dimensão organizativa e das percepções políticas da classe. Pedro diz que se tornou uma “tentativa de liderança” quase por acidente, devido ao conhecimento introdutório de direito e gestão pública acumulado em curso da Escola Técnica Estadual de São Paulo (ETEC). Destacou-se entre os colegas na mobilização contra a resolução 16, da prefeitura de São Paulo, na virada de 2017 para 2018 – “a maioria não tinha qualquer espécie de conhecimento. Então, qualquer base que você tinha já era muita coisa”.

Na mobilização por mais segurança Pedro consolidou-se como uma referência entre os motoristas de São Paulo, mobilizando não apenas o conhecimento, mas os vínculos de sua formação na ETEC. Seu ex-professor havia se tornado assessor da Deputada Mônica Seixas e orientou de perto o movimento, na figura de Pedro, sobre os trâmites burocráticos. Além do auxílio ao movimento, Pedro celebrou seu aprendizado e a oportunidade de colocar seus conhecimentos em prática. Mais uma vez, percebe-se como a mobilização política é um campo de realização pessoal para estes sujeitos levados ao trabalho nos aplicativos. Habilidades, saberes e valores próprios, buscados em outros espaços e carregados em suas trajetórias, são empregados na atuação em defesa de interesses da classe.

Repetindo outro sentido já flagrado em relatos anteriores, Pedro procura mostrar ainda como a força da mobilização está na união da classe, de suas diversas lideranças e instrumentos, ainda que com dificuldades e atritos. Em seus relatos para esta pesquisa, Pedro conta que, desde o início da operação dos aplicativos, surgiram muitas associações de motoristas, em rachas e desmembramentos provocados por discordâncias e “brigas de ego”, mas que a tragédia, a comoção e a urgência provocadas pela onda de violência unificou a classe. Após um assassinato



em Diadema, “Tinha uma comoção, tava na mídia, tava passando no jornal. Ou a gente emplaca essa pauta agora ou a gente vai deixar passar”.

A comoção preparou o terreno subjetivo para a mobilização e para uma reaproximação das lideranças e associações. Pedro participou desse esforço junto a outras lideranças, “chamando todos, sem exceção, para construir”. Relata, ainda, como as jornadas anteriores de mobilização, suas relações e acúmulos, participaram da experiência. Especialmente importante é a evolução da relação entre trabalhadores e empresas.

“Esse foi um dos primeiros movimentos que conseguiu chamar atenção sem ajuda das plataformas. Até sem ajuda financeira da plataforma. Eu fui pra Brasília, mas eu fui pra Brasília em um ônibus que eu não paguei (...) sem ônibus não tinha tido aquilo lá. Mas nesse caso a gente tava indo, de certo modo, contra as plataformas. A gente sabe que a gente tá falando de ferramentas que são custosas pra empresa, mexendo no capital deles. Eles têm um banco de dados enorme. É lá que a gente quer mexer. A decisão é financeira. Isso é mercado, é o capital deles. (...) Não adianta um gerente vir aqui, bonzinho, salvador da pátria e fazer uma mudança em nosso favor, que demitem ele e vem outro pra recuperar pra empresa” (Pedro, motorista de aplicativo, em entrevista).

A luta contra as plataformas impõe dificuldades extras uma vez que o interesse da classe se choca com o interesse financeiro das empresas, mirando o seu capital. A saída é a articulação de uma força própria da classe, em aliança com outros atores e em outros terrenos. A jornada do movimento Motoristas pela Vida permite encarar o tecimento dessas relações, estruturas e sentidos que a classe acaba por produzir em sua luta.

Do ponto de vista interno, de organização da própria classe, além da aproximação entre as diferentes associações, Pedro destaca o que já foi citado: grupos de WhatsApp e *youtubers*, as duas peças fundamentais da articulação e mobilização dos motoristas. A comunicação em massa de *youtubers* como Marlon Luz e Tiago Lima é fundamental. Pedro conta que não “serve” para *youtuber*, porque só tem 80 inscritos em seu canal e não gosta de editar vídeos. As associações são importantes na mobilização da classe e estão presentes desde seus primeiros anos de atuação, dos primeiros embates. Mas é nelas também em que as “brigas de ego” se fazem sentir com mais prejuízo para a articulação, produzindo fragmentação. Pedro se concentra mais no WhatsApp, onde é uma figura requisitada.

Pedro tornou-se uma referência entre os motoristas em um momento de desgaste das lideranças pioneiras, cuja atuação acabou por se fragmentar após desavenças em uma associação que se fragmentou. Dado o seu conhecimento no campo jurídico e da gestão pública, Pedro passou a ser incluído em grupos de WhatsApp de colegas, já na condição de administrador, para responder dúvidas e dar orientações. No dia de sua entrevista, era atuante em mais de 60 grupos. Em dias de eventos da classe, como as audiências, já chegou a receber

150 ligações em seu celular. Diz gostar do envolvimento, mas ressalva que “também tem o seu desgaste, digamos assim, porque consome um tempo e até financeiramente, né, porque não tem uma remuneração. E é muita cobrança, você tem que falar o que querem ouvir”

Pedro descrever a dinâmica de construção política da classe pelos grupos de WhatsApp como uma estrutura expansiva, flutuante e instável, situada em uma dimensão que escapa ao alcance do indivíduo. O que para uma pessoa é muito, para o mercado é pouco. As dimensões do mercado uberizado e da cidade se dão em outra escala que não aquela que o indivíduo em sua atuação alcança. É preciso traduzir, constantemente, uma dimensão em outra e lidar com o caráter instável e fragmentário da classe. Mas estes apontamentos não devem ser assumidos na chave da impotência ou do ceticismo, e sim da complexidade.

“É até curioso. O nosso alcance enquanto lideranças e grupos, é grande, mas ainda é muito pouco pro tamanho da classe. Nós estamos falando de 200 mil trabalhadores, até mais na grande São Paulo. Então é baixo. Mas, assim, as plataformas é que conseguem mobilizar mais. Quando elas chamam para a mobilização, por exemplo, contra o PL do Amadeu, que ia restringir o serviço, aí ela chama um motorista que eu não ia conhecer. E quando ele vem para a frente da Câmara ou acaba entrando num grupo, aí nós temos acesso a esse motorista e eu posso conversar com ele, e recomendar esse trabalho de informação, de construir uma pauta, um entendimento pra gente defender junto, como foi, por exemplo, no caso da segurança mesmo. Tem muito, muito mesmo, motorista que ainda não tá em grupo de WhatsApp. Todo dia entram milhares de motoristas novos. Para esse cara, esse universo é sempre novo. Então tá sempre começando tudo de novo, (...). Então é um ensinamento, sabe?” (Pedro, motorista de aplicativo, em entrevista).

Tal como ocorre no mundo todo, também no Brasil, para proteger-se de restrições impostas pelo Estado e outros grupos econômicos, as empresas-plataforma mobilizam os trabalhadores para que defendam o lucro delas e o seu “ganha pão”. A capacidade de mobilização das empresas, com seu alcance, capilaridade e certa autoridade sobre os trabalhadores, é superior àquela construída autonomamente por grupos da classe. Ao longo dos ciclos de luta, contudo, alternando momentos de aliança e de conflito com as plataformas, a classe dos motoristas se apropria de fragmentos de mobilização empreendidos pelas empresas, procurando retê-los em suas próprias estruturas on-line e off-line.

Esta reapropriação indireta das capacidades do capital tem como sentido o acúmulo de forças para abrir enfrentamentos com as empresas em outros momentos. O exercício, contudo, é permanente, dada a característica transitória, rotativa e, ao mesmo tempo, expansiva dos mercados uberizados. A reflexão de Pedro dialoga indiretamente com a descrença da fala de outra liderança, após a jornada do #UberOff, que dizia que para cada mil que param, outros 10 mil entram. Diante desta dinâmica, a classe em suas lutas parece desenvolver estratégias de retenção e acúmulo, que passam pela relação dúbia com as plataformas, assim como com suas próprias lideranças, associações e com o poder público.

Sobre as lideranças, o relato de Pedro mostra também como um momento de descrédito forçou a habilitação de uma nova leva de motoristas que despontavam com influência sobre colegas, determinada pela necessidade de novos enfrentamentos. Mas a obsolescência das lideranças e dos instrumentos não é determinada apenas pelas suas próprias insuficiências ou indisposições, mas, fundamentalmente, pela renovação da classe, que se dá não em um intervalo de uma geração, mas de um ano ou alguns meses. É a instabilidade produzida por tal movimento constitutivo permanente da classe que determina o compasso de seus instrumentos de articulação, mobilização e elaboração. O que se aplica também às alianças que é capaz de celebrar em cada jornada de defesa de seus interesses.

Indo às questões da construção política da classe de motoristas de aplicativo para “fora”, nos defrontamos, novamente, com sua relação com as forças políticas consolidadas no regime representativo brasileiro e como estas se comportam diante destas classes, de seus interesses e agências. É intrigante o caráter eclético das alianças construídas pelos motoristas de aplicativo ao longo de suas jornadas: Isa Penna e Mônica Seixas, do PSOL, Police Neto, do PSD, e Marlon Luz e Fernando Holiday, vinculados ao MBL, compõe uma paleta partidária e ideológica quase completa; quase, pois sem petistas e bolsonaristas.

“a gente fez questão de manter, por mais que tenha muitas ligações nos temas né, a pauta mais simples: por exemplo, mais segurança. Então, por exemplo, se por algum motivo, alguém leva pra lá a possibilidade de que tinha que ser CLT ou não, os parlamentares ali iam se espancar os dois e sair da mesa. (...) Então é difícil. Primeiro tem que construir um diálogo. Então a gente tem que focar muito nos temas. É segurança e tarifa, que são as nossas principais demandas.” (Pedro, motorista de aplicativo, em entrevista).

A construção destas coalizões passa por uma rígida política de pauta única, interditando o debate político-partidário e ideológico aberto e questões que levem a ele, como é o caso do regime CLT. Esta estratégia é condição para a construção de coalizões amplas e fortes o suficiente para viabilizar conquistas parciais à classe, no terreno complexo e não explorado dos conflitos do trabalho uberizado. Mas esta estratégia adotada pelas lideranças não cabe apenas a deputados, vereadores e partidos, mas também aos próprios motoristas. Questões como vínculo empregatício, impostos, alianças com outras categorias e movimentos, formas de discriminação e preconceito, entre outras, são frequentemente apontadas como desagregadoras, dado o caráter fragmentar da classe.

A hipótese que podemos construir com Pedro é que, ao conciliar o enfrentamento de questões urgentes e inadiáveis com a heterogeneidade e fragmentação características da própria classe, os instrumentos, dispositivos e expedientes desta construção política tendem à excluir os conflitos político-partidários, programáticos de longo prazo e abertamente ideológicos, pois

constituem um risco à unidade de ação da classe, que, por sua vez, é condição de sua efetividade, fundada em força e volume da mobilização e da suspensão.

Ao fazê-lo, por meio de seus instrumentos e lideranças, a classe impõe esta solução às forças políticas com quem celebra alianças, como condição de sua aproximação. É esta a sinalização de Isa Penna ao abrir a audiência pública de 24 de setembro de 2019, quando diz que “não importa em quem você votou, não importa o seu partido. Nós temos um partido só aqui hoje, que é a segurança dos motoristas”. Penna está respondendo à constante afirmação das lideranças de que os movimentos “não têm bandeiras e não têm partidos”. Neste sentido, é possível dizer que a classe em sua construção política dirige parcialmente a atuação desses parlamentares, mediante ao vislumbre de acessar eleitoral e politicamente a confiança de uma multidão de trabalhadores determinados e garantir sua sobrevivência.

Essa solução que combina contraditoriamente construção política com despolitização, não responde a um problema alheio à formação da classe, mas às camadas de sua constituição, em trajetórias, experiências, condições, percepções e expectativas múltiplas, fragmentares e convergentes. Constituição que pode ser assumida como típica da precariedade contemporânea em suas coletividades e que convida a pensar a fragmentariedade e seus desafios, como fatores centrais das políticas da precariedade.

Pedro, como uma “quase liderança” desta classe precária, se diz “muito de centro, porque as vezes eu concordo com a esquerda e às vezes com a direita”. Para ele, o importante é “mostrar pra pessoa que ela precisa pensar, mais do que levar uma pauta pronta. (...) Até para elaborar um caminho, porque o trabalho mudou muito”. A inconsistência aparente da orientação política revela um decidido compromisso com a construção coletiva ou mesmo com a construção de uma coletividade, o que está ancorado na percepção de que sem este apoio e agregação, não há força para inscrever publicamente demandas inadiáveis, perante o Estado, as empresas e outros setores da sociedade. O que, traduzido em frequente palavra de ordem, pode ser lido como “juntos somos mais fortes”.

A construção desta coletividade é também a construção destes sujeitos, determinada pela própria vivência política, mas também pela atuação ativa de colegas “quase líderes”. No primeiro caso, lembremos do que diz Rosana Pinheiro-Machado (2019) ao definir as “revoltas ambíguas”. Em seus eventos, elas geram “profunda coesão entre os participantes” e “se opõem ao abandono e à opacidade individualista da rotina de trabalho precarizada. As revoltas ambíguas são manifestações que politizam os sujeitos durante o processo” (p. 62). A experiência política, portanto, processa essa fragmentação.

Cabe, ainda, considerar que, a fragmentariedade das percepções e expectativas não é apenas relativa à coletividade, sendo também individual e interna. Especialmente, em meio às frustrações, urgências e incertezas da crise e das grandes transformações e conflitos sociais e econômicos em curso, atravessados por fortes pressões ideológicas. Pedro conta que, diante da defesa da CLT, a grande maioria dos motoristas “só falta te espancar”, mas que, ao mesmo tempo, comemoram o reconhecimento do vínculo entre motoristas e a Uber em outros países. “Aí a gente tem um trabalho grande de informar. Mais do que convencer”.

Esta passagem nos remete à personalidade composta de que fala Gramsci (2000), “quando a concepção de mundo não é crítica e coerente, mas ocasional e desagregada”. Sendo preferível, do ponto de vista da emancipação e da realização humanas das camadas subalternas, uma visão unitária da realidade, Gramsci considera ser a função do intelectual agir no sentido de formar esta consciência crítica e coerente. Mais que um exercício estritamente teórico, contudo, trata-se de um desafio da ação diante do mundo, sendo ela própria a política. Ou, nos termos de Gramsci, “a verdadeira filosofia de cada um se acha inteiramente contida na sua política”. É a política, portanto, o terreno da construção de concepções de mundo críticas, coerentes e unitárias. Do que é um bom exemplo a frágil e meticulosa construção descrita por Pedro.

## 6.5 Eleições 2020

A neutralização da política partidária e da alta voltagem do conflito ideológico, contudo, não seria fácil. Durante o segundo semestre de 2019, em paralelo à jornada do movimento Motoristas pela Vida, a questão eleitoral começava a ganhar peso no debate cotidiano e nos espaços de construção política de motoristas de aplicativo. As eleições de 2020 seriam as primeiras municipais com a classe consolidada e após um importante acúmulo político, bastante associado ao nível da cidade. Era momento de dar mais um passo em sua valorização. Naturalmente, haveria disputa pelos sentidos desses passos.

Nas eleições federais e estaduais de 2018, alguns motoristas de aplicativo de São Paulo, *youtubers* ou líderes de associações, foram às urnas como candidatos. A eleição provocou muita discórdia. Foram ao menos 5 candidatos a deputado oriundos da primeira associação, que se fragmentou em 3 entidades diferentes. Seus principais presidentes e ex-presidentes lançaram-se na disputa, mas nenhum se elegeu. A maior votação foi a de Marlon Luz, candidato à Deputado Federal, então pelo partido Novo, que obteve 26 mil votos.

Para Pedro, novamente, a política partidária e eleitoral traz riscos à política da classe. Por um lado, as disputas podem causar rachas “que levam tempo para serem refeitos. Pensando até porque nossa organização não é sólida como um sindicato. (...) Se você não toma cuidado, racha e dispersa mesmo”. Por outro, é preciso ficar atento aos políticos que antes eram contra os motoristas e agora buscam seus votos, “porque virou uma coisa de massa” e porque “esse pessoal tá se reconhecendo como profissional, como uma classe”

No conflito em torno do PL 419/2018, por exemplo, uma das explicações do isolamento de Adilson Amadeu parecia ser a relevância eleitoral do mercado uberizado de viagens, tanto pelos trabalhadores quanto pelos consumidores. Para Pedro, seria “muita ingenuidade” imaginar que políticos e partidos “não iriam ver um movimento (...) com 200 mil pessoas ativas, e não iriam querer se aproveitar desse movimento”. Há um lado positivo, que é o resultado prático do político querer estabelecer um vínculo com um segmento social e, para tanto, se empenhar em construir soluções às suas demandas. Mas há o lado negativo, quando há manipulação da categoria para interesses que lhe são alheios.

O exemplo de Pedro para as tentativas de manipulação da categoria por interesses eleitorais envolve uma comparação inusitada entre Marlon Luz e o MBL, por um lado, e vereadores do PT e o sindicato de motoristas de aplicativo, por outro. A atuação e processo de fundação do sindicato são alvo de críticas e desconfiança por parte de grande parte dos motoristas. Em ambos os casos, há mobilização de ônibus, carros de som, pessoas contratadas e outras estruturas e recursos bancados pelo MBL, pelo partido Patriota e pelo PT e pela CUT, com o objetivo de protagonizar os espaços políticos de construção da classe de motoristas. O problema estaria no fato de serem agentes estranhos à organização e articulação cotidiana da classe, promovendo uma presença artificial e fraudulenta nas lutas.

A artificialidade e o oportunismo destas movimentações se expressam em algumas contradições. Conforme Pedro, Marlon Luz defendia uma “nova política”, mas teria acabado agindo como o PT e seu sindicato. Os vereadores do PT, por sua vez, antes eram aliados de Adilson Amadeu e, com o fortalecimento da classe, teriam passado a endossar e receber apoio de um sindicato cujos membros e presidente “nunca foram motoristas de aplicativo”. Na visão de Pedro, essas tensões acabam por revelar uma banalização de discursos, práticas e estruturas políticas, que aproximam campos ideológicos distintos e contrários.

Pedro, contudo, não é contra a participação em eleições. Pelo contrário. Considera fundamental, uma vez que os motoristas precisariam de força para enfrentar as próximas batalhas “que ou vão ser na justiça ou com deputados e vereadores” – em referência à discussão sobre o vínculo entre motoristas e empresas. Pedro participou de um coletivo de motoristas de

diversos municípios do entorno de São Paulo que queriam se candidatar às câmaras municipais com uma mesma plataforma e apoiar Police Neto na capital.

Police Neto teria de enfrentar Marlon Luz, que contaria com a força do MBL e de influentes companheiros, como Arthur do Val, deputado estadual e candidato à prefeito, e Fernando Holiday, vereador na capital, candidato à reeleição. Marlon havia sido expulso do partido Novo e agora concorreria pelo Patriota. Marlon levou a melhor e se elegeu com 25,5 mil votos, beneficiado pela votação de Fernando Holiday, que fez sozinho mais de 67 mil votos. Police Neto teve 21 mil, não se elegendo e ficando como primeiro suplente do PSD.

O coletivo do qual Pedro fez parte, nucleado pelo mandato paulistano de Police Neto, reunia membros-candidatos em Taboão da Serra, São Bernardo do Campo, Jundiaí, Carapicuíba, Osasco, São Carlos, Campinas, Guarulhos, Mogi das Cruzes, São Roque, São José dos Campos, Diadema, Cotia, Embu das Artes e Sorocaba. A proposta de sustentar uma mesma plataforma política recusava a ideia de uma “nova política” e fugia dos “rótulos” de esquerda e direita. Defendiam uma “política certa” e se reivindicavam de “centro”.

Conforme os membros do coletivo, o PSOL de Isa Penna e Mônica Seixas tentou uma aproximação com o grupo, buscando ativar os laços construídos no #MotoristasPelaVida, mas o perfil “radical de esquerda” pouco condizente com a orientação dessas lideranças e da maioria dos motoristas, impediu repetir no plano eleitoral a aliança que foi bem-sucedida na luta. Entre os membros candidatos deste coletivo, em suas 15 cidades, havia filiados no PSD, mas também no PSL, no PRB, no PTB, na Rede, no PCdoB, no PRTB e no Podemos. Nenhum tinha atuação orgânica nos partidos e a filiação se deu por conveniências e laços de amizade. Em suas campanhas, além das associações municipais de motoristas, contaram com o apoio de pequenos comerciantes, igrejas evangélicas, centros culturais, terreiros de umbanda, clubes de futebol de várzea e alguns candidatos à prefeito.

A plataforma de sua campanha coletiva seguia a linha da cooperação entre trabalhadores, estado, empresas e usuários do serviço para alcançar mais eficiência e contribuir para melhorar a mobilidade urbana. A direção do coletivo foi dada por um grupo de motoristas bacharéis ou estudantes de direito, que imprimiram um tom técnico e formalista às propostas e discussões. As atividades presenciais foram reduzidas devido a pandemia e substituídas por *lives*. Em um dos poucos encontros presenciais, no Pacaembu, os candidatos gravaram vídeos para publicar em suas redes sociais, anunciando o apoio de uns em relação aos outros. A grande estrela era Police Neto, que ao final fez um apelo para que as famílias fossem mobilizadas, usando o exemplo do arquirrival Adilson Amadeu: “você acham que só o taxista vota no

Amadeu? Não. Vota a mulher, o filho, a sobrinha, a sogra, o papagaio”. A estratégia não surtiu efeito e nenhum deles foi eleito em 2020.

A apreensão de Pedro, de que a disputa eleitoral poderia gerar atritos e rachas duradouros entre a classe, pondo a perder o importante acúmulo das lutas recentes, não se confirmou. Ainda que tenha havido alguns episódios de estranhamento e mal-entendidos, as construções eleitorais bifurcaram-se em estratégias e públicos distintos. Enquanto o coletivo procurou consolidar os votos da camada mais engajada dos motoristas em Police Neto, na capital, Marlon aproveitou a visibilidade de Fernando Holiday e Arthur do Val, além de sua poderosa máquina pessoal de comunicação nas redes sociais, para avançar sobre o setor menos coeso da classe. Enquanto Police Neto contou com o apoio de um número razoável de lideranças da classe, Marlon estreitou sua relação com o MBL.

Como mais influente figura nacional entre os motoristas, desde o início das operações da Uber no Brasil, Marlon iniciara uma trajetória de descolamento do setor mais organizado da classe, apostando em adensar o poderio de sua própria estrutura de comunicação, sua associação e seguro veicular próprios, o sucesso de seu aplicativo de segurança Rebu e sua relação muito próxima com a Uber, que lhe rendeu a má fama de defender a empresa e dela receber apoio, inclusive financeiro.

Descolado das demais associações e grupos, Marlon nacionalizou sua campanha à vereador, por meio do que chamou de movimento “Agora é nossa vez”. Nela, ofereceu sua audiência nacional de mais de 600 mil inscritos no Youtube para cerca de 50 lideranças de motoristas de aplicativo e candidatos a de todo o Brasil. Tal como no caso do coletivo articulado em torno de Police Neto, o “agora é nossa vez” não concentrava seus membros em um partido específico, reunindo candidaturas em mais de 15 agremiações diferentes.

Enquanto Marlon comemorava a eleição para a Câmara, o coletivo lamentava o mau desempenho e, especialmente, a não reeleição de Police Neto, que ficou apenas 1,5 mil votos atrás da última eleita de seu partido, Edir Sales, do PSD. Outras lideranças paulistanas, ligadas à associações, tentaram se eleger à Câmara Municipal, também sem sucesso. Mais uma vez, era hora de balanço e se preparação para futuros enfrentamentos. Desta vez, contudo, não teriam que lidar com grandes estremecimentos. Ironicamente, o primeiro vereador motorista de aplicativo eleito por São Paulo já não parecia, na visão das demais lideranças, pertencer a sua construção política da classe.

Em paralelo às campanhas ao legislativo, os grupos de WhatsApp ferviam com a disputa à prefeitura. Enquanto os candidatos à vereador colocavam a pauta dos motoristas no centro das discussões, os candidatos à prefeito passavam longe de falar diretamente dos problemas



cotidianos da classe. O que não quer dizer que as paixões características dos conflitos ideológicas do período, intensificadas pelo cenário da pandemia e consolidadas na oposição entre Jair Bolsonaro e João Dória, não tenham mobilizado os motoristas e provocado intensos debates. As credenciais dos postulantes à prefeitura, no entanto, tornavam a defesa de qualquer um deles difícil, da perspectiva das demandas da classe.

Bruno Covas (PSDB) era tratado como candidato de João Dória, associado ao lockdown que prejudicava os motoristas, e desde o início apoiado por Adilson Amadeu. Guilherme Boulos (PSOL) criticava a precarização do trabalho e exaltava o #BrequeDosApps, mas tratava a questão na chave do vínculo de emprego, em uma gramática distante daquela majoritária entre os motoristas de aplicativo. Além disso, parte considerável dos motoristas o associava à queima de pneus, ocupações e, pejorativamente, à esquerda. Ainda assim, seu discurso antissistema chegou a despertar alguma simpatia.

O apelo antissistêmico, contudo, foi assumido de forma mais significativa, entre os motoristas, por Arthur do Val (Patriota). Àquela altura, o candidato do MBL não era nem Bolsonaro, nem Dória e muito menos PT. O PT, por sua vez, se considerado pela perspectiva do histórico da classe dos motoristas, não fez uma boa escolha: Jilmar Tatto havia sido secretário de transportes de Fernando Haddad na prefeitura e sustentado durante muito tempo a defesa dos taxis e a restrição dos aplicativos. Para completar: o vice de Tatto era ninguém menos que Carlos Zarattini, proponente em nível federal da restrição aos aplicativos. O candidato de Bolsonaro em São Paulo era Celso Russomano (PRB), aliado de primeira hora de Adilson Amadeu e que havia prometido, em sua campanha à prefeitura quatro anos antes, proibir os motoristas de aplicativo, a quem chamava “piratas”. Márcio França, do PSB, ainda que tenha tido um desempenho geral relevante, ficando em terceiro lugar, teve presença apagada entre os motoristas, assim como os demais candidatos<sup>108</sup>.

Do ponto de vista dos interesses e conflitos da classe em defesa de sua atividade, sustento e reconhecimento, acumulados ao longo dos últimos anos, o cardápio ao executivo municipal era pouco apetitoso. Mais que isso, fazia com que os grandes embates em torno da crise política e da pandemia, entre Bolsonaro, João Dória e a esquerda, representadas por PT e PSOL, parecessem ainda mais distantes e alheios ao seu cotidiano. Entre memes e provocações

---

<sup>108</sup> No primeiro turno, o resultado da eleição municipal à prefeitura foi o seguinte: Bruno Covas (PSDB) teve 32,85% dos votos; Guilherme Boulos (PSOL) teve 20,24%; Márcio França (PSB) teve 13,64%; Celso Russomano (PRB) teve 10,5%; Arthur do Val (Patriota) teve 9,78%; Jilmar Tatto (PT) teve 8,65%; e os demais candidatos ficaram abaixo dos 2%. Fonte: Tribunal Superior Eleitoral (TSE), 2020.

que inundavam os grupos de WhatsApp, prevalecia a percepção de que “ninguém está nem aí para os motoristas” e que a “briga política” só servia aos políticos.

Com Boulos passando ao segundo turno, no entanto, a ausência de tração de Bruno Covas entre os motoristas e suas lideranças foi resolvida por exclusão. A presença de Adilson Amadeu ao lado de Covas na primeira aparição após o primeiro turno incomodou, mas não impediu que rapidamente tanto Marlon Luz quanto Police Neto declarassem seu apoio ao candidato tucano. Já Fernando Holiday e Arthur do Val negaram apoio à Covas. O duplo movimento se repetiu em volume nos grupos, com anúncios de votos nulos ou no candidato do PSDB. A sinalização de apoio ao candidato do PSOL, por sua vez, foi bastante reduzida.

A forma como as eleições municipais de 2020 foi vivenciada entre grupos de motoristas de aplicativo reforça, em linhas gerais, o que foi apontado anteriormente, além de oferecer pistas sobre a dinâmica mais ampla da crise e dos conflitos políticos no período. A urgência que caracteriza a vida induzida à precariedade provoca um descolamento entre as demandas imediatas e inadiáveis destes trabalhadores e as agendas consolidadas das esquerdas, organizadas em torno dos direitos do trabalho. Ao identificar estes direitos como ameaça a seu sustento e defesa do privilégio de outros, o descolamento vira conflito.

Ao mesmo tempo e pelo mesmo flanco da urgência, estes trabalhadores tendem a uma aproximação com a agenda liberal de desregulamentação e flexibilização, compartilhada por centros e direitas de diversos matizes. É a liberalização da exploração do trabalho que organiza essa aproximação. De um lado, mais liberdade para explorar. De outro, mais liberdade para trabalhar ou para trabalhar mais. Rosana Pinheiro-Machado sugere, do ponto de vista da sociabilidade, que “trabalhadores precarizados tendem à direita pela própria natureza individualista de seu trabalho: eles estão desagregados” (p. 63). Podemos acrescentar, do ponto de vista econômico, que trabalhadores precarizados tendem à direita pela urgência com que precisam ser explorados, para garantir a própria sobrevivência. O que não elimina a latência do conflito e da revolta determinados pela superexploração, para concordar com a complexidade sugerida por Pinheiro-Machado.

Este duplo movimento de descolamento e aproximação em torno da questão do trabalho tensiona a determinação em despartidarizar e desideologizar a construção política da classe, tal como discutido anteriormente. Esta afinidade neoliberal entre defensores do programa e as formas de vida que são seu produto não é reconhecida enquanto tal. Ela se faz perceber no resíduo da política cotidiana, que flui pelos vasos comunicantes da subjetividade da classe à construção de posições no campo eleitoral e partidário. Esta tendência é, ao mesmo tempo,

econômica e política. Pois, além da defesa da liberalização da exploração do trabalho, são as direitas que oferecem gramáticas à despolitização da política.

Por um lado, esta tração é construída pela postura antissistêmica que busca se descolar das “manipulações” dos “políticos”, por meio de uma sistemática performatização de não pertencimento à política; por outro, a postura de rejeição aos extremos e às estridências do embate abertamente ideológico, cuja intensidade e apelo passional se procura mostrar ser um véu a encobrir o alheamento da verdadeira realidade da população, que demanda soluções práticas e eficiência e não confrontações “ideológicas”. Esta dupla negação do conflito – por meio da declaração de guerra à política ou da pacificação da política – se associa à subjetividade do abandono, da traição e da não representação construída repetidamente nos ciclos da crise. Associa-se à raiva com a política, por um lado, e ao cansaço com a política, por outro, determinadas por sua persistente hiperexcitação e, ao mesmo tempo, incapacidade de produzir soluções que interrompam a espiral de precariedade da vida cotidiana destes trabalhadores não garantidos.

A experiência da classe em sua construção política coletiva traduz e reforça estas percepções, ao embaralhar as peças da “briga política”, tornando o quadro da polarização ideológica irreconhecível quando observado desde a perspectiva de suas condições concretas de vida. Ao acompanharem a atuação e as alianças de Carlos Zarattini, Celso Russomano, Bruno Covas e Adilson Amadeu, o “grande” conflito político se esvazia e distancia. Nas camadas sedimentadas da construção desta classe e de sua subjetividade políticas se afirma um posicionamento cético, desconfiado e pragmático.

Este pragmatismo desconfiado, contudo, não produz uma resultante aleatória, no que diz respeito a seu acoplamento às composições políticas na crise mais ampla. Como vimos, somado a outros fatores anteriormente apreciados, a tendência política que inscreve a classe dos motoristas no diagrama ampliado da crise nos termos descritos é determinada, parcialmente, pela centralidade da experiência concreta de trabalho e sobrevivência, que determina uma aproximação parcial com diferentes setores liberais e um descolamento das agendas centradas na defesa dos direitos do emprego.

É o descasamento entre a experiência de trabalho precário e urgente e a agenda do emprego, sua gramática e suas estruturas políticas que sela a cisão predominante entre a classe dos motoristas de aplicativo e as esquerdas. Determinação que se sobrepõem e a adensa a subjetividade construída no momento de deflagração da crise, em meados da década, cuja responsabilidade foi atribuída ao então governo petista. Quanto ao problema central do trabalho, as esquerdas não foram capazes de construir um fator de ligação imediato, próprio à urgência e

à compressão temporal destas formas de vida. Mais que isso, persistiram em projetar sobre esta classe um enquadramento discursivo e representativo que aparece como alheio ou próprio a outros sujeitos – trabalhadores privilegiados.

Se, em 2018, Jair Bolsonaro representou parte desta perspectiva e anseio por representação de sujeitos “abanados”, “traídos” e “esquecidos”. A rotinização e hiperexcitação do conflito abertamente ideológico em paralelo à persistente deterioração das condições de vida produzem fadiga e frustração, enfraquecendo esta ligação. O bolsonarismo também passa a ser visto como ente alheio, dotado de interesses próprios que fogem, subordinam ou distorcem os interesses cotidianos e urgentes destes trabalhadores uberizados. A “briga política” parece ter pouco a oferecer a quem tem pressa.

No entanto, é preciso pontuar que o pragmatismo da urgência cotidiana da vida de motoristas de aplicativo, não diz respeito apenas ao trabalho, mas também à violência e à segurança. A garantia da sobrevivência se faz em um duplo desafio: o de reunir recursos para sobreviver e o de não os perder e não morrer. E, neste ponto, opera um segundo vetor de pragmatismo, fundado na defesa da propriedade e no medo da morte violenta. Um espaço de afinidade com o militarismo, o punitivismo e o programa de um Estado de Segurança. Ou seja, no período estudado, com a movimento-frente capitaneado por Jair Bolsonaro.

A experiência precede as formas de sua elaboração, inscrição e composição ampliadas no campo político. O que, em outras palavras, quer dizer que não são impostas desde uma esfera política autônoma ou próprias a uma força política particular, mas um campo aberto de elaboração, experimentação, alianças e disputas políticas. Campo no qual estas classes e sujeitos também se constituem. A temática do trabalho e do sustento e da violência e da (in)segurança determinam o pendor e as disposições políticas destes sujeitos e de suas classes, fornecendo desde o cotidiano sentidos fundamentais às recomposições das formas de governo na crise e de experimentos de uma nova hegemonia.

## **6.6 #SOSMotoristasDeAplicativo**

Após um 2020 conturbado, que começou com a mobilização contra o PL 419/2018 e terminou com as eleições municipais, em meio à pandemia de Covid-19, 2021 foi ano de novos enfrentamentos e articulações. Os registros e reivindicações do movimento Motoristas pela Vida, de São Paulo, haviam corrido o país e chamado atenção de lideranças de outros estados, que também vivenciavam o problema de segurança. Pressionados por um novo impulso de

crimes, desde o fim de 2020, lideranças deram início a uma articulação nacional. Inicialmente focado em segurança, o movimento evoluiu para um “grito de socorro”.

As conversas começaram com motoristas do Rio de Janeiro, Porto Alegre, Belo Horizonte, Goiânia, Natal e Fortaleza, tendo como referência a mobilização paulista. Experiente liderança de São Paulo, Valter participou diretamente da articulação. As dificuldades cotidianas iam além do problema da violência criminal: “A situação tá caótica como um todo”. O grupo concluiu que diante de tantas demandas urgentes, era preciso dar um “grito de socorro”: “E então surgiu o nome ‘SOS Motoristas de Aplicativo’”.

O movimento definiu três frentes de atuação: segurança, respeito e indignação. A primeira denunciava a violência e cobrava ação de empresas e poder público, repetindo a agenda do #MotoristasPelaVida. A frente de “respeito pelo profissional” tratava de remuneração, falsas denúncias de passageiros e direito de resposta frente a bloqueios. Por fim, a frente da indignação visava especificamente as modalidades promocionais Uber Promo e 99 Poupa, lançadas na pandemia, reduzindo o ganho por tarefa dos motoristas. “Eles também não querem cobrar mais do passageiro, ok. Mas então eles têm que pagar o valor correto do motorista, né? (...) que já estava defasado. É uma queda brutal. Não dá mais”

As novas modalidades promocionais que começaram a ser testadas e lançadas paulatinamente em diferentes capitais e regiões do país provocaram uma onda de indignação de motoristas, que se somou à comoção causada latrocínios. O movimento de São Paulo assume papel de destaque, devido não apenas à experiência recente, mas à centralidade do Estado e da cidade de São Paulo no mercado plataformizado de viagens particulares.

O SOS Motoristas de Aplicativo foi o primeiro desafio de articular autonomamente um movimento nacional da classe. A experiência do #UberOff não chegou a ser coordenada e planejada conjuntamente, para além da data comum. Dessa vez, também não contariam com a aliança, apoio e relativa direção das empresas, pois eram elas o alvo da mobilização. Após experimentar alianças e conflitos com as plataformas e com representantes do poder público, motoristas colocavam-se o desafio de conquistar diretamente o apoio da população, o que passava pela organização interna e pela inscrição e visibilidade públicas da classe.

Para enfrentar o desafio organizativo interno à classe, as lideranças reunidas apostaram em uma complexa “engenharia” federativa de três níveis, operacionalizada por grupos de WhatsApp, como explica Valter. O grupo chamado “ADMs” “tem vários administradores de vários grupos de WhatsApp do Brasil inteiro”. Para administrar esse grande grupo, há um grupo com cerca de 40 pessoas, chamado “Moderadores”, com moderadores do Brasil inteiro, mas em uma proporção que respeita o peso de cada Estado. Neste grupo seletivo, ocorrem debates e

encaminhamentos que são, então, postados em um terceiro grupo, o “Informativo SOS”. Neste último, só os moderadores podem postar, para evitar “muita conversa”, sendo um repositório de informações e materiais de divulgação.

Uma das grandes dificuldades dessa articulação dizia respeito às particularidades regionais da classe, tanto referentes à experiência cotidiana de trabalho, quanto aos pendores e conjunturas políticas locais. O fator que causou mais controvérsia foi o preço dos combustíveis, provocando desgaste entre lideranças de diferentes estados. A concepção federativa do movimento, no entanto, se impôs: todos os estados seguiam a pauta conjunta e, além dela, poderiam incluir questões que julgassem pertinentes em suas localidades.

A subida do preço dos combustíveis intensificou o descontentamento e a indignação que se acumulava. Com sua magnitude, a pauta atropelou o movimento que vinha sendo organizado desde fins de 2020, em torno das modalidades promocionais com ganhos reduzidos e dos roubos e mortes. Ao longo de 2020, o preço da gasolina fez um movimento em “V”: caiu ao longo do primeiro semestre, para então recuperar o valor no segundo. Em janeiro de 2020, o preço médio de revenda do litro da gasolina ao consumidor era de 4,59 reais, chegando a 3,83 em maio e, então, a 4,49 em dezembro. Em 2021, a subida se acentua e, em fevereiro, o preço superava os 5 reais por litro. O impacto negativo nos ganhos líquidos dos motoristas vinha se sobrepor à redução dos ganhos brutos devidos à redução da demanda no contexto de pandemia e às modalidades promocionais com ganhos reduzidos por tarefa. Neste contexto, mais de 30 mil carros foram devolvidos às locadoras.

A questão dos combustíveis foi processada politicamente no conflito entre Jair Bolsonaro e os governadores. O presidente buscava canalizar a insatisfação com o aumento dos combustíveis aos governos estaduais, atribuindo à redução do Imposto sobre Circulação de Mercadores e Serviços (ICMS) a solução possível e parcial do problema. Ao mesmo tempo, acusava os governadores e prefeitos responsáveis por adotar medidas de isolamento social e restrição da circulação e do comércio de serem os culpados pela deterioração da economia. O discurso focava em comerciantes, trabalhadores informais e autônomos, que não tinham condições para “ficar em casa”.

O conflito entre o presidente e os governadores passou a organizar dois campos polares em relação à pandemia. Além das medidas de restrição e isolamento, o conflito dizia respeito à disponibilização de vacinas e a operacionalização de sua distribuição e ao auxílio emergencial. A dramaticidade dos meses de fevereiro e março de 2021 era dada pelo número de mortes decorrentes da Covid-19. O Brasil alcançou impressionantes 4 mil mortes por dia no fim de

março, após um mês e meio de crescimento acentuado da taxa, o que levou o país ao topo do ranking mundial de mortes diárias.

A crise social, por sua vez, também alcançava seus piores resultados. No primeiro trimestre de 2021, o IBGE media uma taxa de desocupação recorde de 14,8%, cerca de 15 milhões de pessoas, sendo que 73% da população desocupada se declarava parda (50,9%) e preta (12,2%) (IBGE, 2021). Em abril de 2021, depois de 17 anos, mais da metade da população brasileira, 116 milhões de pessoas, estava em situação de insegurança alimentar. Ou seja, sem garantia de dispor de alimentos para o dia seguinte ou que tiveram que diminuir a quantidade ou a qualidade do consumo, ou que passou fome (Rede Penssan, 2021).

Nesse contexto, rumores de greves de caminhoneiros tornaram-se constantes desde o mês de janeiro, provocando euforia em motoristas e entregadores de aplicativos que sofriam com a situação como um todo e com o preço dos combustíveis em particular. Os movimentos de caminhoneiros, contudo, carregavam toda a carga do conflito partidário, ideológico e federativo, oscilando entre pressionar o governo federal ou assumir a bandeira pela redução do ICMS e contra as restrições impostas por governadores. Assim, o entusiasmo com o movimento dos caminhoneiros era sempre acompanhado pela subida do tom político e ideológico: ataques ao “genocida” Bolsonaro ou ao “ditador” João Dória, ameaçando o foco e a unidade da classe. Para Valter, “a política está atrapalhando demais”, prejudicando o “processo de conscientização”. A liderança define a “briga política” como “apenas torcida futebolística” e “uma campanha política que não acaba nunca”.

A partir do dia 10 de fevereiro, as ameaças dos caminhoneiros se materializaram em paralisações e bloqueios de estrada em todo o Brasil, prontamente apoiadas e assumidas por motoristas e entregadores de aplicativo em diversos perímetros urbanos. Os grupos locais e não coordenados de motoristas que aderiram ao movimento levaram suas reivindicações pelo fim do Uber Promo e do 99 Poupa. Mas acabaram assumindo também as bandeiras pelo “Fora Dória” e pelo fim das medidas restritivas. Os focos de mobilização confundiram a classe, que já não sabia quem convocava os protestos e quais eram as pautas. O SOS motoristas de aplicativo, contudo, seguia marcado para sua data original, em 17 de março.

Para lidar com a conflituosidade política e a instabilidade que inundavam a classe naqueles meses, o SOS Motoristas de Aplicativo teve de levar a sério a sua estrutura federativa, ou seja, conseguir conciliar o caráter nacional da articulação com os consensos e disposições locais. Muitas lideranças argumentavam que seria impossível fazer o movimento sem pautar o tema dos combustíveis em seus estados. Outros, diziam ser impossível manter a classe unida pautando os combustíveis. Era o caso de São Paulo, devido ao protagonismo assumido por João

Dória no enfrentamento a Bolsonaro. Nesse frágil equilíbrio, o colegiado de lideranças foi atravessando as semanas promovendo pequenas ações e divulgações do movimento, até chegar em meados de março, quando ocorreria as carreatas.

Valter expressa a determinação dos organizadores em focar nas questões específicas dos ganhos e das condições de trabalho. Ao mesmo tempo, projeta para um segundo momento a ação focada no setor público e nos combustíveis. Buscando uma forma de chamar atenção às demandas da categoria, as lideranças organizavam um dia de doação de sangue de motoristas de aplicativo com o mote “Nós doamos sangue voluntariamente, não precisa nos sugar”, que visava fazer uma dupla provocação, referente tanto às modalidades promocionais, quanto ao preço dos combustíveis.

De fundo, contudo, repetia-se o desafio de aproveitar a indignação dos motoristas sem deixar que “a política”, fragmentasse a classe e impedisse sua intervenção pública coletiva e, portanto, efetiva. Nas semanas que precederam o dia de manifestação, lideranças de todo o Brasil compartilharam um vídeo em formato de jogral:

“União. Essa é a única palavra que podemos usar. E é o único espírito que nós motoristas podemos manter para acabar de uma vez por todas com qualquer abuso que as empresas de aplicativos possam tentar impor contra nós. Você já deve ter percebido que o motorista é a engrenagem essencial que faz essa máquina funcionar. É ele quem faz o dinheiro desse segmento circular sem parar. E sem você, motorista, o passageiro fica lá em pé, irritado e de saco cheio com o atraso. E a empresa fica lá, mergulhada em dívidas. Observando aquele passageiro irritado procurando outros meios de transporte e implorando, jogando dinheiro em forma de incentivos na sua conta bancária para que você, finalmente, ligue o seu aplicativo. E evitando assim que ela tenha ainda mais prejuízos. Essas empresas têm a cara de pau de dizer que trabalham com tecnologia. Fazem apenas uma ponte entre os passageiros e os motoristas. Mas convocam coletivas de imprensa para anunciarem novos e lucrativos serviços. Ué, mas pera aí, quem é que faz o serviço? É você, motorista! Então, porque que você, que é a peça-chave nesse sistema tecnológico de interligações e serviços é justamente quem sai mais prejudicado? O passageiro paga cada vez mais barato e fica satisfeito. As empresas ficam cada vez mais poderosas e milionárias. E você, motorista, fica cada vez ganhando menos, mais cansado e à beira da falência. Chega! O poder de verdade sempre esteve em nossas mãos. Só o que nos falta agora é UNIÃO. Nós estamos unidos. E vocês?  
Reajuste já! Exclusões injustas! Fora Promo e Poupa! Mais segurança! Lute por você, junto com a gente! A nossa valorização vem da nossa UNIÃO! SOS Motoristas Por Aplicativos é um movimento de motoristas para motoristas”

(Vídeo dos articuladores do movimento SOS Motoristas de Aplicativos).

Poucos dias antes da manifestação nacional, houve um conflito no grupo de administradores articulares do movimento: convocar ou não os motoristas para desligarem os aplicativos e fazerem carreatas; ou focar em ações de conscientização e impacto social, por meio de pinturas nos carros e distribuição de panfletos aos passageiros e mensagens à imprensa. O conflito dizia respeito a três fatores de diferentes ordens.



O primeiro deles era conjuntural. No pior momento da pandemia, com redução drástica da circulação nas cidades e das corridas, além da referida redução dos ganhos, muitos motoristas passavam a relatar necessidades em casa, sem dinheiro para pagar contas e para comprar comida. A situação levou parte das 200 lideranças que articulavam o movimento a sugerir que não fossem convocadas paralisações, para não perder o engajamento daqueles que não poderiam deixar de trabalhar. Seria preciso conciliar o trabalho e a manifestação. A maioria, no entanto, deliberou pela paralisação.

O segundo fator de conflito também era conjuntural, mas referente às restrições impostas pelo poder público à circulação e aglomerações. Dias antes da data agendada, muitas cidades haviam determinado toques de recolher, rodízios e outras medidas restritivas. Carreatas e reuniões públicas, portanto, enquadravam-se como formas de desobediência civil. Em algumas localidades, a polícia chegou a exigir de lideranças que promoveram carreatas e reuniões públicas a assinatura de termos circunstanciados, caso de Fortaleza. Além disso, confrontar medidas restritivas determinadas por governos estaduais e prefeituras acabava criando certa associação entre o movimento e a estratégia de Bolsonaro.

Por fim, um terceiro fator de conflito dizia respeito à efetividade das formas de luta. Após diversas convocações de paralisações ao longo dos últimos anos, parte das lideranças passava a questionar a pertinência da estratégia. Em sua elaboração, devido a lógica dos mercados uberizados, paralisações e greves não cumprem o papel pretendido e provocam muito mais prejuízos individuais do que ganhos coletivos, desdobrando-se em frustração, desgaste, descrédito e esvaziamento.

Mais uma vez, a experiência de luta da classe dos motoristas de aplicativo gera dúvidas sobre as melhores formas e a própria viabilidade de provocar prejuízos às plataformas, visando melhorar as condições de trabalho. Devido à enorme massa sobrando de trabalhadores disponíveis, mesmo que as mobilizações alcancem e contem com a adesão de um número significativo de motoristas, as plataformas são capazes de manter a oferta eficiente do serviço, nem que para isso precisem fazer ajustes positivos de ganhos no dia da paralisação, anunciando promoções e tarifas dinâmicas, para atrair motoristas de cidades vizinhas ou que não costumam fazer o turno em questão ou, ainda, que não consigam resistir à oferta, devido à extrema necessidade de renda. Nem este pequeno ajuste positivo no dia das mobilizações poderia ser considerado propriamente um prejuízo às plataformas, posto que aqueles que paralisaram serão obrigados a recompor seus ganhos nos dias seguintes, momento em que as empresas recuperarão o que empenharam para neutralizar os impactos da mobilização dos trabalhadores.

Mesmo com os conflitos, o movimento enfim aconteceu no dia 17 de março, como previsto, respeitando à risca seu caráter federativo e as especificidades de cada local. Teve como grande conquista organizativa a capilaridade. As manifestações alcançaram uma inédita marca de 50 cidades em um só dia. Foi o “grito de socorro” de que falava Valter. Parte das cidades centrou-se na bandeira da segurança, outra parte, na redução do preço dos combustíveis. Cartas com as reivindicações foram distribuídas à imprensa e o movimento conquistou espaços na programação da TV aberta. Especialmente comemorada foi a inserção no programa do apresentador José Luiz Datena, que registrou seu apoio ao movimento.

\*\*\*

## **7. A construção política da classe dos entregadores de “app”**

Analisar a constituição da classe dos entregadores de aplicativos passa, necessariamente, como sugerido, por reconhecer que ela parte de um campo de relações e sentidos social, político e econômico anteriormente existente. O dos motofretistas. O que implica que, no período coberto por esta pesquisa, parte das mobilizações e construções políticas envolvendo entregadores de aplicativo se dão (ainda) sob a prevalência do motofrete. Além disso, ainda que os primeiros aplicativos de delivery e pequenos fretes no Brasil remetam aos primeiros anos da década de 2010, a massificação e consolidação dos mercados uberizados tem uma temporalidade própria, posterior à popularização dos aplicativos de viagens particulares de automóvel. Estes dois elementos, portanto, devem ser registrados para indicar que os casos analisados aqui buscam privilegiar o momento de consolidação da construção política própria à classe dos entregadores de aplicativo.

Isto implica reconhecer a relevância da paralisação nacional dos caminhoneiros, em 2018, na experiência política e na constituição subjetiva dessa classe a partir da adesão de entregadores à diversos bloqueios em perímetros urbanos na ocasião. Mas para encontrar com as experiências de articulação, elaboração, intervenção e mobilização políticas próprias a essa classe, é preciso ir ao segundo semestre de 2019, quando protestos de entregadores assumem uma maior frequência e periodicidade, para, então, culminarem na expressiva jornada do Breque dos Apps, em 1º de julho de 2020, já durante a pandemia de Covid-19.

Após o Breque, as manifestações de entregadores de aplicativos se mantêm em patamar elevado por todo o Brasil, provocando outros picos ou sequências concentradas de protestos, como em fevereiro e março de 2021 e, depois, em setembro e outubro de 2021. Além dos protestos por melhores condições de trabalho, tendo como foco as plataformas, manifestações em torno de regulamentação dos serviços, violência no trânsito e conflitos com clientes também ocorreram repetidamente no país e em São Paulo neste período. A discussão de alguns desses casos, a partir da experiência de São Paulo, é o que se segue.

### **7.1 #BrequeDosApps: quando os entregadores roubam a cena**

O mercado plataformizado de pequenos fretes e entrega de comida explodiu no Brasil a partir de 2017. Para ilustrar a expansão do setor, observemos o caso do iFood: fundado em 2011, consolidou-se como líder no mercado brasileiro em 2016, quando já iniciava operações em outros países da América do Sul. A plataforma entregava 4,5 milhões de pedidos por mês,

em julho de 2017; passando à 8,5 milhões em julho de 2018; e, então, 20 milhões em julho de 2019. Em relação ao número de restaurantes cadastrados no aplicativo, os números foram de 27 mil, em julho de 2017, 50 mil, em julho de 2018, e 100 mil, em julho de 2019. Em abril de 2021, computado o impulso da pandemia, eram 60 milhões de pedidos mensais e 270 mil restaurantes cadastrados, atendidos por 160 mil entregadores.

Conforme estudo do Instituto de Pesquisa Aplicada (Ipea) (Góes et al., 2021), o número de entregadores de aplicativos passou de 30 mil, em 2016, para 278 mil, no segundo trimestre de 2021, o que representaria um crescimento de aproximadamente 1000% no período, em linha com a elevada taxa de desocupação e parte do movimento ampliado de informalização da ocupação no país. Enquanto o faturamento das empresas cresceu consistentemente, o rendimento dos trabalhadores caiu e as jornadas aumentaram, acompanhando o aumento de acidentes e mortes no trânsito. Todas estas tendências foram intensificadas pela pandemia de Covid-19, a partir de março de 2020 (Abílio et al., 2020).

A acúmulo quantitativo e qualitativo de tensões cruzadas decorrentes da massificação e precarização do trabalho uberizado no setor provoca, notadamente a partir de meados de 2019, repetidas mobilizações de entregadores, com diversos focos: condições de trabalho, taxas e bloqueios, na relação com as plataformas; acidentes e fatalidades no trânsito; e regulamentações restritivas no âmbito municipal. Entre julho de 2019 e junho de 2020, foram ao menos 26 manifestações de entregadores de aplicativo no Brasil, contra 4 identificadas para o período de julho de 2018 a junho de 2019. Os 26 protestos ocorridos entre julho de 2019 e junho de 2020, distribuíram-se por 19 cidades, em 13 estados e no Distrito Federal. Em São Paulo, entregadores manifestaram-se duas vezes no fim de julho contra o fim do pagamento de bônus por um número mínimo de entregas nos “apps”. A prefeitura tentava aplicar a Lei 12.436/11 sobre as plataformas, alegando o aumento do número de acidentes.

O crescimento do número de protestos no período anunciava o acúmulo de tensões nas rotinas destes trabalhadores, no contexto de expansão do mercado impulsionado pela pandemia e crise econômica. No dia do #BrequeDosApps, em primeiro de julho de 2020, entregadores de aplicativo protestaram em pelo menos 22 cidades em 16 estado brasileiros e no Distrito Federal, pressionando as plataformas por melhores condições de trabalho: taxas de retorno mais altas e fim de bloqueios indevidos.

“Breca” significa frear, parar. No dia da manifestação, grupos de entregadores que se articularam por algumas semanas em grupos de WhatsApp e em espaços de encontro cotidiano, especialmente locais de espera para retirada de pedidos, reuniram-se cedo no início da manhã nas periferias da cidade de São Paulo e partiram em grupos ágeis e não tão grandes que foram

angariando apoio no caminho em direção ao centro. No caminho, breavam saídas de pedidos: “daqui não vai sair”. As estruturas, vínculos e vias do dia a dia de trabalho foram, um a um, convertidos em objetos, relações e espaços de sua subversão.

Depois de passar pelas grandes vias que levam ao centro da cidade e fechar saídas de pedidos na passagem, fixando faixas e gravando vídeos, transmitindo tudo e chegando ao topo do ranking de assuntos mais comentados nas redes sociais, o movimento dos entregadores paralisaria a rua da Consolação e a Avenida Paulista, para então seguir à icônica Ponte Estaiada, na zona sul da capital, de cara para o centro do poder financeiro e midiático. Por todo o dia, o “bololo” e o corte de giro marcaram a presença sonora da classe na cidade. Ao parar o serviço e o mercado, os entregadores acabaram parando a cidade, literal e figurativamente, impondo o reconhecimento de seu caráter essencial e uma condição de desconforto às grandes operadoras do delivery por aplicativo no país.

O Breque dos Apps inscreveu publicamente os entregadores de aplicativo, que protestavam também contra a sua invisibilidade, como tensionamento da eficiência e comodidade do capitalismo 4.0, bem como do direito de “ficar em casa”. Um dos dados da observação desta mobilização é, precisamente, a operação imediata que ela provocou no debate público, pautando os grandes meios de comunicação e celebridades, o Congresso Nacional e forçando uma manifestação imediata das plataformas.

Naqueles dias, os entregadores passaram ao centro dos problemas e soluções do país. Ganharam destaque em peças publicitárias, colunas de jornal e discursos públicos. Junto aos médicos e enfermeiros, passaram a receber aplausos como trabalhadores essenciais e “linha de frente”. No contexto de confrontação de setores liberais e da esquerda com a postura negacionista assumida por Jair Bolsonaro, seu movimento parecia indicar o caminho da retomada das ruas, se combinando à inspiração que vinha dos protestos contra o assassinato de George Floyd em Mineápolis, que tomavam os Estados Unidos, em fins de maio de 2020.

O caráter essencial e a radicalidade daqueles trabalhadores e sua relação com as gramáticas da crise, contudo, guardavam particularidades e contradições que logo mostrariam que seus conflitos eram mais complexos e não ofereciam espaço à unanimidade. Ou, em outros termos, a construção de respostas àquele potente movimento pelas empresas, pela sociedade e pela institucionalidade política teria de ir muito além de sua celebração. Para discutir estas contradições e complexidades, mas também suas potencialidades e desdobramentos, é preciso observar mais de perto esta mobilização.

Ao longo das semanas que antecederam o dia de mobilização nacional, ainda em junho de 2020, diversas pequenas intervenções ocorreram no país, incluindo a cidade de São Paulo e

os municípios de sua região metropolitana. Cada uma delas indicava o crescente descontentamento entre a classe e preparavam o terreno para o dia do “breque”. A Avenida Paulista foi palco de pequenos protestos, rápidos e não anunciados, em que grupos de entregadores empilharam as bags e chamavam atenção a sua situação, pedindo mais respeito, melhores ganhos e equipamentos de proteção. Em bairros nobres ou nas periferias da cidade em ruas de concentração de restaurantes e cozinhas de onde saem muitos pedidos, ocorreram protestos, distribuição de panfletos e gravação de vídeos. Tudo sempre registrado e transmitido ao vivo nas redes sociais pelos envolvidos.

Estas ações, contudo, não foram empreendidas por um só grupo centralizado ou mesmo articuladas e combinadas entre diferentes grupos. A imagem mais apropriada me parece ser a de um ponto de maturação convergente de diferentes experiências de organização e agitação que tiveram espaço entre a classe, que guardavam entre si, inclusive, pontos de atrito devidos a referências políticas distintas. Ressalve-se que tal afirmação não quer tratar estas experiências como “espontâneas”, pois isto lhes subtrairia o caráter ativo e consciente, ainda que autônomas umas em relação às outras.

Estas experiências podem ser simplificadamente sistematizadas em três campos de organização e ação: (i) um sindicalista, centrado no tradicional sindicato dos motofretistas de São Paulo, o Sindimoto SP, e lastreado em motoboys em geral mais velhos e ligados aos registros de trabalho anteriores à chegada dos aplicativos, ainda que tenham sido em grande parte fagocitados pelo novo modelo no cotidiano; (ii) o da militância de esquerda, centrado nos entregadores antifascistas, que combina grupos de entregadores de aplicativos que projetam sua luta como ação de conscientização contra a exploração do trabalho pelo capital, com significativo apoio e interação de personalidades, influenciadores, grupos militantes, partidos e organizações da esquerda socialista e anarquista e/ou identificados a ideários mais difusamente progressista e democrático; e (iii) um campo de experiências caracterizado por iniciativas e intervenções independentes umas das outras e descentralizadas, com forte carga periférica e pragmaticamente classista, que contam com o fomento, divulgação, comunicação e circulação de material audiovisual por parte de grupos de militância de orientação autonomista, como o canal digital Treta no Trampo. Além destes três campos, repete-se entre os entregadores a já discutida centralidade de youtubers e donos de grupos e WhastApp, com relevante papel na construção política da classe.

O campo sindicalista aposta no enquadramento do mercado uberizado, de suas empresas e trabalhadores, no regime legal consolidado para a categoria de motofretistas em âmbito federal e municipal. A saída seria a regularização de trabalhadores e empresas dentro da

regulamentação existente. O Sindimoto trabalha com ideia de um “dumping social” por parte das plataformas, que deveriam ser tratadas pelo poder público não como operadoras de tecnologia e sim como empresas de motofrete, devendo contratar os trabalhadores nos regimes existentes. O repertório de luta do Sindimoto inclui as conhecidas motocadas por vias importantes da capital paulista, geralmente conduzidas por um carro de som do sindicato, no qual discursam seu presidente e coordenadores, além de outras figuras pertencentes ou associadas às estruturas políticas ligadas ao sindicato.

As manifestações cumprem a função de estabelecer um ambiente de pressão e ampliação da visibilidade, subsidiária a uma estratégia centrada em negociações com empresas e autoridades públicas e requisições à Justiça do Trabalho. É sempre presente o apoio da União Geral dos Trabalhadores (UGT), central sindical relevante em São Paulo, ligada a políticos de centro-direita e caracterizada por uma relação harmônica com sindicatos patronais na condução de suas reivindicações. Quem fala pelo Sindimoto é seu conhecido presidente, Gilberto Almeida dos Santos, o Gil, além das publicações do jornal A Voz do Motoboy. A luta de 1º de julho de 2020 era mais uma oportunidade para o Sindimoto enfrentar as plataformas, que lhe impuseram dificuldades desde o início de suas operações, ainda na primeira metade da década, implodindo as fronteiras do antigo mercado do motofrete e a relativa estabilidade e identidade da categoria dos motoboys.

O campo associado à militância de esquerda é centrado no coletivo dos Entregadores Antifascistas, que articula referências discursivas e repertórios de matriz socialista e anarquista e tem como maior expressão Paulo Lima, o Galo. O movimento se confunde com a figura de Galo, negro, morador da periferia de São Paulo, pouco mais de 30 anos e cuja trajetória combina a vivência no hip-hop e a admiração pelos Panteras Negras com o trabalho como motoboy, desde 2012, marcado por acidentes, humilhações e bloqueios indevidos<sup>109</sup>.

O movimento surgiu e ganhou destaque no primeiro semestre de 2020, quando em uma dessas situações, Galo postou vídeos que viralizaram nas redes sociais narrando as condições de trabalho de um entregador de aplicativos. O conteúdo viralizou e, a partir da visibilidade alcançada, Galo fez um abaixo assinado pedindo que as plataformas disponibilizassem equipamentos básicos de proteção sanitária, como álcool em gel e máscara. A reivindicação foi endossada por 300 mil assinaturas. O próximo passo foi reunir entregadores em torno de um coletivo antifascista que pautasse a condição racial e de classe destes trabalhadores, além de incentivar a formação de coletivos correlatos no resto do país.

---

<sup>109</sup> Ver <https://revistarosa.com/4/entrevista-com-paulo-galo> Acessado em 25/05/2022.

A movimentação foi concomitante ao impulsionamento de um movimento em defesa da democracia e contra o racismo, no contexto ampliado de luta contra os atos e ameaças autoritários e negacionistas de Jair Bolsonaro e de sucessivas mortes violentas de pessoas negras no Brasil. Os protestos que tomavam os Estados Unidos devido ao assassinato de George Floyd também estimulavam a construção, o que se traduzia na adoção da palavra de ordem “Vidas Negras Importam”. Os movimentos antirracista, antifascistas e em defesa da democracia, foram às ruas em todo o Brasil em 7 de junho de 2020. Em São Paulo, houve protagonismo de torcidas organizadas, como a Gaviões da Fiel, e de movimentos como a Frente Nacional Antirracista (FNA), além de partidos de esquerda e movimentos sociais.

Os entregadores antifascistas, que vinham acumulando atenção nas redes sociais com vídeos, discursos, entrevistas e *lives* compareceram à manifestação de 7 de junho no Largo da Batata, Zona Oeste paulistana, sendo recebidos como verdadeiros heróis. Junto às torcidas organizadas e os movimentos, aqueles trabalhadores jovens, periféricos, negros e precarizados representavam no imaginário de parte significativa da militância de esquerda a força social e popular que poderia impulsionar uma efetiva reação ao bolsonarismo.

A atuação dos entregadores antifascistas concentrou-se em um discurso classista, de conscientização do conflito entre capitalistas e trabalhadores – “não são empreendedores!”. Além disso, uma aproximação com movimentos sociais como o MST e o imaginário do cooperativismo, “sem patrões”. Os entregadores antifascistas e seu discurso foram entusiasmadamente acolhidos por grupos militantes, intelectuais e personalidades de esquerda ou progressistas, tornando-se uma referência para este campo político.

O acolhimento participou decisivamente da consolidação do grupo e de sua intervenção e imagem, que passou a contar com militantes de outras origens políticas e sociais em suas redes imediatas de apoio. Os entregadores antifascistas convocariam e compareceriam aos protestos do dia 1º de julho, vendo ali uma dupla oportunidade: lutar contra as plataformas por melhores condições de trabalho e respeito, além de promover o ideário antifascista entre a classe, trazendo mais entregadores para à militância.

O último campo a que me referi tem fronteiras menos definidas e, diferentemente dos demais, não pode ser propriamente qualificado como um grupo ou estrutura formal, coesa e estável. O que não quer dizer que não possa (e não deva) ser caracterizado e ter seu sentido apreendido, o que é fundamental para a compreensão da construção política da classe de entregadores de aplicativos. A caracterização deste campo deve começar pelo reconhecimento de que ele é composto por duas partes bastante distintas.



Uma delas são os pequenos grupos e experiências de confrontação e protesto de caráter imediato de entregadores contra plataformas, estabelecimentos e clientes. Tais grupos são indissociáveis da estrutura em rede, difusa e distribuída, de articulação e comunicação de entregadores de aplicativos que se realiza através de milhares de grupos de WhatsApp, para tratar dos mais diversos assuntos referentes à vida e ao trabalho e para proporcionar apoio mútuo no cotidiano. Ao mesmo tempo, são também indissociáveis dos grupos que se reúnem regularmente nos mesmos locais para aguardar pedidos, sejam bolsões, cozinhas, ruas de intenso movimento, shoppings ou praças.

As intervenções destes grupos se concentram em exigir melhores taxas das plataformas, fim dos bloqueios indevidos, responder a desrespeitos ou golpes e fraudes por parte de clientes e estabelecimentos e protestar contra violências ou abusos, no trânsito ou por parte de autoridades públicas. O ato característico das ações desse grupo é interromper o fluxo de pedidos, seja se recusando a aceitá-los e retirá-los, seja impedindo que outros o façam. Em outras palavras, seu ato político fundamental é “brecar” o sistema.

A outra parte que compõe este terceiro campo é um grupo militante cuja atuação se caracteriza pela produção e intervenção artística e audiovisual, urbana e digital, cuja orientação política é autonomista. O grupo produz o canal Treta no Trampo, que desenvolveu, em paralelo à experiência de confrontações e protestos esparsos e descentralizados descritos anteriormente, um procedimento de registro, circulação e articulação das experiências de luta da classe de entregadores de “app”.

Com uma produção que visa mobilizar elementos estéticos e discursivos próprios ao cotidiano de vida e trabalho periférico e precário, o canal reúne vídeos, áudios e registros produzidos majoritariamente por entregadores e enviados aos militantes-editores, que os editam e (re)distribuem visando estimular (novas) confrontações. Isto é, ser um instrumento de fomento e catalisação das capacidades coletivas de luta destes trabalhadores precários. A atuação é anônima, coletiva e descentralizada, sem assinaturas individuais em suas peças, além de não dispor de representantes, porta-vozes ou qualquer forma de filiação e registro.

Entregadores *youtubers* e influenciadores de todo o Brasil tem sua produção audiovisual concentrada em dicas e estratégias relativas a ganhos, promoções, clientes, meios e materiais de trabalho. Por vezes, tendendo mais à publicidade e ao entretenimento monetizado. No contexto de intensificação dos conflitos e protestos da classe, contudo, transitaram à esfera da agitação e da mobilização política, contra as plataformas. Em alguns casos – de forma mais planejada ou mais acidental – estas figuras se tornaram referências entre os colegas, sendo alçadas a posições de liderança e representação.

A descrição destes quatro campos me parece suficiente para esboçar um diagrama simplificado da estrutura de constituição e inscrição política da classe dos entregadores de aplicativos, a partir de São Paulo. Pode-se perceber que existem importantes pontos de tensão no interior deste diagrama, aos quais voltarei adiante. Mas, desde já, ainda no terreno de sua caracterização, é necessário enfrentar uma elaboração acusatória comum e corrente. Tão mais comum e corrente quanto mais situada no sensível entrecruzamento entre militância, análise e interpretação acadêmica e do debate público à “quente”. Trata-se da tendência acusatória em medir a legitimidade e a superioridade política ou moral de cada um destes campos por uma suposta correspondência (ou não) sociológica de caráter descritivo entre cada um e a classe. Dito de forma direta, a busca por apontar em qual destes campos estariam os “verdadeiros entregadores” – ou, ao contrário, quais deles seriam compostos por figuras outras que não os “verdadeiros entregadores”.

Para registrar de forma clara e que me parece a mais honesta, do ponto de vista da descrição e da caracterização: todos estes quatro campos assim esquematizados são compostos por entregadores de aplicativos, em sua condição social majoritária de pertencimento e vivência periféricas, racializadas e precárias; bem como por sujeitos, grupos e estruturas situados e pertencentes socialmente a lugares outros e experiências políticas que precedem e vão além da construção política da classe dos entregadores de aplicativos no período investigado. Portanto, não pode ser a presença de “verdadeiros entregadores” de aplicativos ou a presença de atores e fatores outros a definir a legitimidade e a pertinência de cada um destes campos em tal construção.

O canal Treta no Trampo teve um papel relevante na articulação e na circulação da convocação da manifestação nacional de 1º de julho de 2020. Vale o registro de membros do canal a respeito de como essa construção se deu:

“Foi por meio dessa estrutura de grupos, com pontes entre grupos locais e nacionais, que se articulou o breque do dia 1º de julho. Conforme o chamado foi se espalhando, a galera começou a gravar vídeos em selfie dizendo “aqui na nossa cidade a gente vai parar também!”. Esses vídeos serviram tanto para criar referência na própria cidade, quanto para animar os entregadores de outros lugares a aderirem também. Entrou numa dinâmica parecida com a dos “desafios” de TikTok e Instagram. A gente compilou esses salves num vídeo único, e fizemos um chamado pros entregadores mandarem mais” (Entrevista de militantes do canal Treta no Trampo)<sup>110</sup>.

Na medida em que a articulação e a organização das manifestações iam se consolidando como uma construção de caráter massificado e nacional, a partir desta estrutura, os demais campos do ecossistema político da classe de entregadores de aplicativos foram aderindo à data

---

<sup>110</sup> Ver: <http://revistacinetica.com.br/nova/entrevista-com-treta-no-trampo/>, acessado em 03/12/2021.

e fortalecendo o chamado à paralisação no dia 1º, além de marcar atividades e intervenções públicas para “esquentar”. Esta adesão mais ou menos convergente cabe tanto para o campo sindicalista, quanto para o campo militante de esquerda e, também, para os *youtubers* e *influencers* que, em alguns casos, já participavam desde o início.

A confluência destas múltiplas frentes de organização e mobilização na mesma data não corresponderam a uma construção unitária e centralizada e nem em igual escala, alcance e foco. O Sindicato convocou os motofretistas para concentrarem-se no início da manhã na Zona Sul de São Paulo, em sua sede, informando à Polícia Militar um público estimado de mil motoboys que seguiriam, posteriormente, pela marginal pinheiros e pela avenida Rebouças, para o Tribunal Regional do Trabalho da 2ª Região, na região central. O sindicato fez questão de registrar que as outras manifestações não faziam parte de sua convocação.

Já o “breque”, cuja convocação e produção de materiais se concentrou no canal Treta no Trampo, convocava os entregadores a se concentrarem, a partir das 9 da manhã em diferentes: 7 pontos de retiradas de pedidos espalhados pela Zona Sul de São Paulo; 4 na Zona Leste; 1 na Zona Norte; 5 na Zona Oeste; 4 no Centro; 1 em Alphaville; 1 em Osasco; 2 em Guarulhos; 4 na região do ABC; e 1 em Embu das Artes. A primeira tarefa seria formar comboios e “breçar” estes pontos de retirada. Na sequência, a convocação distribuída nos grupos de WhatsApp dizia: “Depois de juntar às 9h no ponto de encontro, a ideia é rodar cada região pra juntar mais gente e travar a saída dos pedidos de shopping, mercado e restaurante e 14h todo mundo se encontra na paulista (MASP)”.

A convergência de horário na convocação do início das manifestações para às 9 da manhã e, posteriormente, para dois pontos muito próximos de concentração – no TRT, na rua da Consolação e no MASP, na Avenida Paulista, distantes em menos de um quilômetro – provocou uma inscrição primeiro distribuída e depois concentrada, mas sempre massificada e sonoramente presente daquele movimento múltiplo e fragmentário. A capacidade de mobilização de entregadores por parte do campo sindicalista e do campo autônomo foi absolutamente superior àquela promovidas pelos entregadores antifascistas e grupos militantes e partidários de esquerda aglutinados em torno deles, de modo que este campo se diluiu na inscrição urbana e política definida pelos demais. Após tensões entre os campos dominantes, parte do movimento ficou na Avenida Paulista, com grupos decidindo “breçar” o jantar, no fim da tarde; enquanto outra parte seguiu à Ponte Estada, na Zona Sul, cartão postal que serve ao vivo de cenário ao noticiário local da Rede Globo, em São Paulo.

Foi na Estada e fechando a Marginal no horário do rush o desfecho com tintas épicas daquele conturbado e conflituoso dia de mobilizações. O carro de som do sindicato recebia

discursos de seu presidente e coordenadores, mas também de lideranças e *youtubers* entregadores, compondo uma mensagem dissonante, para dentro e para fora da classe. Sem representantes para discursar no carro de som, o Treta no Trampo deixava sua mensagem por meio de uma gigantesca faixa preta na qual se lia em tinta branca: “a guerra continua”. Aos trancos e desencontros, o “breque” do dia 1º de julho de 2020 foi um sucesso. Após um ano de ensaios, naquele dia, os entregadores roubavam a cena. Mas a temporada apenas começara. As interpretações e sentidos do primeiro ato seriam disputados em meio à celebração da estrondosa estreia daquela nova classe.

\*\*\*

Ao longo de toda a quarta-feira, a cobertura midiática e as menções ao Breque dos Apps cresceram nas redes sociais, ocupando o topo dos assuntos mais comentados no Twitter e espaço no noticiário das maiores emissoras de televisão. Políticos de um amplo espectro iam à público manifestar apoio e cobrar soluções em favor dos entregadores. Executivos do iFood e da Rappi logo foram às redes sociais e à televisão expressar seu respeito à livre manifestação e recomendar cuidado com as aglomerações. Sustentavam que os “parceiros” obtinham, em média, um rendimento acima do salário-mínimo por hora e que, em meio a desemprego recorde, os aplicativos criavam oportunidades e proporcionavam renda.

Após as manifestações, o Sindimoto SP lançava seu balanço: “SindimotoSP lidera manifestação de entregadores de apps em São Paulo”; “A categoria apoiou iniciativa do SindimotoSP e compareceu em peso na manifestação ocorrida em 1º de julho para dar um basta a exploração que as empresas de ‘apps’ promovem no setor de motofrete. Elas promovem precarização das relações trabalhistas e promovem o dumping social”<sup>111</sup>. Após reforçar o caráter precário da atividade de todos os entregadores e insistir no aumento de ganhos e benefícios, a nota do sindicato indicava sua linha de atuação de forma objetiva:

“Os motoboys celetistas que acompanharam o movimento, também estão apreensivos e querem respostas rápidas do MPT, porque se as empresas de aplicativos continuarem sem fiscalização, praticando concorrência desleal em relação as que contratam por regime CLT, seus empregos estão ameaçados, bem como o fechamento geral das empresas express tradicionais” (Nota do Sindimoto SP sobre as manifestações de 1º de julho de 2020).

O Sindimoto SP concentraria sua atuação pressionando o TRT da 2ª Região sobre duas ações civis pública contra as plataformas que já estavam nos tribunais e em legislações focadas no reestabelecimento do enquadramento regulatório e fiscalizatório consolidado.

---

<sup>111</sup> Ver: <http://www.sindimotosp.com.br/noticias/noticia203.html>, acessado em 03/12/2021.

Os entregadores antifascistas e seu movimento, bem como muitos *youtubers* que se destacaram na divulgação, agitação e cobertura das mobilizações antes e durante o Breque dos Apps, viram sua visibilidade crescer, junto dos convites para participar de lives, entrevistas e audiências, promovidos por setores militantes de esquerda. Não é um dado menor ou lateral a narrativa construída por estes setores sobre o que foi o movimento e de quais poderiam ou deveriam ser seus próximos passos. Sua lente de aproximação com a mobilização e a realidade da classe dos entregadores de aplicativo foi, predominantemente, a dos entregadores antifascistas e sua linha política centrada na disputa ideológica da classe.

Esta dinâmica produziu dois resultados. Primeiro, setores militantes e intelectuais de esquerda tenderam a estender ao conjunto do movimento e da classe as disposições políticas expressas pelos integrantes do coletivo, embora fossem um grupo reduzido e de certo modo isolado em seu interior. Essa generalização imprópria fez com que, em segundo lugar, parte destes setores superdimensionassem o peso do coletivo dos entregadores antifascistas na organização do movimento e em seu potencial futuro, omitindo ou subdimensionando o peso dos campos majoritários da articulação e mobilização política da classe.

Estes resultados provocaram consequências internas à classe. A hiperexposição do líder dos entregadores antifascistas, Paulo Galo, e de alguns *youtubers* em meios de comunicação de amplo alcance ou junto a personalidades vinculadas à esquerda partidária provocou, nos espaços próprios e cotidianos de entregadores de aplicativo duas impressões recorrentes. Primeiro, de que tais figuras pertenciam a este campo político (a esquerda militante) externo e alheio à classe. Segundo, de que tais figuras estariam assumindo de forma ilegítima a representação pública do movimento e dos interesses da classe e os distorcendo. A dinâmica descrita compreende, portanto, uma dupla ruptura de significados e sentidos entre a classe e o campo militante da esquerda a respeito do movimento.

Mas esta aproximação derivou também em uma frente de disputa legislativa. Em abril de 2020, o Deputado Federal Ivan Valente (PSOL), junto a outros parlamentares de seu partido e do PT, haviam apresentado o PL 1665/2020, que dispunha sobre “os direitos dos entregadores que prestam serviços a aplicativos de entrega durante o estado de calamidade pública decorrente da pandemia do coronavírus (Covid-19)”. Os protestos de 1º de julho, as novas paralisações e intervenções públicas que se seguiram ao longo do mês e a ampliação da tematização pública da questão ampliaram o espaço político para avançar com a proposta. Deu-se, então, uma aproximação entre parlamentares da esquerda e figuras de destaque do movimento dos entregadores, pertencentes ao campo dos influenciadores e *youtubers* e de grupos mais próximos da militância de esquerda, como o dos entregadores antifascistas. A luta pela

aprovação do PL 1665/2020 incluiria manifestações de entregadores no Distrito Federal, com apoio de centrais sindicais, para pressionar a Câmara dos Deputados.

O campo das articulações e intervenções autônomas de entregadores apoiados pela militância autonomista do Treta do Trampo celebrou os bons resultados do Breque dos Apps. Já naquela noite, buscou-se garantir uma próxima data de paralisação. A ideia era aproveitar o entusiasmo da classe e o apoio e atenção da população e “encurrular” as plataformas, forçando aumento de repasses e fins de bloqueios, sem perder o foco. “Perder o foco”, da perspectiva deste campo, era entrar em “briga política” e “se perder” em leis e burocracia. Em termos práticos, isso significaria um novo “breque” ainda no mês de julho.

A esta altura já se pode perceber como as interpretações e narrativas construídas por e em cada campo tecem uma malha política repleta de pontos de tensão, que dificultariam um movimento unitário a partir dali. Pensou-se em realizar uma manifestação unificada em 12 de julho, mas manifestações contra e a favor Jair Bolsonaro foram convocadas para a data, demovendo o campo sindicalista e campo autônomo e autonomista do plano.

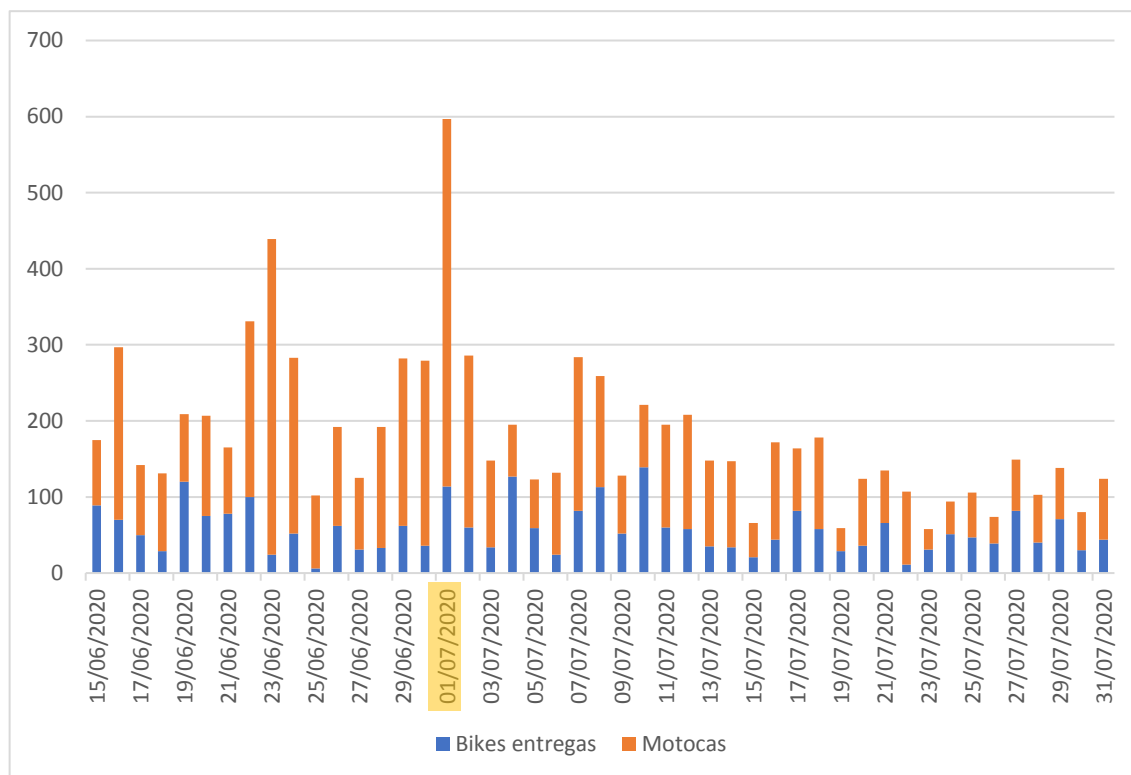
Venceu a fragmentação. O Sindimoto convocou e realizou uma segunda manifestação no dia 14 de julho. Por meio de uma enquete do canal Treta no Trampo nas redes sociais e grupos de “zap”, definiu-se um novo dia de paralisação e protesto para 25 de julho, como segundo Breque dos Apps. A manifestação em Brasília, convocada para o dia 09 de setembro e encabeçada por *youtubers* e associações de diversos locais do Brasil, em parceria com partidos de esquerda, foi chamada de terceiro Breque dos Apps. A evolução das disputas dos sentidos destes conflitos me parece ser melhor identificada na troca de impressões de entregadores no calor da mobilização.

\*\*\*

Analisei a dinâmica de conversas em alguns grupos de WhatsApp de entregadores de aplicativo, tanto de entregadores de moto quanto de bike, no contexto das mobilizações. Para esta discussão, optei por me debruçar sobre grupos que normalmente servem para trocas sobre questões cotidianas de trabalho e variedades da vida, ainda que também abriguem discussões sobre política, manifestações e insatisfações. Ou seja, grupos que não foram criados ou são voltados especificamente para a construção política da classe. A justificativa para esta seleção é a redução de viés proporcionada por espaços que não tenham sido construídos ou que não sejam pertencentes a um dos campos descritos, ainda que possam ser atravessados por eles. Serão dois grupos de entregadores da capital paulista analisados, que chamarei pelos nomes fictícios “Motocas” e “Bikes entregas”. Ambos são grupos grandes, com 257 e cerca de 100 membros, respectivamente, e consolidados, existindo desde 2018.

A interação de entregadores nos grupos de WhatsApp cresceu com as manifestações de junho e o anúncio do dia de paralisações em 1 de julho, quando alcançaram um pico.

Gráfico 9 – Fluxo de mensagens por dia entre os grupos de WhatsApp “Motocas” e Bikes entregas” entre os dias 15/06/2020 e 31/07/2020



Fonte: Produção própria a partir de conversas em grupos de WhatsApp.

A interação foi maior no grupo de entregadores de aplicativos que utilizam motocicletas do que naquele dos que utilizam bikes, o que acompanha o movimento geral percebido em outros grupos destas duas frações da classe de entregadores (gráfico 9). Em geral, os entregadores de bike são mais jovens que os de moto e, ao mesmo tempo, mais distantes das estruturas políticas ampliadas dos três campos descritos. Ressalve-se que, no caso dos entregadores antifascistas, há uma maioria de bike entregadores, o que significa estritamente um dado descritivo do coletivo e não deve ser estendido a uma eventual afinidade maior desta fração dos entregadores com o campo antifascista articulado à militância de esquerda. O dado a ser indicado aqui é que as manifestações foram menos tematizadas no grupo de entregadores de bicicleta do que naquele dos entregadores de moto.

Na figura 3, podemos ter uma visão geral das palavras mais frequentes utilizadas nestas conversas no período que vai de 15 de junho de 2020 a 31 de julho de 2020.

Figura 3 – Nuvem de palavras feita a partir das conversas realizadas nos grupos de WhatsApp “Motocas” e Bikes entregas” entre os dias 15/06/2020 e 31/07/2020



Fonte: Elaboração própria no software Atlas.TI a partir de conversas realizadas em grupos de WhatsApp.

A nuvem de palavras mostra a centralidade das relações e questões cotidianas do trabalho. Os temas vão além da relação nuclear dos mercados uberizados – com plataformas e clientes, ganhos, pedidos, suporte, promoções e caixinhas –, incluindo “acidente”, “polícia”, “comando”, “detran”, “gasolina”, “bandido” e “família”, além de “risco” e “pandemia”. No período correspondente à jornada de mobilizações, o diagrama completo de vida e trabalho destes sujeitos segue dominando as interações. Mas estão presentes também e de forma relevante menções à “paralisação”, “greve” e “direitos”, às quais se somam termos que a análise em contexto permite associar ao #BrequeDosApps, como “centavos” e “votação”.

Nas duas semanas que precederam a paralisação e as manifestações do dia 1º de julho, a convocação para a mobilização chegou aos grupos de WhatsApp e ao Facebook, gerando envolvimento e muitas dúvidas sobre o que ocorreria. O primeiro elemento a se destacar destes diálogos anteriores ao dia de mobilização diz respeito aos potenciais conflitos e violências entre entregadores, repetindo o que já vimos no caso dos motoristas. Provoações de entregadores contrários ao movimento corriam as redes sociais e grupos virtuais, anunciando que trabalhariam no dia do protesto, aproveitando para ganhar mais dinheiro. Nesta chave, quem aderisse ao movimento seria “otário”. Diante das tais provocações cresceram rumores e ameaças de que os grevistas partiriam para a agressão física e depredação de motos e “bags” de quem fosse retirar pedidos – os “passa fome”, no apelido negativo dado àqueles que se sujeitassem a trair os colegas para ganhar “centavos”.



A latência do conflito entre estas duas posturas provocou uma sensação amplamente compartilhada de que o dia de protesto seria marcado por muita “treta” entre entregadores, fazendo com que uma das grandes preocupações fosse não ir às ruas – nem trabalhar e nem protestar – para não se envolver em confusão. O receio espalhado entre os entregadores fica claro nas seguintes falas: “Eu na manifestação não vou, mas também não vou tramar, porque sei que vai dar B.O.”; e “Na verdade ninguém pode parar. Um dia perdido de trampo é prejuízo. Mas correr risco de toma amassada é dois prejuízo. Então to quietinho em casa”;

O receio de “dar B.O.” ia além dos conflitos entre os próprios entregadores, envolvendo o medo de punição por parte das plataformas e de violência ou multas por parte da polícia e das autoridades de trânsito: “acredito que alguns vão ser punidos pelas plataformas”; e “E aqui em SP a PM não tá de brincadeira. Quem tiver lá já fica esperto pra não sair na pior”. O clima tenso e o dilema entre aderir ou não ao movimento era fomentado pelas plataformas com o anúncio de promoções: “certeza que amanhã e principalmente na quarta vão por promoção alta pra chamar motoca pra rua”; “Tomara que o pessoal tenha consciência que 1 único dia não vai matar ninguém e nem deixar ninguém mais pobre”.

Os favoráveis ao movimento eram maioria nos grupos e buscavam recuperar a confiança, não responder às provocações e reafirmar a força e a legitimidade das reivindicações e da mobilização da classe, desestimulando conflitos. Assim como no caso dos motoristas, a aposta na violência para garantir a adesão ao movimento e a paralisação das atividades é intuitiva entre a classe, mas rechaçada pela maioria. O argumento mais forte é que não se pode julgar as necessidades urgentes de um colega e muito menos danificar seus meios de trabalho: “Acho que não temos que maltratar ninguém. Ninguém sabe o que o cara pensa e precisa. Bora não perder o foco e mantermos nossos apps desligados”.

Desde o início da manhã do dia 1º de julho, vídeos de conflitos entre entregadores ou de denúncias de agressão ou depredação por parte de participantes do movimento correram os grupos de WhatsApp, repetindo as opiniões divergentes sobre a legitimidade ou não da violência contra os “fura greve”. Os casos, no entanto, acabaram superados pelos vídeos de cozinhas “brecadas”, com grupos mais ou menos numerosos de entregadores passando mensagens de apoio à mobilização. No final da manhã, imagens de comboios maiores se aproximando da região central também começaram a circular. A recepção dos registros foi positiva. A manifestação estava de fato acontecendo – “to aqui no West Plaza e não sai pedido nenhum, família. Tudo brecado!!!”.

O apoio e o entusiasmo com a mobilização cresciam ao longo da manhã. Para conferir o impacto da mobilização, muitos entregadores abriam os aplicativos como clientes e orçavam

entregas, constatando taxas mais altas que o normal, o que era comemorado como sinal de impacto real do movimento. Na parte da tarde, o sucesso da mobilização era incontestável e aumentava ainda mais o entusiasmo nos grupos. Os contrários reservavam-se ao silêncio. A presença dos protestos em grandes veículos de comunicação, como as emissoras Globo, Record e Bandeirantes confirmavam que o movimento havia conseguido chamar atenção da sociedade.

“Datena levantou a nossa bola!”;  
 “Mano o bagulho teve força mesmo, parabéns para todos aí que apoiam a causa”;  
 “Com certeza vai ter efeito, sim. Os caras já tão discutindo um novo dia até uma posição das empresas”;  
 “Mas essa paralisação acho que pegou eles de surpresa”;  
 “Ó lá. Nós tá passando no Globo. Os moleques do grupo apareceu ao vivo”;  
 “Na Record agora! Em todo Brasil a paralisação” (Mensagens em grupos de entregadores no WhatsApp).

O impacto nos negócios das plataformas também podia ser sentido. No dia do Breque dos Apps, 96% das avaliações dos “apps” feitas por clientes em lojas virtuais foram negativas. Entregadores celebravam a adesão de consumidores, diante de notícia da TV Globo a respeito. Também os executivos das plataformas foram à público, causando um misto de orgulho e indignação nos entregadores. Orgulho pelo impacto do movimento e indignação pelas primeiras respostas dos representantes dos “apps”. Literalmente, como assinalou um entregador engajado nas conversas, enfim aqueles trabalhadores impunham ao seu patrão a sua condição de interlocutores, sujeitos dotados de voz e interesses.

A primeira resposta do executivo do iFood repetia um mantra da empresa: de que, em média, os trabalhadores ganham, por hora, mais que o salário-mínimo paga por hora. O raciocínio considera apenas o período em que o trabalhador está efetivamente realizando uma entrega, e desconsidera o tempo logado de espera por pedidos, além de comparar os ganhos brutos do entregador com os ganhos líquidos do salário-mínimo, para um trabalhador registrado. Eis o motivo da resposta do representante da empresa ser encarada logo de cara como demagogia e tentativa de distorcer a real condição dos entregadores.

“Olha ele aí o causador da greve! O dono do ifood!”;  
 “Caraí mano depois de tantos anos, conheci o patrão só hoje”;  
 “Tem um vídeo aí da entrevista do vice presidente do Ifood. O cara está equiparando os ganhos de um autônomo entregador com o salário-mínimo. Será que ele esqueceu das garantias de uma pessoa contratada, como FGTS, Seguro Desemprego, Plano de Saúde e Alimentação? (Mensagens em grupos de entregadores no WhatsApp).

A mobilização dos entregadores em 1º de julho já havia provocado uma mudança: imposto à sociedade e a partes do poder público e empresarial o reconhecimento da importância e, ao mesmo tempo, da capacidade de mobilização daqueles trabalhadores. Agora faltavam as

respostas concretas, que eram esperadas com otimismo, mas com a consciência de que mudanças só aconteceriam se a pressão sobre as empresas fosse mantida.

O crescente envolvimento com a mobilização nos grupos foi revertido nos dias seguintes. A conversa sobre o tema ficou mais esparsa, resumindo-se a alguns balanços e avaliações. As semanas que se seguiram ao 1º de julho contaram com dois novos dias de manifestação, um puxado pelo sindicato e outro pela articulação autônoma e pelo canal Treta no Trampo. Os entregadores antifascistas e os *youtubers* assumiam uma posição ambígua, de participação crítica nos protestos. Os atritos entre os diferentes campos cresceram.

Algumas observações sobre a interação dos entregadores com estes campos nos grupos acompanhados precisam ser feitas. Em primeiro lugar, não há propriamente uma relação orgânica nos grupos analisados com a construção política dos entregadores antifascistas. Existem menções isoladas de dois tipos ao grupo, que também valem para os *youtubers*. Por um lado, alguns vídeos e entrevistas relatando e denunciando as condições de entregadores são compartilhados como registros da situação cotidiana comum de trabalho e de seu caráter precário, da necessidade de melhoras e maior reconhecimento. Este registro de recepção das intervenções destes sujeitos entre a classe cumpre, é importante dizer, o papel pretendido de conscientização e elaboração política das condições de vida e trabalho em uma chave crítica, que fuja à gramática do “empreendedorismo”.

A respeito dessas peças, contudo, as saídas legislativas associadas à CLT ou cooperativas costumam causar ruído e serem atribuídas a um universo político alheio, o que leva ao outro tipo de menção a estes campos: da rejeição e deslegitimação de sua atuação como “coisa de político”. Nesta chave, Paulo Galo e alguns *youtubers* que passaram a receber atenção da mídia e de grupos associados à esquerda e partidos políticos são apontados como futuros candidatos que podem estar tentando se aproveitar da classe, falando em nome dela para defender ideias próprias ou de terceiros. As seguintes falas ilustram esta desconfiança e descolamento: “Esse aí [Paulo Galo] quer ser o Lula dos entregadores” e “Chegando perto de eleição, tem que olhar esses caras youtuber, que tão já virando de partido, levantando bandeiras”. O fato de serem chamados de “liderança dos entregadores” em *lives*, entrevistas e outros espaços alimenta a desconfiança.

O sindicato, por sua vez, aparece majoritariamente nas discussões destes grupos como uma figura de manipulação e distorção da classe e de seus interesses. O desalinhamento e o atrito com a intervenção sindical se devem tanto à desconfiança político-organizativa quanto à linha de atuação defesa do enquadramento jurídico preexistente. Para um entregador, “os motoca não tinha nem que deixar esses caras da UGT envolvido, nem sindicato tinha que ter.

Tão se aproveitando da situação”, ao que outro adiciona “Sindicato não vai fazer nada, infelizmente, ele só defende o CLT. Pra maioria, se quiser um benefício tem que pagar MEI”. A presença da UGT é motivo de desconfiança, ao mesmo tempo em que o regime CLT e sua defesa é posto em oposição à “maioria”, que só encontraria benefícios no MEI. Vale destacar como CLT e MEI representam condições e perspectivas de vida e sustento distintas e, de certo modo, conflitantes na construção política

Devido ao caráter organizativo descentralizado e sua comunicação anônima e em forma de compilados e edições, o campo autônomo e a militância autonomista do Treta no Trampo não são identificados ou mencionado pelos entregadores nos grupos analisados. Os materiais, convocações e enquetes são repassados e recebidos por estes trabalhadores. Quando muito, são identificados como “pessoal da organização” ou “articulação do breque”. Ao concentrarem sua atuação nas pautas imediatas e consensuais da classe, como aumento dos ganhos e fim dos bloqueios indevidos e recusarem a “briga política”, neutralizam desconfianças e questionamentos a sua intervenção. Exceto pelo excesso de protestos.

A convocação e a realização das duas outras manifestações que bifurcaram o movimento de 1º de julho não foram bem recebidas nos grupos analisados, onde se demonstrou certa fadiga com a confusão de datas e a frequência das manifestações que se seguiram naquele mês. No dia 14 de julho, manifestação puxada pelo Sindimoto SP mobilizou um número razoável de motoboys CLT e autônomos em importantes vias da capital, que seguiram o carro de som de onde se ouvia a reivindicação pelo reconhecimento do vínculo empregatício pelas plataformas e duras críticas ao regime dos “apps”.

Nos grupos “Motocas” e “Bikes entregas”, assim como em um conjunto de outros grupos analisados na pesquisa, a manifestação promovida pelo sindicato foi tratada com ironia, devido ao fato de muitos entregadores não estarem sabendo do protesto. “Só os entregadores não estão sabendo”, “ninguém tá sabendo, só a mídia”: brincavam os participantes na conversa. Trabalhando por toda a cidade, os envolvidos na conversa relatavam que tudo funcionava normalmente. Em tom mais sério, um entregador protesta

“paralisação mais fraca que a primeira. Tietê Plaza aqui tá cheio, graças a Deus. Todos trabalhando e caindo na real que é jogo político, coisa de sindicato. Essa é minha opinião. Eleição próxima, aí já sabe, né? Aí é foda, só prejudica a categoria. Eu nem tava sabendo. (...) Se tiver engajamento e clareza de objetivos, aí dá certo. Agora, quando vem sindicato e se eles só quiserem ver o lado deles, aí não rola” (Mensagens em grupos de entregadores no WhatsApp).

Em alguns momentos, contudo, os conflitos típicos das rotinas de trabalho das entregas por “app” inspiram solidariedade, mesmo entre os que não aderiram ao protesto. Em um vídeo

compartilhado em muitos grupos, um entregador chora ao denunciar ter sido agredido por policiais e ter sua moto apreendida. Jovem, negro e vestido com a jaqueta de uma das grandes plataformas, mostrava roupas rasgadas e esfolados, denunciando ter tomado até um choque por se recusar a ser fotografado pelos policiais que acompanhavam o protesto. Entregadores que receberam o conteúdo manifestaram seu protesto: “as plataformas esfolam a gente e ainda vem esses atrasa lado pra completar. Aí você vê que o sistema não gosta do trabalhador, do pai de família que quer levar um pão para casa e sabe dos seus direitos”.

O incômodo, contudo, não foi apenas com a manifestação organizada pelo sindicato, e se repetiu no dia 25 de julho, dia do segundo Breque dos Apps. Naquele dia, novamente, grupos se reuniram cedo em diversas regiões promovendo breques em cozinhas, shoppings e restaurantes. A preparação, desta vez, havia sido reforçada e muitos lugares já estavam com as portas fechadas. Ao mesmo tempo, as promoções e bônus eram altas. Por isso, alguns entregadores comemoravam a greve: “Olha a greve aí!!! +8R até às 22. Vai greve. Podia ter uma por semana”. O entregador de bike celebrava o bônus de oito reais. Na data, os bônus para entregadores de bike pareceram especialmente elevados, o que pode indicar um direcionamento da demanda para a fração mais precária da classe, como instrumento de gestão do mercado, por parte das plataformas, em momento de conflito.

Mas, em paralelo à celebração com as promoções, foi frequente a crítica à quantidade de manifestações. As três convocações em um só mês foram tratadas como “oportunismo político” e falta de responsabilidade com as necessidades e compromissos dos trabalhadores. Além de “levar o pão para casa”, muitos precisam pagar a parcela do financiamento ou o aluguel da moto. Por qualquer dos motivos, “um dia parado é prejuízo”. Apesar da expectativa, o segundo Breque dos Apps, em 25 de julho, não teve o mesmo sucesso que o primeiro: grupos menores nas ruas, poucas cenas contundentes e menor visibilidade. Os militantes do Treta no Trampo relativizam o sucesso ou fracasso da mobilização

“o segundo breque, contou com uma adesão muito mais passiva do que o primeiro. As concentrações foram muito mais esvaziadas. Mas o vazio, nesse caso, também era resultado da própria forma como ocorreu a greve: muitos entregadores simplesmente tiraram o dia para ficar em casa. O bolsão do Shopping Center Norte costuma ficar lotado, com dezenas e dezenas de entregadores esperando pedidos na hora do almoço. Naquele sábado, um dia de alta demanda, só se via meia dúzia de fura-greves (ou ‘passa-fome’, para usar o termo dos entregadores) esperando corridas” (Entrevista de militantes do canal Treta no Trampo)<sup>112</sup>.

Na mesma entrevista, os militantes reconhecem que havia um clima contraditório entre a classe de entregadores após os “breques”, com avaliações positivas e negativas. Uns julgavam

---

<sup>112</sup> Ver: <http://revistacinetica.com.br/nova/entrevista-com-treta-no-trampo/>, acessado em 03/12/2021

que a mobilização não havia trazido resultados, enquanto outros diziam perceber pequenas mudanças. Após os breques, além da suspeita de bloqueios e menos direcionamento de rotas para os entregadores que se engajaram na articulação, houve uma impressão difusa de que os ganhos haviam sido reduzidos. Frequentemente algum entregador atribuía a suposta redução aos protestos, como espécie de vingança das plataformas. Mais uma vez, é difícil avaliar tais suspeitas e impressões, seja pelo “segredo” dos algoritmos, seja pela alta taxa de desocupação e pela deterioração das condições de vida, que continuaram alimentando o mercado uberizado com novas levas de trabalhadores empobrecidos e com urgência por renda, o que derruba os rendimentos individuais.

No dia do segundo Breque dos Apps, uma concentração relativamente pequena, ocorreu na praça Charles Miller, em frente ao estádio do Pacaembu. Lá se encontraram membros de todos os campos da construção política da classe dos entregadores de aplicativos, em clima de desentendimento: de quem era a culpa pelo esvaziamento? Quem eram os verdadeiros representantes ou legítimos articuladores da classe e de suas lutas? Sindicatos, partidos, movimentos, coletivos, bandeiras, afinal, o que cabia e o que não cabia naquela construção? Defender direitos trabalhistas ou aumento dos ganhos? A luta era contra Bolsonaro ou seria omissa? O conflito que era latente se transformou em uma grande discussão quando um entregador ergueu uma bandeira do Brasil.

Apesar do barulho, a luta da classe não estava sendo travada propriamente ali naquela praça. As reivindicações por mais respeito e melhores condições de trabalho e a o aparecimento público destes sujeitos seguiriam sendo (im)postas por ações e relações contraditórias e até conflitantes, plurais e descentralizadas. Àquela altura, de qualquer modo, após se fazer ver e ouvir, já não se tinha dúvida de que o lastro daquela luta era a multidão de entregadores não garantidos que adensavam e expandiam o mercado uberizado em meio à crise, constituindo-se como ator e fator incontornáveis dos desafios políticos do país.

## **7.2 Contra a “escravidão”, ser os “próprios patrões”: dialeto do motim**

Não demorou para que, após uma ressaca das jornadas de 2020, os protestos de entregadores de aplicativos por melhores condições de trabalho voltassem com força, em duas ondas: uma em fevereiro e março e outra setembro, outubro e novembro de 2021. Em linhas gerais, ainda que tenham sido mantidos seus repertórios dominantes, o movimento assumiu uma forma mais distribuída e prolongada, como uma tempestade de relâmpagos. Houve, em

paralelo, uma significativa mudança na composição dos setores mobilizadores, com predominância e até certa exclusividade do campo autônomo nas articulações.

No início do ano, os protestos foram bastante impulsionados pelo aumento do preço dos combustíveis e pelo rumor constante de uma nova paralisação dos caminhoneiros. O movimento chegou a ser iniciado e ter alguma adesão em diferentes momentos, mas sem a mesma dimensão de maio de 2018. Desta vez, era atravessado pelo conflito em torno dos impostos estaduais, estimulado por Jair Bolsonaro, e pendia ao “Fora Dória”. Mais ou menos acalorados, os debates nos grupos de entregadores no período convergiam na urgência de baixar o preço dos combustíveis, o que justificava “ir para rua e travar tudo, igual os caminhoneiros fizeram aquela vez”. Outros ressaltavam: “só se for todo mundo unido”. Dos 29 protestos nos meses de fevereiro e março, 13 visaram os preços dos combustíveis, 8 as condições de trabalho, 1 a fiscalização e 5 a violência no trânsito. As manifestações aconteceram em 24 cidades, espalhadas por 14 estados e no Distrito Federal.

Em setembro, as lutas da classe dos entregadores voltaram a escalar, em seu ciclo mais longo do período estudado: durante três meses, os entregadores mantiveram focos de protestos. Foram 44 protestos, em 27 diferentes cidades, de 15 estados. Destes 44, 37 visavam melhores condições de trabalho, 4 a violência no trânsito e 2 os golpes e humilhações. O ciclo se inicia com a convocação de uma Greve Geral, para 11 de setembro, dia em que foram registradas intervenções em pelo menos 13 cidades. A partir de então, proliferaram-se manifestações com características que merecem ser discutidas.

O movimento passou a se concentrar mais no “breque” de saídas de pedidos, especialmente em lojas geridas pelas próprias plataformas ou em grandes centros de demanda. Ou seja, “breicar” o sistema. A ação pode ser sempre realizada por um número relativamente pequeno de pessoas, desde que conte com apoio dos que chegam e tomam contato com o movimento. Seu sucesso é tão maior quanto mais circula instantaneamente pelos grupos de WhatsApp e incentiva ações de mesmo tipo provocando um movimento relâmpago em cadeia. Em diversas cidades, o movimento foi bem-sucedido, gerando redes de paralisação que interromperam pontos importantes do funcionamento dos mercados.

Outra característica importante deste ciclo é a dupla experimentação do revezamento de cidades e de greves com duração de alguns dias sucessivos. Uma cidade se torna palco de movimentos repetidos de “breques” por vários dias seguidos para, então, “passar o bastão” para outra, que inicia o seu ciclo. Movimentos deste tipo foram experimentados no interior de São Paulo e na região metropolitana do Rio de Janeiro, em cidades como Atibaia, Paulínia, Jundiá, Niterói e São Gonçalo, especialmente no mês de outubro. Para ficar tantos dias parados, em

sucessivos de breque, os entregadores precisavam de alternativas para manter suas famílias e seu sustento, o que foi viabilizado por meio de fundos e doações de dinheiro e alimentos, instrumento indispensável à viabilização estratégica.

O ciclo se concentrou nas taxas e contra as modalidades lançadas pelas plataformas com objetivo de determinar jornadas ou horários fixos e reservados para os entregadores, nas quais o trabalhador deve se comprometer a estar logado em determinada região e horário, com a promessa de receber mais pedidos. Além das taxas baixas, as modalidades foram vistas pelo movimento como investidas das plataformas para aumentar o controle sobre o trabalho, reduzindo a sua margem de autonomia para fazer corridas e bater suas metas.

Na greve de 11 de setembro, um grupo que brecava uma cozinha gerida pela empresa Rappi gravou uma convocação para que fossem realizados outros “breques”. Na ocasião, protestavam contra as modalidades de reserva de turnos, que estavam lhes deixando sem pedidos. O grupo de cerca de dez entregadores revezou-se no chamado a seguir:

[Entregador 1] “Aqui não pega nada. Vai parar tudo, caramba”;

[Entregadora 2] “A gente quer tirar reserva [de horário], alto aceite, *a gente quer trabalhar por conta, a gente quer ser nosso patrão*, não quer essas coisas aí [reserva de horário], não”;

[Entregador 1] “Por um frete melhor. Qualidade melhor de trabalho pra nós. União para fechar as outras lojas da Rappi aí, pessoal”;

[Pessoa que está filmando] “Como começou o breque?”;

[Entregador 1] “Foi ideia desse meu amigo aqui, ó”;

[Entregador 3] “Nada. Foi nossa, de todo mundo. Todo mundo se juntou aqui e ‘vamo parar, vamo parar, porque desde manhã a gente parado aqui sem fazer nada e vindo pessoal de fora aí buscar pedido e a gente não achou certo e parou a loja”;

[Entregador 1] “Aí a nossa liderança do *motim*, ó”;

[Entregador 3] “Vamo parar as outras lojas aí, pessoal, fazer a rappi sentir no bolso o que a gente ta sentindo todo dia: falta de pedido, a *exploração dos app* em cima da gente. Vamo quebrar tudo. Vamo pra cima e fechar tudo que a gente pode fechar pra ele sentir no bolso. Vamo breicar tudo. Vamo fazer a união, a pirâmide, a base somos nós”;

[Entregadora 2] “Taxas ridículas. Isso aí já virou palhaçada, *escravidão*”

(Vídeo compartilhado em grupos de WhatsApp convocando “breques”).

No chamamento, é possível identificar em ato o esforço pelo contágio, promovido no interior das redes da classe, por grupos mobilizados. Chama atenção o clima de revolta, indignação e improvisado no imediato. A articulação fica por conta de “todo mundo”. Contrariados com a falta de pedidos a saída é “breicar”. Ao mesmo tempo, a resposta ao controle e à redução da autonomia é “trabalhar por conta” e “ser nosso patrão”. Por fim, o aumento de controle e a redução dos ganhos fazem a exploração ser traduzida em “escravidão”. E a forma de seu enfrentamento é o “motim”. Esta é uma peça valiosa da gramática destas políticas.

O diálogo-chamamento acima remete a uma importante característica deste ciclo, relativa à sua articulação e orientação geral. Diferentemente do Breque dos Apps de julho de



2020, os movimentos do segundo semestre de 2021 representam uma construção que não conta, durante boa parte do tempo, com o envolvimento do campo sindicalista e do campo militante de esquerda. Sua articulação é feita pelos grupos autônomos organizados por região de atuação e cruzamentos digitais e, novamente, pelo envolvimento dos militantes do canal Treta no Trampo. O distanciamento dos outros campos remete ao desfecho do ciclo de 2020 e de suas discordâncias e diferentes interpretações e horizontes quanto à luta da classe.

Este campo autônomo e descentralizado apostou, primeiramente, nas lutas em torno do preço dos combustíveis, emaranhando-se em gramáticas e disposições as quais o bolsonarismo buscava se apropriar ou mesmo que eram por ele estimuladas. Foi uma aposta arriscada, cuja operação passava pela neutralização e recusa do debate abertamente ideológico e político-partidário. “vamos, guerreiros! Nem dória, nem Bolsonaro, nem sindicato, nem partido”, como expressou um entregador que convocava os colegas a paralisar a rodovia Castelo Branco, em fevereiro de 2021, para então completar: “Só vamos ter ganhos se juntar todo mundo contra esses caras, caminhoneiro, vans, motoristas e os motoka, sem bandeiras e nem brigas de políticos. Só o apoio da população”.

Tanto no primeiro quanto no segundo semestre de 2021, a fórmula pareceu dar certo. Mais importante que a adesão em número, do ponto de vista do movimento, era conseguir de fato interromper o serviço e causar prejuízos, forçando as plataformas a promoverem mudanças. A adesão de mais “guerreiros” viria com os resultados da luta.

A ausência dos entregadores antifascistas e de sua liderança, Paulo Galo, na articulação dos protestos teve um impacto relevante. Durante semanas, os protestos se adensaram sem receber o apoio e o engajamento de grupos militantes, personalidades, políticos, intelectuais e organizações que, em julho de 2020, haviam abraçado o movimento e contribuído com sua visibilidade. Indiretamente, isto diz alguma coisa sobre todos os atores e grupos envolvidos, sobre os vínculos e encadeamentos que constroem.

Naquele momento, a luta dos entregadores experimentou uma espécie de invisibilidade, determinada, ao que tudo indica, pela ausência de um elemento tradutor. Esta observação pode sugerir que os meios militantes e as redes articuladas em torno das estruturas das esquerdas demonstram uma relação com as lutas destas classes que é mediada por suas próprias gramáticas, tornando-as ilegíveis – e, eventualmente, indesejáveis – quando não passam por uma tradução política, em seus próprios termos e sentidos. Aqui vale voltar ao alerta provocativo feito por Pinheiro-Machado (2019) sobre a relação da esquerda com as “revoltas ambíguas”, em que defende não ser inteligente “exigir carteirinha de ‘trabalhador ideal’”, visto que o populismo autoritário de direita “não escolhe militante, mas estende a mão e acolhe”.

Grande parte do campo progressista, segundo a autora, critica e se distancia de “tudo aquilo que não compreende” (p. 63).

Entre julho de 2020 e os ciclos de 2021, as lutas da classe de entregadores de aplicativo passaram por um processo particular de desenvolvimento, adensando uma razão própria que fala por um dialeto por vezes incompreensível a falantes de outras línguas. Em dado momento, após semanas de paralisação no interior de São Paulo, Galo buscou ativamente apoiar o movimento, promovendo a arrecadação de recursos para os grevistas e indo até os locais defender suas pautas. Então o isolamento cedeu e outros grupos políticos e sociais reencontraram as lutas dos entregadores em uma nova onda de apoio.

A classe fala em suas lutas e em sua língua. Os sentidos que indicam, convergem mais uma vez à luta imediata e inadiável, ao pragmatismo de uma política contra a política, em lutas por reapropriação e que revelam uma disposição de fuga: uma dupla fuga, do chefe e da “escravidão”. As lutas parecem buscar construir um espaço em que caiba liberdade e dignidade, o que passa pela autonomia. Esta razão corre o chão destas lutas.

“Quando eu comecei no aplicativo eu tava com umas dívidas e tava com o nome sujo. E tava querendo resolver esses problemas. Eu vou falar pra você, eu ficava 20 horas com a moto andando. Eu saia antes de ter luz e aparecia em casa só lá pra meia noite. Eu fiquei nesse rojão aí um ano e pouco. Mas aí eu consegui pagar a moto que eu tinha financiado, que eu comprei do meu primo, consegui limpar meu nome, consegui me estabilizar um pouco. Agora a gente tá mantendo, mas não tá dando moeda igual tava dando antes. Mas tá melhor do que trabalhar nas firma aí que eu to vendo. Nas firma não tá legal também não. Por enquanto eu to fazendo os aplicativos. Vamos ver o que vai dar aí, se vão resolver, se vai melhorar. A gasolina já aumentou hoje, ta tudo aumentando, tá difícil. Mas é, mano. A gente tem que lutar, reivindicar os nossos direitos e continuar trabalhando, porque se a gente tem família e quer o bem da gente, a gente vai conquistar com trabalho e é sempre melhor ta trabalhando do que ta parado. Eu trabalhava numa firma registrado, não ganhava mal até, mas não conseguia limpar meu nome, ficar livre né, porque o dinheiro que eu ganhava da empresa eu tinha que cuidar da casa e eu não tava conseguindo pagar todas as dívidas que eu tinha. O financiamento da moto eu tava levando, mas eu tinha outras dívidas paradas, que não tava dando pra levar. Então, pra eu poder ta arrumando, entrei no aplicativo (Rodney, entregador de aplicativo, em entrevista).

O depoimento de Rodney traz a fluidez entre a crise, a precariedade e a precarização como forma de vida. Nela, a questão da liberdade é tematizada a partir da dívida. O emprego não permitia “limpar o nome e *ficar livre*” e ainda sustentar a si e a família. Foi por meio do trabalho ilimitado nos aplicativos que comprou a sua liberdade da dívida. Ao mesmo tempo, a “valorização” do trabalho nos “apps” é conciliada com reivindicação: “tem que lutar”.

Estas disposições e gramáticas se assentam no terreno acidentado da descontinuidade do direito, da superexploração do trabalho e da desgarantia da vida. Tudo é “aqui” e “agora”, não apenas na urgência de suas ações, mas no problema prático do sustento e da dívida. Greves sem salário, de trabalhadores que querem ser patrões ou donos de si, são estranhas ao mundo

do trabalho formal e organizado e seus campos discursivos. Sua consolidação como matriz à universalização do direito os tornou, pela consagração do capitalismo democrático e de sua força política, social e econômica durante meio século, ahistórica.

Lutas assim e o estranhamento que provocam a certo olhar radicado nos círculos formalizados e protegidos da vida e do trabalho, certamente, não são de todo inéditas no Brasil. É o que Clovis Moura (2019) e Abdias Nascimento (2019) mostram no desalinhamento entre as lutas do trabalho organizado e as revoltas escravas e, posteriormente, as urgências da população negra no país. João José Reis também aponta o estranhamento de dois ingleses diante dos cantos de trabalho, na Bahia do século XIX. Lá, os viajantes ingleses encontraram

“um ritmo, uma ética e uma estética de trabalho desconhecidas para eles. (...) Pelo menos em algum nível os africanos conseguiam fazer o que eles consideravam de seu interesse. E parece que não lhes convinha trocar a escravidão pura pela escravidão assalariada. (...) No campo e na cidade, o ideal do escravo que se libertava era tornar-se trabalhador autônomo” (2019a, p. 359).

A recusa à “escravidão assalariada” nos remete a busca dos homens negros americanos, pela reconstituição de sua dignidade, conforme bell Hooks (2004). Aqueles que são humana e socialmente desclassificados, precisam fugir à dupla humilhação da privação material e da violência simbólica, quando não física, no trabalho. Uma das saídas experimentadas, aponta Hooks, é justamente tornar-se o próprio patrão. A dificuldade de os ingleses compreenderem os ritmos, a ética e a estética dos trabalhadores africanos remete a uma cisão hierarquizada e desigualitária entre ambos, além da ausência de instrumentos e disposições de tradução e diálogo. Quando esta não acontece, reproduz-se a invisibilização e a (des)classificação, interditando-se a possibilidade de uma construção comum.

### **7.3 “E aí, vai acabar os app?”: Regulamentação em São Paulo**

Na ressaca do Breque dos Apps, no início do segundo semestre de 2020, correu a notícia de que a atividade de delivery por plataformas seria regulamentada no município de São Paulo. A regulamentação seria restritiva e colocaria em risco o “ganha pão” de milhares de “pais de família”. Na virada de agosto para setembro, entregadores de aplicativos e motoboys celetistas e autônomos debatiam, defendiam e rebatiam a confusa proposta. Tratava-se da tramitação, no município de São Paulo, de dois projetos de lei paralelos que versavam sobre o mesmo tema: o PL 130/2019, de autoria do vereador Camilo Cristóforo (PSB), e o PL 578/2019, de autoria da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica da Câmara dos Vereadores, encabeçado pelo vereador Adilson Amadeu (DEM).

Os projetos entraram em votação em primeiro turno na Câmara Municipal em 9 de setembro, no mesmo dia do “terceiro Breque dos Apps” em Brasília, em favor do PL (Federal) 1665/2020, de autoria do deputado Ivan Valente (PSOL-SP). Àquela altura, os entregadores de “app” viviam um momento de maior reconhecimento social, em função de suas mobilizações e da pandemia: por um lado, reconhecia-se seu caráter essencial, por outro, ficava clara a sua condição radicalmente precária. No mesmo período, o número de mortes de motociclistas registrara um significativo crescimento, associado ao crescimento do número de entregadores, muitos sem capacitação e experiência, que teriam aderido aos aplicativos como forma de sobreviver em meio ao desemprego e à crise. Ambos os projetos traziam como justificativa a necessidade de proteção dos motofretistas.

Os projetos se debruçavam sobre o mesmo tema, visavam enquadrar a atividade de entregas por aplicativos às legislações federais e municipais vigentes e foram apresentados no mesmo período. A tendência seria o apensamento, que não ocorreu. Dentre os motivos para a redundância, além do protagonismo dos vereadores envolvidos, esteve a disputa pela legitimidade de representar a categoria entre duas entidades de motofretistas: o Sindimoto SP e a Amabr (Associação de motofretistas de aplicativo e autônomos do Brasil). A Amabr participou da redação e apoiava o PL 130 de Cristóforo, enquanto o Sindimoto apoiava o PL 578, da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica.

O ponto mais polêmico, mas também mais frágil, em discussão era a obrigatoriedade de placa vermelha para a realização de entregas em São Paulo. Ainda que logo tenha sido posto à negociação pelo proponente Camilo Cristóforo, o ponto causou medo e rechaço entre entregadores de aplicativos e a maioria dos autônomos. As estimativas do número efetivo de entregadores na cidade de São Paulo variam muito, mas, considerando a estimativa mais conservadora, caso fosse aprovado, a medida inviabilizaria a atividade de 42 mil entregadores no município, considerando serem apenas cerca de 8 mil com placas vermelhas.

O PL 130 exigia das plataformas “licença para operação do serviço” e que contassem com “condutores devidamente cadastrados na Secretaria Municipal de Transportes” (artigo 2º); que “aplicativos de entrega deverão ser constituídas exclusivamente por profissionais autônomos, portadores de licença para o serviço de motofrete, profissionais e veículos devidamente regulamentados pelo Município (artigo 3º); e que “devem contratar ou cadastrar em suas plataformas, profissionais devidamente capacitados e regulamentados, sob pena de responsabilidade solidária nos casos de acidentes, morte ou invalidez” (artigo 6º).

Conforme a defesa do projeto por parte do Cristóforo e da Amabr, o projeto não previa a contratação por parte do aplicativo, mas visava a sua responsabilização pela segurança do

motofretista enquanto estivesse prestando o serviço, além de (re)estabelecer o profissionalismo e a qualificação necessárias a uma atividade de risco como o motofrete, que não poderia, em seu entendimento, ser realizada por qualquer um e com quaisquer meios de trabalho. O projeto previa um período de um ou dois anos para a adequação.

Na prática, considerando as legislações vigentes que orientam as referidas licenças, regulamentações e capacitações, a implementação da nova legislação corresponderia a conversão de todos os entregadores de moto à placa vermelha, com custos estimados em torno de 1600 reais para cada um. As associações que representam os aplicativos, a ABO2O (Associação Brasileira Online *to* Offline) e a Amobitec (Associação Brasileira de Mobilidade e Tecnologia), argumentavam que, além de impactar negativamente o sustento de milhares de cidadãos em momento econômico crítico, a mudança afetaria gravemente o comércio, em especial os pequenos empreendedores e os consumidores das regiões periféricas, que deixariam de dispor de *delivery*<sup>113</sup> e faliriam, dada a consolidação do modelo.

O PL 578/2019 foi apresentado alguns meses depois, chegando a ser apensado ao PL 130/2019 e, posteriormente, desapensado. Seu sentido geral era rigorosamente o mesmo, propondo atualizar e ampliar o alcance das legislações municipal e federal vigentes, de modo a enquadrar em seus termos as atividades de “intermediação, agenciamento de serviços e cargas, entre o prestador de serviço motofretista e tomadores de serviços” e “Empresas de logísticas, serviços de entregas rápidas e serviços de entregas por malotes que se utilizam ou não de meios eletrônicos para a execução do serviço de motofrete”. Conforme a Lei Municipal nº 14.491/2007, o PL 578/2019 exige o Cadastro Municipal de Condutores de Transporte de Pequenas Cargas (Conдумoto) e a licença motofrete válida (artigo 5º).

Pela proposição, o contratante do serviço de motofrete, seja autônomo ou celetista, passaria a se comprometer com o máximo pagamento de adicional de periculosidade (30%) (artigo 6º), além de tornar-se “responsável solidário por danos cíveis advindos do descumprimento das normas relativas ao exercício da atividade e da profissão, conforme as leis 9.503/1997 e 12.009/2009 (artigo 7º). A prestação continuada de serviço com motofretistas irregulares ou com veículos irregulares passaria a ser considerado infrações das empresas, sujeitando-as à “sanção relativa à segurança do trabalho prevista na CLT”.

O PL 578/2019 incidia, ainda, diretamente sobre dispositivos de gerenciamento do trabalho nas plataformas. Seu artigo 9º veda a empregadores ou tomadores de serviço que estabeleçam “práticas que estimulem o aumento de velocidade, conforme previsto na Lei

---

<sup>113</sup> Ver: <https://www.uol.com.br/tilt/noticias/redacao/2020/09/21/entenda-confusao-de-projetos-de-lei-que-mudarao-entregas-por-app-em-sp.htm>, acessado em 01/11/2021.

Federal nº 12.436 de 6 de julho de 2011, tais como: I - oferecer prêmios por cumprimento de metas por números de entregas ou prestação de serviço; II - prometer dispensa de pagamento ao consumidor, no caso de fornecimento de produto ou prestação de serviço fora do prazo ofertado para a sua entrega ou realização; III - estabelecer competição entre motociclistas, com o objetivo de elevar o número de entregas ou de prestação de serviço”.

Em sua justificativa, o PL 578/2019 reivindica a atualização e o cumprimento das leis federais e municipais vigentes (Lei Federal 9.503/1997; Lei Federal 12.009/2009; Lei Federal 12.436/ 2011, Lei Federal 12.997/2014, a Lei Municipal 14.491/2007), sinaliza claramente seu foco sobre as plataformas e dá destaque ao grau máximo de risco da atividade, reconhecido por lei, e expresso em cifras expressivas de mortes e condição permanente de invalidez por acidentes. A justificativa cita a legislação existente que busca proteger o trabalhador por meio da exigência de condições obrigatórias quanto à instrução e aos instrumentos de trabalho, devidamente fiscalizados; mas aponta a ausência de igual rigor e implicação às empresas que contratam ou utilizam os serviços destes trabalhadores.

“Na realidade para trabalhar nesses aplicativos basta ter uma moto e um celular, não exigindo qualquer experiência no trânsito e aceitando qualquer motocicleta para o serviço ignorando qualquer norma de segurança (Lei Federal 12.009). Arrisca ainda a vida desses jovens ao oferecer prêmios, bônus e promoções por desempenho, incentivando esses a cumprir jornadas, velocidades e números de entregas deletérias, desrespeitando neste caso a (Lei Federal 12.436/11), objeto do TAC entre a prefeitura e empresas de aplicativos de motofrete. Portanto, o projeto tem interesse público ao preservar a vida e evitar incapacidades permanentes de jovens, onde contamos com o apoio dos Nobres Pares no sentido de ver nossa proposta aprovada” (Justificativa do PL 578/2019).

Os dois projetos incidem em condições e relações fundamentais da operação uberizada tal como se estabeleceu e consolidou, dentre as quais destaco: atribuir às empresas-plataforma compromissos e responsabilidades contínuas com os trabalhadores e seus meios de trabalho, concentradas nas questões de segurança e regulamentação profissional e veicular; aumentar significativamente as condições e qualificações mínimas, pessoais e de meios de trabalho, para o exercício da atividade, elevando as “barreiras de entrada”. Independentemente de seus termos específicos, ambas apontam para a redução da massa excedente de trabalhadores disponível e engajada no mercado e para a restrição à expulsão dos custos de operação com trabalho e meios de trabalho por parte das plataformas.

A confusão entre os dois projetos conformou coalizões aparentemente aleatórias. Enquanto a Amabr apoiou o PL 130, de autoria de Camilo Cristófar, o Sindimoto SP apoiou o PL 578, encabeçado por Adilson Amadeu. As duas entidades acusavam-se de estar defendendo interesses de plataformas (no caso da Amabr) e das empresas de motofrete



Estas palavras representam as peças do quebra-cabeça a ser montado: “placa”, “cinza”, “vermelha”, “loggi”, “prime”, “curso”, “cachorro”, “Nutella”, “baú”, “app”, classe, “categoria”, “guerreiros”, “bico”, “novatos”, “caminhoneiros”, “sindicato”, “greve” e “guerra”. Para remontar este quebra cabeça, vale pontuar que o problema fundamental é o da regulamentação (ou não) de um mercado reconfigurado pela consolidação do domínio das grandes plataformas, como discutido em outros momentos desta tese. Entre autônomos, CLT, placas vermelhas e placas cinzas, fixos ou ou não, a condição dos motofretistas sempre foi plural, inclusive do ponto de vista de sua adequação às exigências regulatórias.

A “lei dos motoboys” de 2009 (Lei Federal, 12009) incluiu as atividades de motofrete na categoria ampla de “veículos alugados para transportes de pessoas ou cargas”, determinando o uso de placa vermelha, entre outros acessórios e adaptações. Em São Paulo, por exemplo, até 2020, havia exigência legal para que a moto utilizada para motofrete fosse branca. O item, contudo, nunca chegou a se generalizar, tendo sido mais utilizado em setores específicos ou mais expostos ao rigor da fiscalização e pela minoria de motofretistas contratados em regime CLT, casos em que a punição à infração recaia sobre o contratante; e tão menos presente quanto mais o motoboy autônomo estava inserido em uma cadeia de terceirização, vínculos temporários e rotatividade; a maioria.

Isto não significava que todo motofretista que pilotava uma moto com placa cinza estava completamente irregular, já que ele próprio poderia estar com sua condição profissional (Condomoto) em dia. Os motofretistas completamente regularizados, os “placas vermelhas”, dispuseram, desde a aprovação da lei, de benefícios e garantias, além de reservas de mercado, enquanto os “placas cinzas” formavam a maioria da categoria. A fiscalização nunca foi rígida quanto à placa vermelha, o que se associa ao decidido boicote à exigência. O que criou, inclusive, atritos entre placas cinzas e vermelhas.

Este circuito de empresas de intermediação de motofrete, motofretistas celetistas ou autônomos, com placas cinzas ou vermelhas e seus próprios conflitos foi desafiado e vencido pela chegada dos aplicativos, que tomaram boa parte do mercado, mobilizando entregadores que, na maior parte das vezes, não dispunham da regularização profissional (Condomoto) e nem muito menos da regularização do veículo (placa vermelha), o que significa praticamente eliminar os custos de entrada no mercado e, portanto, elevar a competição.

Os PLs se apresentam como duas propostas rivais de regulamentação deste mercado reconfigurado, procurando reestabelecer as condições anteriores por meio da ampliação e atualização da legislação existente. Dada sua convergência fundamental, a rivalidade parece ser



lateral. Um dos fatores do conflito interno à regulamentação diz respeito à especificidade da plataforma Loggi.

A Loggi apresenta diferenças significativas em relação aos demais “apps”. Além de atuar no mercado de delivery de refeições e pequenas compras para consumidores individuais, a Loggi também tem forte atuação junto aos serviços burocráticos de empresas e no setor de logística do comércio varejista, dispondo de galpões espalhados pelas cidades, nos quais recebe e distribui mercadorias por meio de carros e motos de “parceiros”. Em 2019, a Loggi atingiu 100 mil entregas diárias seguiu crescendo acompanhando a expansão do *e-commerce*, o que se expressa em sua parceria local com a gigante global Amazon.

O fundamental para o caso da regulamentação discutida aqui é justamente que a Loggi iniciou e manteve parte de seus serviços com motofretistas regularizados com as placas vermelhas, diferentemente dos demais aplicativos. Não são celetistas, mas “parceiros”, prestadores de serviço completamente regularizados conforme a legislação. É a categoria “Loggi Prime”, cujos entregadores utilizam baús fixos, estando aptos a receber e carregar entregas maiores e mais pesadas ou com especificidades. Nela, tem-se um retorno financeiro por entrega superior aos entregadores de aplicativos comuns. Além disso, a Loggi também tem a sua categoria básica, a “Loggi Start”, equivalente às demais.

Assim, o Loggi Prime dispõe de uma reserva de mercado. Mais que isso, a Loggi realizou, entre 2014 e 2020, um processo de ocupação do mercado motofretista de logística e soluções para empresas, desbancando as empresas pequenas e médias de intermediação e reduzindo o poder de barganha dos motofretistas autônomos. Sua estratégia envolveu otimizar a distribuição de seus pedidos entre os entregadores Prime e Start, o que possibilitou ganhar o mercado de operações mais complexas, mobilizando parcialmente, quando possível, uma força de trabalho com custo muito inferior. Mais ainda que as demais plataformas, a Loggi representa uma ameaça ao velho mundo do motofrete.

Com base nesta particularidade, é possível entender o motivo de o projeto do vereador Camilo Cristófar e da Amabr ser associado aos aplicativos: na verdade, eram associados à Loggi, naquilo que era percebido como uma operação de reserva de mercado. Enquanto o projeto de Cristófar (PL 130) favorecia a placa vermelha, o PL 578 rejeitava desde o início a necessidade do item, atingindo sem distinções todos os aplicativos. Se o PL 130 e a Amabr foram associados à Loggi, o Sindimoto SP e o PL 578, por sua vez, foram associados às empresas de intermediação do motofrete, desbancadas diretamente pela Loggi. A rivalidade tocava, portanto, a disputa pelo mercado logístico e empresarial do motofrete, envolvendo as empresas de intermediação e a Loggi.

Nas discussões no grupo “Contra a burocratização”, a questão das placas vermelhas é central, sendo a expressão máxima da regularização e das exigências que eventualmente recairiam ao trabalhador. Pesa aqui o custo e as condições para toda a “transição profissional”: modelos específicos de motocicleta, adaptações para o transporte de cargas, além de taxas. Na prática, isto significaria elevar significativamente o custo de entrada nas atividades, o que impediria a maior parte dos entregadores de seguirem trabalhando.

Desta perspectiva, mais uma vez, a regulamentação não aparece para a maioria como maior proteção, bem-estar ou direito, mas como entrave à sobrevivência. A oposição se dá entre “pais de família” e o Estado e seus dispositivos. “Somos pais de família e o governo não pode acabar com nosso ganha pão!”, protestava um entregador. A defesa da regulamentação seria uma “minoridade querendo atrasar a maioria com mais cursos e vistoria, DTP e os caralho, pra ganhar a mesma coisa e mais várias obrigações”. A relato abaixo mostra a complexidade da relação entre trabalhadores precarizados e regulamentação:

“Eu gostaria muito de estar dentro da lei, porém não consigo por problemas na CNH. Infelizmente, se der ruim em PLs eu posso ser prejudicado. Mas vida que segue. Eu saí de uma moto passageiro pra uma carga pra me regulamentar porém logo após tive problemas com minha documentação. Mas antes de ter esse B.O., não conseguia fazer por conta de um processo criminal que não estava finalizado. O resumo é que não saía a certidão. Aí deu ruim na CNH. (...) Multas cumprindo suspensão. Em 2017 fui atrás e não deu certo. Agora que o processo finalizou, deu ruim na carta. Se Deus quiser as coisas vão se resolver” (Mensagem de entregador de aplicativos em grupo de WhatsApp).

Ao invés de rebeldia, recusa normativa ou qualquer espécie de esperteza, a não regularização é uma condição construída pela sobreposição de eventos da vida do sujeito. O limite é dado pela passagem criminal, já discutida como um fator que caracteriza a classe em múltiplas dimensões. Frequentemente, trata-se da impossibilidade prática da regularizar-se, confrontada com a urgência concreta da sobrevivência. Esta impossibilidade se constrói nas dimensões criminal, civil e financeira que se sobrepõe, tornando-se cada vez mais densa. Constitui-se uma sobrevivência labiríntica, que foge, ao mesmo tempo, da miséria e da ação fiscalizatória do Estado, encontrando viabilidade no trabalho precário, irregular e canalizado a zonas de indeterminação.

O confuso debate entre projetos semelhantes é visto pelos entregadores que não estão engajados na defesa de qualquer um deles como uma “briga de torcidas de futebol”. Mais que os projetos, importa a afirmação de uma identidade: a do “motoboy raiz” ou “cachorro louco”. É o motoboy herdeiro da longa trajetória do motofrete na cidade de São Paulo, atravessado pela condição periférica e seus saberes, autônomo, conhecedor de cada canto e “quebrada” da cidade e um ás na arte de não morrer nos corredores das grandes avenidas.

Sua “caminhada” é longa. Começa, em geral, ainda nos anos 1990 ou começo dos 2000. Já não são mais “moleques”. Enfrentou uma dura escalada, condições adversas, acidentes, perda de amigos para a violência urbana ou para o trânsito, até ter alcançado uma certa estabilidade profissional e de ganhos, respeito e uma rede de colegas e clientes. Esta trajetória de sacrifício e conquista passou pela regularização: pela compra de uma moto adequada, realização dos cursos e emissão do certificado. Tudo parte de um plano para “não fazer merda” e sustentar a família. É um sujeito que se vê rejeitado pela sociedade – discriminado e desrespeitado nas portarias dos edifícios empresariais, pela polícia e pelos motoristas no trânsito –, mas convencido de que a cidade não roda sem ele. Ou não andava.

O “motoboy raiz” é “do tempo do Guia Mapograf e do Guia Cartoplam” – guias da cidade lançados anualmente em formato de livro –, não é “geração GPS”. O “motoboy raiz” não precisa(va) esperar o suporte mediar reclamação de cliente, não faz(ia) corridas por “merreca”, negocia(va) um valor justo por entrega, ou ainda mensal ou semanal, com seus clientes ou com as empresas, o suficiente para sustentar sua família. Não fazia “bico” por “renda extra”, mas sim trabalha(va) por sustento. Problemas no trânsito, resolvia ele próprio, com “mil guerreiros” que apareciam em um segundo. O “motoboy raiz” não é “Nutella” – gíria para mimado, fraco, dependente, subordinado. O “motoboy raiz” era autônomo e “soberano nas ruas”, construído a duras penas em meio aridez e hostilidade de um “sistema” “contra a favela”. Tornaram-se profissionais dignos e não “prostitutas de duas rodas”. A amadorização do trabalho, tal como sugerida por Ludmila Abílio (2020b), é seu algoz.

Para parte dos “motoboys raiz”, a regularização é uma etapa e um instrumento desta conquista. Um sacrifício necessário para quem quer ser “motoboy verdadeiro”, “cachorro louco”: “quem quer, consegue”, dizem alguns deles, “como eu consegui, fazendo almoço no Tatuapé e jantar na Vila Mariana, lá atrás, antes dos aplicativos”. Os aplicativos desconstroem este mundo e desterram essa figura, transformando sua dignidade em desonra, seu trabalho em “prostituição de duas rodas”, como se referem aos “apps”.

Por outro lado, também se mostram, em geral, contra a placa vermelha, considerada uma exigência ilegítima, feita apenas por “motivos políticos” e para favorecer os privilegiados. Os motofretistas celetistas são considerados por estes “motoboys raiz” como uma “casta”, favorecida por poucas empresas que controlavam parte do mercado e seu *lobby* junto ao sindicato e “os políticos”. A persistente não adesão à placa vermelha, por mais de dez anos, expressa um posicionamento contra o excesso, uma negociação dos “limites do tolerável nos jogos de poder que se estruturam nesse seu encontro com as injunções da lei e da ordem”, como formula Vera Telles (2015, p. 58). Como diz um “motoboy raiz”, “placa vermelha é sinônimo

e egoísmo e divisão da categoria. Eu sou profissional e a cor da minha placa é cinza porque eu não me deixei enganar por campanha política”.

O “motoboy raiz” se situa, assim, entre o “placa vermelha” e a multidão de novos entregadores de aplicativos, ambos considerados ilegítimos, fatores de desequilíbrio e distorção da “verdadeira” profissão de motofretista. Mas a diferença com os recentes entregadores de aplicativo é dúbia. Por um lado, passa pela culpabilização destes “desesperados” que, ao aderirem aos aplicativos, acabaram com a profissão, transformando-a em “bico” e “prostituição”. Por outro, há certa compreensão com a situação de necessidade em que muitos se encontram. Para alguns desses “motoboy raiz”, a solução para “separar o joio do trigo”, é a regularização – “a salvação da classe” – impedindo o abuso por parte dos aplicativos e devolvendo dignidade e limites ao mercado. Os que tivessem nos aplicativos por necessidade e quisessem ser motoboys profissionais teriam a chance de se regularizar. Quem quisesse “renda extra”, deveria deixar a profissão e “pedalar” (fazer entregas de bike).

Este “motoboy raiz” não busca o regime CLT ou ser entregador Loggi Prime – aos quais chama “Nutella”. Também não deseja ser entregador de refeições e fazer supermercado no iFood ou na Rappi: “prostitutas de duas rodas”. O que ele deseja é recuperar seu velho mundo desconstruído pela chegada das plataformas, do qual lembra com nostalgia e que associa à valorização e a um papel social positivado, com códigos, valores e uma ética próprios, substituído pela desvalorização.

É fator presente nas discussões, novamente, a desconfiança e a rejeição ao sindicato, visto como “testa de ferro” das empresas e defensores de CLT. Em uma dura crítica, um participante da conversa diz que o sindicato “sempre se vendeu para empresas de motoboy. Sindicato que só leva o seu pra fazer vista grossa, como sempre fez. Por isso que hoje está assim. Sindicato nunca fez nada por nós motoboy. E sim para empresas de motoboy”. Em resposta, um membro do sindicato diz que a entidade é “muito maior” do que os “novo militantes de agora” estavam fazendo: “quando você pensou em lutar pela melhoria da categoria eu já tava na luta, amigão”.

No decorrer dos dias de debate naquele grupo, as defesas dos PLs por seus respectivos defensores não pareceram suficientes, tanto para os entregadores de aplicativo assustados com a possibilidade de perder sua fonte de sustento, quanto para muitos “motoboys raiz”, veteranos que recusam maior regulamentação e, ao mesmo tempo, não confiam em políticos, sindicatos ou associações, e se mostram solidários aos irregulares. Contra a regulamentação, os “políticos” e as entidades, aparece um forte de discurso de união da classe e liberdade contra o Estado, os impostos e a polícia. Um motoboy regularizado diz não esquecer de quando entregava pizzas

sem capacete fugindo da polícia e, por isso, não apoia medidas que podem fazer um “cara de bora preta” levar a sua “motoca”. Outro diz:

“tem que respeitar quem é motoca. Não tem lei nenhuma que vai tirar o nosso trampo ninguém é ‘prime’, nós caímos nesse golpe de trampo em aplicativo, mas hoje palmas pra todos os guerreiros que romperam as dificuldades e levaram o pão pra casa, independente de ‘prime’ ou ‘start’. Nós é motoca raiz. Nada pode nos parar. Nós é humilde. Essa guerra não é contra nós. É a favor de nós. Jesus disse: todo reino dividido cairá e será derrubado. (...). Pensa lá na frente os policiais não deixar os manos trampa. Quem ama o que faz corre atrás pra não ser escravo do sistema sem grana no bolso” (Mensagem de entregador em grupo de WhatsApp).

Outro elemento significativo destas discussões foi a desconfiança com os políticos envolvidos. Cada um dos vereadores é desqualificado na conversa:

[Sobre Janaína Lima (Novo), contrária a ambos os PLs] “Vereadora que trabalha para os interesses das empresas bilionárias. Porque quem mais vai perder nessa história são as plataformas que hoje não tem custo nem responsabilidade nenhuma com que presta serviço. O Ifood a Rappi deve adorar essa vereadora”;

[Sobre Camilo Cristóforo (PSB), proponente do PL 130] “Mano, eu tive a desonra de falar com o criador da PL, um tal Camilo. O cara não tá nem aí. Se a lei passar ou não. Ele foi bem claro que só quer a cadeira dele na Câmara e mais nada. Será que ele está correndo com os motoca? Eles só lembram nessa hora de eleição”;

[Sobre Adilson Amadeu (DEM), proponente do PL 578] “Esse aí está é atrasando pai de famílias por estar sem um adesivo no carro [sobre motoristas de aplicativo]” (Intervenções de entregadores/motoboys sobre vereadores paulistanos).

Ainda que os três vereadores mantenham posições distintas e conflitantes em relação ao tema, todos os três são objeto de desconfianças por participantes destas discussões. Há, contudo, um elemento comum a estas rejeições: todos são associados a interesses do “andar de cima”, postos em oposição à classe. São “políticos” e “empresas bilionárias” contra “motocas”, “pai de família”. Mas este diagrama reserva um lugar particular às plataformas:

“Queria ver se não tivessem os aplicativos, hoje. Garanto para todos aqui que muitos que falam que tem que mudar, hoje não teriam o seu trampo. Como que iria ser pra trazer o sustento pra casa? Não teria. O governo não vai te dar mesmo. Isso todos aqui sabem como as coisas são. E tem mais: o nosso país está no vermelho. Sem expectativa nenhuma. Todos falam de crise. A crise nem chegou ainda. Quando você ver o que é a crise de verdade, vai ser a hora que nem app vai ter para trabalhar. Aí vamos ver como vai ser. Agradeça a deus para te proteger. E aos app que, são os únicos que estão no mercado gerando fonte de rendas. Deixa passar as eleições que vocês vão ver se algum político vai lembrar de nós” (Mensagem de entregador em grupo de WhatsApp).

Como discutido em outras passagens desta tese, os aplicativos são relativamente valorizados e defendidos como único agente a de fato oferecer uma saída durante a crise. No pragmatismo da sobrevivência, para muitos trabalhadores, os aplicativos ganham uma posição particular, descolando-se parcialmente do “sistema”. Ainda que reconhecida a intensa exploração no trabalho uberizado, as plataformas também são vistas como solução, em oposição

à responsabilidade, omissão ou conivência do Estado, dos governos e aos interesses escusos de sindicatos e políticos, associados à crise e às dificuldades do dia a dia.

As oposições com o “sistema” e os traços de solidariedade e identidade entre estes trabalhadores revelam, portanto, uma vivência compartilhada. Esta miríade de condições de trabalho operantes no mercado, seguem uma lógica nada aleatória: são diferenças de enquadramento legal, acesso e adequação de meios de trabalho, garantias, benefícios e remuneração, além da experiência nas ruas, que estabelecem não apenas diferenças, mas hierarquias. Uns enxergam nos outros signos de privilégio, ameaça e injustiça, mas também identidades derivadas de trajetórias em um mundo compartilhado de trabalho precário.

Como vimos, na discussão, as posições de alguns “motoboys raiz” que resistem aos aplicativos é firme e estridente. Esta determinação, contudo, vai ficando ilhada em um mar de entregadores de “app”. Assim, o retorno do mundo do “motoboy raiz” pende mais uma nostalgia e a afirmação de uma identidade do que um projeto capaz de se tornar hegemônico econômica e politicamente. No contexto de excedente de entregadores, a operação de motofrete que se dá à margem das plataformas passa a ser cada vez menor e menos sustentável. Daí a centralidade dos discursos que, apesar de serem menos convictos, expressam uma condição já majoritária e em expansão.

É esta urgência massificada que produz a rejeição de legislações que, apesar de prometerem direitos para o futuro, imediatamente oferecem restrição e obrigações incompatíveis com os recursos escassos e a emergência da sobrevivência. Posições que acabam por compreender um parcial alinhamento com plataformas, por parte dos trabalhadores, nos conflitos regulatórios. Joel, um entregador de trinta e três anos, com dois filhos e esperando mais um, me disse o seguinte, durante uma manifestação: “antes de ganhar bem eu preciso ganhar alguma coisa pra fortalecer (...) mas esses papos de sindicato, para mim, aí vai me atrasar. Então agora não é o momento pra isso”. As disputas entre placas vermelhas e placas cinzas, entre quem tem mais direitos e quem tem mais experiência e legitimidade nas ruas vai se tornando pequena e secundária frente à multidão que, além da urgência, não tem mais nada.

#### **7.4 Humilhações, golpes e violência no trânsito: justiça e inimizade**

Em outro momento, recuperamos o caso de Matheus Pires, entregador vítima de humilhações e ataques racistas por parte de um cliente em um condomínio de luxo em Valinhos, interior de São Paulo. Na ocasião, a articulação dos entregadores envolvendo família e colegas, por grupos de WhatsApp e redes sociais em que o vídeo circulava causando indignação rompeu

os circuitos da classe e chegou a meios de comunicação e celebridades. Ainda no caldo nacional do Breque dos Apps, que antecedeu em um mês a violência sofrida por Matheus, a questão da humilhação e da dignidade destes trabalhadores, bem como do preconceito racial e social nela implicados foi objeto de amplo debate público.

A “reparação” dirigida a Matheus envolveu presentes de celebridades, a arrecadação de uma considerável quantia e oportunidades de emprego. O iFood expulsou o usuário agressor e afirmou em nota que “Racismo é crime. Nós, do iFood, condenamos qualquer forma de preconceito ou discriminação e por isso nos solidarizamos com o entregador Matheus, vítima do crime racial praticado por um consumidor”, o que foi acompanhado também pela Rappi. Houve também a resposta de entregadores que, organizados em seus grupos de WhatsApp foram diversas vezes ao condomínio fazer buzinaços e roncar seus motores, levando os vizinhos a pleitear que o agressor deixasse de morar no local.

Enquanto todas as outras manifestações de apoio e desagravo a Matheus são exceções, dado que a maioria destes casos sistemáticos não alcança tal visibilidade, as respostas imediatas e diretas de grupos de entregadores são uma constante. No contexto de pandemia e intensificação do crescimento da classe, de mobilizações e ampla tematização pública das condições dos entregadores de “app”, casos de agressões e humilhações que já circulavam entre os grupos de WhatsApp passaram a circular ainda mais. Cresceram também os protestos em frente a residências e restaurantes, buzinaços, busca pelo perfil de clientes agressores em redes sociais e enxurrada de mensagens. Reações que oscilavam entre o escracho e a intimidação, como forma de estabelecer alguma justiça.

Em maio de 2021, um morador de um prédio de classe média em Santo André, região do ABC paulista, passou a humilhar um entregador após uma discussão sobre onde o rapaz deveria esperar até que outra moradora descesse para pegar sua encomenda. O motivo inicial da briga foi que o entregador pisou na grama. No conflito que se seguiu, o morador do prédio chama o entregador de “bosta”, e diz “por isso que você é um fodido na vida”, e então passa a ameaçá-lo: “você vai voltar aqui, pode deixar que vai ter um ‘presentinho’ para você”. A reação da vítima, Vinicius Freitas, de 24 anos, foi muito semelhante à de Matheus Pires: ambos mobilizam Deus e reivindicam o valor de seu esforço e de sua honestidade. Enquanto ouvia os xingamentos, Vinicius repetia: “espero que você encontre Deus em sua vida, para ele curar essa sua amargura”. Diante das ameaças, respondia “quem me protege não dorme”, referindo-se novamente à Deus. Em entrevista à página Viva ABC, Vinicius diz:

“Eu queria dizer que motoboy não é uma profissão pra ter vergonha. Eu tenho orgulho de trabalhar como motoboy. Pra mim é um complemento na minha renda, mas tem

muitas pessoas que vivem disso (...). [*queria dizer*] Para ele não fazer isso com as pessoas. Eu tenho a minha autoestima boa. Fiquei tranquilo com a situação. Soube levar com jogo de cintura. Só que tem pessoas que já não tem o psicológico muito bom e já ia ser diferente. E se ele está passando por alguma dificuldade, alguma situação na vida dele, para ele procurar Deus, porque só Deus que pode resolver a vida dele” (Vinícius Freitas, entregador, entrevista à página Viva ABC).

Vinícius gravou a agressão e as ameaças e compartilhou o vídeo em um grupo. Rapidamente as imagens passaram a ser compartilhadas em outros grupos de entregadores de toda a região. Assim como ocorreu em Valinhos, no dia seguinte, dezenas de entregadores fizeram um protesto em frente ao local, que estava resguardado por viaturas da polícia. O agressor era um policial militar aposentado, o que despertou medo nos entregadores e tornou a ameaça do dia anterior – um “presentinho” da próxima vez – mais séria. “Ele vai matar o entregador da próxima vez”, alertavam alguns.

Ao ver o vídeo, outros entregadores identificaram o agressor e disseram também já terem sido suas vítimas no mesmo condomínio. O mesmo ocorreu em Valinhos, após a circulação do vídeo com diversos entregadores reconhecendo o agressor que também os teria humilhado. Mas para além de agressores em série, importa as agressões em série: cada vídeo compartilhado nos grupos ou caso contado na rua desperta a memória de uma violência ou abuso semelhante vivido na pele pela maioria dos entregadores, em portarias de condomínio, elevadores, calçadas e pontos de retirada de pedidos. A experiência compartilhada marca o imaginário coletivo dos entregadores e a relação de fundo entre eles e os clientes.

Após a exposição do caso em Santo André, o agressor gravou um vídeo de desculpas. No vídeo, o ex-policial diz ter perdido a cabeça devido ao estresse. Segundo alguns entregadores, o que teria motivado o pedido de desculpas seria o incômodo dos vizinhos, com medo de sofrerem boicotes por parte dos entregadores. No vídeo, com semblante preocupado, o agressor deixa claro a influência da reação dos entregadores: “A gente é ser humano, a gente erra e acaba fazendo coisa que não queria. Peço perdão e espero que você entenda a minha situação, né? *Hoje eu fui sair de casa e fui perseguido por um monte de motoboys*. Isso não é legal. Fica aqui a minha desculpa, o meu perdão para você”.

Neste caso, os entregadores comemoraram o sucesso de sua própria justiça. Mas não é sempre assim, especialmente nos casos com acidentes fatais no trânsito. As experiências próprias de justiça são acompanhadas pela sensação de desproteção e desvalor perante as empresas, os usuários e as autoridades públicas, como vimos na reconstrução do caso da morte do entregador V.O., em São Paulo. A percepção da impunidade fundada em sua desvalorização se traduz em descrença, frustração e raiva, compartilhadas e elaboradas com os colegas e vividas individualmente como sofrimento psicológico e como matéria de experiência espiritual,



em uma tentativa de dissipar e superar as hostilidades do mundo por meio da fé, mantendo o foco em “trabalho, sustento e família, o que realmente importa”. Também no caso de V.O., a família e um grupo de entregadores fez protestos em frente ao local de trabalho da responsável por sua morte, na região central de São Paulo. Com buzinaço de motos ao fundo, parentes seguravam uma faixa preta em que se lia “Luto! A família e os amigos pedem justiça!”.

Em outra ocasião, em 23 de julho de 2021, um protesto de entregadores fechou a Avenida Rebouças, em São Paulo, para denunciar a morte de um entregador, atingido por um ônibus. Desta vez o protesto contou com a convocação e participação do sindicato, mas atraiu entregadores que passavam pelo local e, principalmente, chamados pelos grupos de WhatsApp. Muitos não sabiam do protesto, mas, ao verem nos grupos, decidiram “encostar”.

O caso tinha uma particularidade: a reivindicação para que a prefeitura retirasse uma ciclofaixa colocada na avenida, responsável pela redução das faixas para carros e ônibus e, conseqüentemente, pelo estreitamento do corredor pelo qual as motos passam em alta velocidade. As faixas e cartazes diziam: “não queremos mais mortes de motoboys”. Um dos entregadores presentes indagou: “quem decide que tem que proteger o ciclista, que muitas vezes tá ali por uma diversão, e não o pai de família que tá no seu corre?”. Respondendo o chamado pelo WhatsApp, outro entregador esbravejou: “Que ódio de quem não tá nem aí pro trabalhador e faz as coisas de qualquer jeito sem pensar no trabalhador, no pai de família. Vamo encostar sim. Esses caras que tão no poder só querem que nós se foda”.

Em comum, estas manifestações têm o seu caráter duplamente instantâneo, no meio urbano e digital. Além disso, a centralidade da vida e da dignidade, de sua urgente e inadiável afirmação contra a agressão que desvaloriza e ameaça o sujeito física e moralmente. Nestes protestos, o corpo coletivo e híbrido, formado pelos sujeitos e seus meios de trabalho que se convertem em demarcadores de presença, se reúne como um enxame em frente a casas e condomínios, restaurantes, locais de trabalho e avenidas para afirmar uma vida não garantida e percebida como descartável. Esta afirmação constitui um ensaio de justiça, ao mesmo tempo em que denuncia seu não pertencimento ao mundo efetivo do direito.

Apontam, portanto, uma fratura excludente que deixa determinadas vidas expostas, Mas, ainda assim, uma vida que é afirmada através da mobilização de redes que envolvem familiares e “guerreiros”, construídas através de seus instrumentos cotidianos de “batalha”. Em alguns casos, ganham mais atenção e estas redes se prolongam, mas nem sempre e nem mais frequentemente. Na ausência de redes de proteção, são as redes privadas e comuns de sobrevivência que se oferecem como espaço e instrumento de reconstrução de alguma ética, em ensaios de justiça que, pressionados pela urgência e pela indignação, alimentam vetores de

intimidação e violência, mas também de refúgio na fé e de desconfiança com a experiência pública. Linhas de um anseio dúbio por justiça e reparação ou, então, inimizade.

\*\*\*

## 8. Algumas considerações sobras as políticas do trabalho uberizado

Nos últimos capítulos, procurei reconstruir e discutir a construção política de motoristas e entregadores de aplicativos, como uma terceira camada de constituição de suas classes, no contexto de uma crise multidimensional que se prolonga neste início de século. Em um panorama inicial, verificou-se a distribuição geográfica, temporal e temática desta construção política, relacionada tanto às dinâmicas e conflitos determinados nas rotinas do trabalho uberizado, quanto aos vetores fundamentais da crise econômica e política, como o desemprego, a inflação e o preço dos combustíveis.

Fundamentalmente, estes protestos e manifestações se dão a partir da condição de precariedade induzida e rotinizada típica do neoliberalismo maduro, em sua crise e radicalização. As inscrições públicas destes sujeitos precários se constroem a partir de suas redes de convívio e trabalho cotidianas, de solidariedades comuns e privadas fundamentais diante da ausência de garantias e redes de proteção sociais. Mobilizam seus recursos e espaços de trabalho na produção política de suas urgências e de si. E articulam-se com uma série de outros atores, de modo pragmático e descontínuo, a depender da (des)ordem do dia. Os aliados de hoje são os adversários ou inimigos de amanhã. Esta é a regra daquilo que não dispõe de uma medida pública.

As lutas destas classes buscam criar um espaço de reconhecimento e valorização no interior de regimes de distribuição do espaço, dos recursos e dos papéis nos quais elas não têm parte. A afirmação de sua condição humana e de demandas inadiáveis é acompanhada, nestas inscrições públicas e institucionais, pela reivindicação de não fechamento e ampliação do espaço e das condições de sobrevivência, partido do pressuposto de sua não garantia.

Busquei na reconstrução e discussão de casos de mobilização política de grupos de entregadores e motoristas de aplicativo de São Paulo identificar e avançar na compreensão das dinâmicas e mecanismos que elaboram e traduzem o cotidiano em inscrição política e, assim, o ressignificam, ao mesmo tempo, para estes sujeitos, eles próprios em seus espaços e relações, e para outros atores e fatores que com eles se cruzam em diferentes terrenos. Para Rancière (2018), a conversão da instância em que se vive em uma instância da qual se fala e se instaura um litígio com a ordem posta. O que corresponde propriamente à política. Política em seu estado bruto ou, então, ambíguo, para ficar com a expressão de Rosana Pinheiro-Machado para se referir a sequência de revoltas de grupos sociais precários que caracterizam e determinam a dinâmica política da crise no Brasil contemporâneo. Os casos analisados aqui compõem este mesmo quadro.

Em alianças, choques ou disputas com outros grupos e sujeitos, atravessando e impondo distorções imprevistas a campos e relações, estas classes produzidas pela radicalização neoliberal participam da (re)produção da crise da democracia, bem como de ensaios e projetos de novas hegemonias ou recomposições políticas em seu interior. Me pareceu pertinente identificar nestas experiências, portanto, modos de subjetivação, sentidos e enunciados e estruturas institucionais e relacionais nelas produzidas, que pudessem contribuir para situar estas classes e compreendê-las em contexto e perspectiva.

### **8.1 O corpo da classe**

O primeiro elemento a reter desta observação é a conversão das redes e meios de sociabilidade em matéria prima a construção política. Grupos de WhatsApp, canais no Youtube, celulares, carros, motos e bicicletas, os limitados espaços de breve encontro presencial e as habilidades, formações e qualificações individuais são reprogramados em ferramentas de inscrição política. Esta conversão, contudo, não configura um plano determinado pela decisão racional e finalista de um sujeito ou grupo. Antes, trata-se de um processo molecular em que dificuldades e obstáculos cotidianos vão sendo enfrentados artesanalmente e adensando relações, espaços e instrumentos que, pouco a pouco e de forma distribuída e descentralizada, conformam uma malha comunicativa, ao mesmo tempo subjetiva e operacional, que passa a ser o corpo descontínuo em formação destas classes.

O fundamento deste processo é a resistência e a recusa à atomização e anonimização imposta pelo regime de trabalho nos aplicativos. Grupos de trocas de mensagens, canais de vídeos em primeira pessoa, equipes e grupos que se rotinizam em bolsões e saídas de cozinhas e mesmo habilidades individuais reconhecidas por colegas são elementos coletivos e relacionais imprevistos nos regimes uberizados, estruturados na individualização do corpo, das tarefas e do planejamento, no movimento permanente e na competição. Cada um destes inventos e relações são construídos no interior do regime de trabalho e da operação do mercado – de seu tempo e de seus meios – e contra a sua orientação fundamental.

Não são construídos, no entanto, imediata e conscientemente como ferramenta política orientada diretamente a um fim reivindicativo ou representativo. Mas como medidas de superação da solidão, da insegurança, da desvalorização e, ao mesmo tempo, em alguns casos, como aposta de ampliar rendimentos e estabelecer mercados paralelos. São formas cotidianas de afirmação da interdependência contra a sua condenação neoliberal, deserções à

autossuficiência e seu fracasso contratado e, ao mesmo tempo, compensações coletivas ao desfazimento do público. Zonas indeterminadas entre o privado e o esboço de algo comum.

A agudização dos conflitos no interior do regime de trabalho provoca uma espécie de deriva política do cotidiano, de seus espaços, relações e instrumentos. Determinam-se, assim, novas funções, sentidos e espaços que se oferecem à elaboração e consolidação de elaborações compartilhadas internamente e, ao mesmo tempo, de sua inscrição no mundo, em outros espaços e com outros sujeitos, que foge ao sentido que determina seu encontro. O acúmulo desta experiência política adensa tal estrutura e impõe a continuidade e conexão, comumente conflituosa, entre suas diversas expansões particulares e multicêntricas, implicando a rotinização e a ampliação da escala de sua intervenção.

Esta estrutura política, para ambas as classes, é, portanto, um corpo híbrido e multidimensional: urbano, digital e corpóreo, ancorado em dispositivos e relações próprios ao trabalho e à sobrevivência cotidianos, além de sobrepor-se a empreitadas e agenciamentos situados nas relações de mercado, internas ou externas ao núcleo dos mercados uberizados. De todo modo, ela lhe é própria, sendo indissociável das formas cotidianas de vida e trabalho.

## **8.2 Aparecimento e reuniões públicas: instauração do litígio**

Em diferentes momentos, ao longo desta meia década, motoristas e entregadores de aplicativos foram às ruas em manifestações e protestos visando melhores condições de trabalho, mais respeito e segurança e a não restrição de suas atividades de sustento pela legislação. Uma das características mais marcantes destas lutas é a imposição de seu aparecimento público a partir da subversão de meios, espaços e papéis sociais. Ao suspenderem as atividades e as condutas esperadas, estes sujeitos suspendem a ordem de distribuição do que lhes cabe e do que não lhes cabe, perante o Estado, o mercado e a sociedade. Mas também perante a si próprios, indagando e provocando qual o lugar do pragmatismo da sobrevivência em cada situação. Parar ou não parar? Falar ou calar? Fazer a cidade andar ou interromper os seus fluxos?

Este aparecimento público prefigura o que se afirma: o caráter inadiável das demandas e a premência da sobrevivência. Indissociável dos processos e necessidades da vida, estes protestos subvertem o lugar e a função de corpos, veículos, celulares e da malha urbana e digital. De fatores de trabalho massificado por demanda e conta própria – individual, anônimo, genérico e descartável – tornam-se dispositivos de reivindicação, de apoio e reconhecimento, centrados na afirmação de uma condição antes de mais nada humana e de um valor sonogado que busca se provar em ato.

### 8.3 “Império da urgência”: políticas neoliberais

Assim como na análise dos regimes de trabalho, a melhor abordagem para estas formas políticas não me parece ser a de um exacerbado ineditismo vinculado associado à tecnologia. O que não significa negar suas particularidades, sua historicidade e seu caráter recente e transformador. Mas mais importante na caracterização deste corpo político me parece ser o apontamento de seu caráter imanente, urgente e imediato. O que aqui se refere a um fenômeno político determinado pela precariedade e sua indeterminação: uma política que precede o direito. Isto não significa afirmar que a política destes sujeitos se encerra neles próprios. As políticas destas classes se constroem em permanente composição e inclusive se confundem com construções outras que lhe atravessam, como pudemos ver. Ao invés de isolamento ou pureza, falo da presença como condição.

Em outras palavras, as experiências de construção política destas classes são marcadas por uma tendência à recusa e deserção frente a fatores alheios a sua experiência cotidiana, imediata e urgente, tanto do ponto de vista das formas e instrumentos quanto do ponto de vista dos objetos e objetivos. Ou ainda, que mediações institucionais ou programáticas, que impliquem distanciamento e descolamento da classe e de suas prioridades, no tempo (para o futuro, além do agora) e no espaço físico ou institucional (para longe destes sujeitos) não se rotinizam e estabilizam como *sua* construção. Sugiro chamar esta afirmação da presença e do agora como “império da urgência”, o que se relaciona diretamente com a ideia de uma construção política contra *a* política.

No contexto do capitalismo democrático e da social-democracia, consolidado no pós-guerra, as classes trabalhadoras estabilizadas e garantidas transitaram, no interior de um acordo histórico com os capitalistas no âmbito Estado, a uma política de classe construída em chave cumulativa e não imediata, em termos programáticos; e mediada e centralizada, do ponto de vista organizativo. O que configura um duplo deslocamento daquilo que é imediato. Esta construção é um dos pilares do capitalismo democrático e a promessa da universalização de seus benefícios constituiu-se como pilar de sua longa hegemonia.

Vistas historicamente como atrasos ou desvios, as políticas da urgência nunca cessaram, no centro ou nas periferias do capitalismo, sendo combatidas como ameaças ou pacificadas pela promessa de integração. A radicalização do neoliberalismo põe as políticas da urgência, em sua imediatez e ambiguidade, no centro do problema da hegemonia. O esvaziamento objetivo e subjetivo da integração é determinado pela erosão da capacidade do Estado em garantir

desenvolvimento planejado e estruturas de solidariedade social. O que se faz ver, no Brasil, na dupla crise do lulismo e do regime de 1988.

As referências políticas de caráter mediado e cumulativo e suas promessas de integração e universalização da cidadania são gravemente enfraquecidas por uma experiência de sobrevivência que se dá em suas ruínas. Não deixar o certo pelo incerto se torna uma condição majoritária e hegemônica. Procurei associar este “império da urgência” ao caráter inadiável das demandas e necessidades de classes não garantidas, que impõe o imediato como condição da vida e interdita acordos e promessas que coloquem em risco o que se tem hoje pelo que se pode eventualmente ter amanhã. Este campo de sentidos envolve completamente o tema dos direitos. Para estes trabalhadores uberizados, em suas articulações e mobilizações coletivas, a luta pela garantia do trabalho precede – e a ausência de seu risco condiciona – a luta por direitos.

Esta dinâmica opera especialmente nas lutas que se dão no terreno legislativo e regulatório cujos debates, até o encerramento desta pesquisa, girou em torno da proibição ou restrição destes mercados e regimes de trabalho. Foram eles, na crise, a única ou mais acessível, viável ou legítima alternativa de renda e sustento para um contingente que superou um milhão de pessoas. A luta por direitos associados a um trabalho não garantido, nestes termos, lhes é estranha, sendo prioritário manter a fonte de sustento.

Esta posição vem reforçar um não pertencimento massificado à esfera de direitos e garantias que, justamente, precede e impulsiona a experiência de sobrevivência igualmente massificada nos aplicativos. Além da experiência vivida da desgarantia e da sobrevivência por conta, há uma ruptura do Estado com a promessa de integração e a celebração do empreendedorismo, como projeto de estabilidade e realização. Daí o caráter não ser prioritário da luta por direito, seja como experiência seja como horizonte.

Este não pertencimento ao mundo dos direitos determina toda uma cadeia de relações de dissociação e conflito destes sujeitos com os campos discursivos e instituições que conformam o regime de 1988 e, especialmente, sua fração de extração social-democrata ou socialista, informada e orientada pela cidadania, pelo universalismo e pelos direitos de trabalho. Sustentei que o contexto de acoplagem dos regimes uberizados no Brasil é o da radicalização neoliberal, expressa na desconstrução objetiva e subjetiva do emprego e da solidariedade pública e na celebração de um projeto nacional da sobrevivência por conta. É possível avançar para a ideia de que as lutas das classes uberizadas se dão fora do registro dos direitos do trabalho e da cidadania, não como projeção ideológica exterior, mas como razão própria às formas de vida consolidadas neste registro e determinadas por sua urgência.

O fenômeno descrito é neoliberal em sua completude. Não no sentido de sujeitos convencidos ou manipulados a defender um programa neoliberal e a construção de um mundo futuro nesta chave. Mas de sujeitos cuja vivência se dá no interior da consolidação desta metamorfose e radicalização, que tem na erosão das instituições e campos discursivos do regime político liberal-democrático, o duplo da implosão político-econômica de regimes de garantia e integração. Desconstruída e suspendida esta garantia, se desfaz o pertencimento presente a projetos ancorados no universalismo, no longo prazo e em direitos futuros.

Além de serem frentes de recomposição das formas de acumulação na crise, os regimes uberizados de trabalho participam do governo desta realidade multitudinária, racionalizando e gerindo o despertencimento e desgarantia no momento de sua agudização. O esvaziamento da adesão e da expectativa nas capacidades transformativas e promotoras da democracia, como via para o bem-estar, se faz acompanhar da instalação de um dispositivo garantidor da mobilização total pela sobrevivência, cumprindo o papel de tornar subjetivamente viável apostar na sobrevivência e não cair em desespero, o que é fundamental para a manutenção da ordem.

#### **8.4 Lutas regulatórias: direito a lutar pela sobrevivência**

No plano político-regulatório, estas classes celebram alianças com forças políticas de orientação liberal que se comprometem a manter o regime de sobrevivência posto, visto que outras forças políticas não são capazes de lhes oferecer alternativas ou garantias imediatas. Ou, ainda, ameaçam-lhes a forma de sobrevivência encontrada ao defender a restituição de uma estrutura de direitos e formalização anteriormente estabelecida, cujo reestabelecimento não garante a sua integração. Ou seja, direitos de *outros* cuja defesa implica o seu prejuízo. “Direitos”, assim, convertem-se em “privilégios”, na perversão neoliberal descrita por Telles (2013), descontinuando a relação entre direitos, cidadania e universalismo no transcorrer dos conflitos regulatórios e legislativos. A experiência de representação, nestes casos, se converte em experiência de resistência ao Estado, em defesa da sobrevivência.

Conjuntamente, este processo é reforçado pela dinâmica da crise, que associa na trajetória destes sujeitos o governo de Dilma Rousseff (PT) e a esquerda ao desemprego e à crise econômica. A sobreposição destas diferentes camadas estruturais e conjunturais da crise reforçam uma tendência ao distanciamento destes trabalhadores em relação às forças políticas de esquerda e progressistas, partidos e sindicatos. Estes atores transitam entre registros de estranhamento, responsabilidade, omissão e atuações propriamente contrárias às (únicas)



formas de sustento de que dispõem estes sujeitos. O que é traduzido como disposição em inviabilizar a sua sobrevivência. Portanto, uma situação lida como inimizada.

No terreno regulatório destes mercados, as classes uberizadas tendem a coalizões não apenas com forças políticas economicamente liberais, mas também com as empresas-plataformas, o que se deve ao papel destas empresas no contexto da crise. Ao mesmo tempo em que denunciam a exploração e a manipulação do trabalho por parte das plataformas, predomina nestas classes o reconhecimento de que elas oferecem uma alternativa, sem a qual muitos não teriam sido capazes de proporcionar sustento para si e suas famílias e se livrarem de dívidas. Bem ou mal, as plataformas são parte da solução encontrada.

A defesa da liberalização da exploração do trabalho funciona como pedra angular da coalizão conformada por setores liberais, empresas e trabalhadores uberizados. Para uns, trata-se da liberdade para explorar o trabalho, para outros, da liberdade para ser explorado. Do ponto de vista dos trabalhadores, a participação na coalizão é determinada pela urgência em ter seu trabalho explorado, o que significa garantir a sobrevivência individual e familiar em contexto de ausência de outras ou melhores alternativas.

### **8.5 Luta de classes: liberdade, redistribuição e reapropriação**

A coalizão destas classes com as empresas-plataformas contra a restrição dos serviços, contudo, é um fragmento de sua construção política. As articulações e mobilizações se prolongam em lutas diretas contra as empresas e por melhores condições de trabalho: pela ampliação dos rendimentos, por acesso a informações relevantes para a otimização das estratégias de ganhos e segurança, pelo aumento do controle sobre usuários-consumidores para reduzir riscos de golpes e assaltos, pelo fim dos bloqueios e exclusões indevidas e pelo direito de defesa. São lutas que, fundamentalmente, reivindicam o estabelecimento de relações mais equitativas e equilibradas com outros elementos do mercado, sejam usuários-consumidores ou as próprias plataformas. Estas lutas, em suas formas predominantes, não visam romper com o modelo do trabalho sob demanda, mas ampliar a previsibilidade e o retorno e, assim, a capacidade de conquistar os recursos necessários à sobrevivência.

Em geral, não há reivindicação por salários, recebimentos fixos, contratos de trabalho e estabilidade. São lutas que buscam elevar a condição do trabalhador no interior do modelo, de modo a ampliar suas possibilidades e capacidades de sucesso na empreitada de “fazer ganhos”. Podem ser consideradas conflitos distributivos no interior do mercado, focados em recalcular e redistribuir as partes: do ganho, da proteção e do controle, e da informação. No interior do

regime plataformizado, a construção política da classe elabora e reivindica o reconhecimento de seu caráter essencial e o que seria a justa distribuição daquilo que é produzido e valorizado na operação ampliada dirigida pelas empresas-plataforma.

Há aqui uma passagem importante de ser reforçada: o trabalhador individual é descartável, mas o trabalhador coletivo é essencial. A inscrição política coletiva, portanto, altera fundamentalmente a sua condição no diagrama consolidado de funcionamento do mercado, como efetivo modo de subjetivação. É esta elaboração constitutiva dos sentidos e subjetividades compartilhados destas classes e sua tradução em articulações, mobilizações e intervenções públicas que sustenta a sua reivindicação junto às plataformas e seu desafio interno: como conformar, no momento do enfrentamento, este trabalhador uberizado coletivo que, diferentemente do trabalhador individual, é capaz de afirmar seu caráter essencial e, conseqüentemente, forçar a revisão da distribuição das partes neste mercado.

O reconhecimento das necessidades humanas básicas que, no contexto descrito de desconstrução dos vínculos e de garantias, só pode ser alcançado no trabalho por conta, é o que sustenta a reivindicação junto ao poder público pela não restrição da atividade. Já na luta direta com as plataformas, além desta afirmação individual das necessidades de sobrevivência, a valorização passa pela coletivização do trabalhador e afirmação de seu caráter essencial, na contramão da desvalorização individual que fundamenta o modelo.

Estas lutas reivindicam, ainda, o reconhecimento de sua participação no acúmulo e concentração de recursos que permite a expansão e a eficiência do mercado. O que pode ser lido na chave de uma luta não apenas redistributiva, mas por reapropriação das capacidades técnicas reunidas nas funcionalidades do aplicativo. Ou seja, que tais funcionalidades atendam suas demandas operacionais no cotidiano de trabalho, ampliando sua autonomia e reduzindo a esfera de sua subordinação. Lutas que instauram, portanto, um litígio relativo à ordem do autogerenciamento subordinado (Abílio, 2019), redistribuindo suas partes.

Ainda que a aliança entre trabalhadores e empresas se descontinue na passagem da luta regulatória para a luta distributiva, um fator se mantém: em ambas as lutas há uma predominante rejeição ao regime estável de trabalho fundado em jornada e salários fixos e na responsabilização do patrão condicionada pela exclusividade do vínculo. Esta recusa pode ser atribuída, em parte, ao receio de que as empresas-plataforma deixem o mercado nacional ou municipal em caso de ampliação dos custos e responsabilidades, o que se fundamenta na ameaça explícita neste sentido por parte das empresas. Outra parcela desta recusa pode ser atribuída, ainda, ao ambiente ideológico no qual o regime celetista é apresentado como causa

do afastamento dos investimentos e da retração nas disposições do empresariado em criar empregos, devido a excessivos custos e responsabilização. O que reforça o primeiro ponto.

No entanto, há uma terceira explicação à recusa do regime CLT nas pautas da construção política destas classes: a experiência no emprego e a subjetividade construída em seu entorno. Uma parte majoritária dos motoristas e entregadores ganha entre 1 e 3 salários-mínimos e desfruta, em meio a todos os descasos, violências e precariedades da atividade, de uma experiência que não passa por cobranças cotidianas referentes ao tempo e ao desempenho no âmbito de uma relação direta e corporificada de subordinação e ameaça – o que se resume na fórmula: “não ter chefe e não ter horário”.

Vimos em outros momentos, como todos estes elementos estão presentes nos regimes uberizados, mas sob formas particulares: racionalizadas, impessoalizadas e dissolvidas na interface tecnológica e no fracionamento do tempo. Se isto quer dizer que os regimes uberizados não eliminam os fatores pressão, cobrança, subordinação, ameaça e desvalorização, também quer dizer que estes fatores não lhe são exclusivos, pertencendo também, a seu modo, às experiências anteriores de parcela significativa dos motoristas e entregadores de aplicativos em empregos precários. Empregos estes inviabilizados pela demissão, pela rejeição ou por avaliada insustentabilidade, que levam aos aplicativos.

Daí o fato das subjetividades construídas a partir das experiências recentes de emprego não serem suficientes para disputar e pautar a construção política destes sujeitos e suas lutas, a partir destas novas formas de vida. Destaca-se a significativa valorização entre as classes da ausência de chefes, horários e exclusividade, algo a não ser perdido. Sua defesa não se dá por puro gosto ou predileção, mas também por proteção: não ser demitido e não depender de uma só empresa, salário ou jornada. Pragmaticamente, esta valorização é relacional e não essencialista. Não se deve a desconhecimento da subordinação, da pressão ou da exploração nos regimes uberizados, mas a compreensão de sua forma particular.

## **8.6 A luta contra a morte violenta**

Há uma terceira frente de lutas na construção política destas classes que merece atenção, aquela referente à violência e a À (in)segurança. O trabalho nos regimes uberizados de viagens particulares de carro e entregas de pequenas cargas, em seu estabelecimento no Brasil, implica exposição constante destes trabalhadores ao risco de morte violenta. Seja como resultado de ações criminosas, seja como resultado de ocorrências no trânsito. Massificadas e sistemáticas, estas experiências motivam uma luta sempre emergencial. Afinal, estar vivo é condição e

motivo para a busca por sobrevivência. A vida, também neste caso, precede o direito e se impõe como condição imediata e inegociável do convívio. A recusa em reconhecê-la nestes termos é assumida, novamente, como sinal guerra.

Estas lutas ativam uma série de sentidos contraditórios e, por vezes, incompatíveis com um diagrama universalista de direitos e um regime democrático, dotado de certo nível de conciliação entre igualdade e pluralismo. Falo das reivindicações por ampliação e adensamento da vigilância e do controle, estatal e privado, além da discriminação de pessoas e territórios fundada em critérios racistas e classistas, além do punitivismo. Todo este imaginário de um Estado de segurança para responder a um estado de insegurança, nos termos de Mbembe (2021), corrói as instituições e as lógicas democráticas. Mais ainda, quando evoluem em dinâmicas de proteção e justiça privatizadas, associadas ao porte de armas de fogo e práticas de linchamento e punições exemplares, em uma espetacularização midiática e celebrada em larga escala.

Ao inscreverem publicamente sua emergência, estas classes impõem a outros atores não apenas as ocorrências, mas também este imaginário compartilhado, como fator de conflitos e alianças. Ao buscarem soluções inadiáveis frente ao risco de perder a vida violentamente e fazer justiça aos que a perderam, a tergiversação só pode ser assumida como indiferença ou inimizade. A experiência e seu processamento político por parte destas classes, portanto, é elemento relevante da construção de posicionamentos e respostas de outros atores. A premência e a dramaticidade da questão produzem, inclusive, coalizões inusitadas, pois fruto da pressão e do deslocamento de sujeitos e posições de seus lugares de origem, redesenhando o campo político. O que não ocorre apenas nessa temática.

As lutas determinadas pelo “império da urgência” acabam por constituir coalizões imprevistas, contrárias ou favoráveis a suas reivindicações inadiáveis: liberais sendo postos na desconfortável posição de cobrar empresas publicamente para que atendam reivindicações de trabalhadores que não contratam; socialistas cobrando o compromisso do comandante da polícia com a instalação de centros de vigilância e mapeamento de áreas de risco nas periferias, conservadores discursando contra a superexploração de trabalhadores.

Contra as hipóteses de onipresente manipulação externa, comumente mobilizadas para descrever as inscrições políticas precárias, procurei sugerir que a construção política das classes de motoristas e entregadores, cada uma a seu modo, acabam por dirigir outros campos e atores políticos a partir de seus movimentos, tanto na questão regulatória, quanto nas lutas por melhores condições de trabalho ou por mais segurança. Direção lastreada no caráter imediato e urgente de suas formas na construção política e conflitos, que neutraliza o conflito abertamente ideológico, subordinando as forças políticas envolvidas. Isto é, se os trabalhadores precários

são manipulados, também é verdade que eles manipulam. Ou, ainda, são sujeitos dotados de razão e agência próprias, que afirmam em suas políticas.

### **8.7 A direção da política**

O conflito político-partidário e abertamente ideológico, tão presente no período estudado, é objeto de uma (tentativa de) interdição na construção política destas classes, em favor de suas demandas imediatas e inadiáveis e, ao mesmo tempo, de sua unidade de ação, vista como condição de efetiva intervenção pública. Nenhuma das reivindicações empreendidas por estes sujeitos pode ser, no momento em que são deflagradas, adiadas, sob o risco de a vida deixar de ser viável, econômica e fisicamente. A subordinação de suas pautas e mobilizações a quaisquer campos discursivos e estratégias que as secundarizem são recusadas sistematicamente, inclusive como condição de não implosão do corpo coletivo que as sustenta. A “briga política” provoca cisão e sem unidade não há força para se fazer ver e ouvir, dada a fragmentariedade descartável de um regime marcado pela sobra.

Ao longo da discussão neste capítulo, a partir do panorama geral e dos estudos destes casos, podemos identificar três dimensões de sobrevivência que orientam e balizam a construção política destas classes: a sobrevivência econômica ligada ao trabalho, a sobrevivência física ligada à (in)segurança e violência e a sobrevivência moral ligada ao respeito e ao reconhecimento destes trabalhadores. As diversas alianças e coalizões são construídas pragmaticamente em torno destas três linhas, neutralizando o conflito político-partidário e abertamente ideológico.

Com isto não quero dizer, como procurei deixar claro na discussão, que estas construções são imunes ou alheias a campos ideológicos ou que não componham, reproduzam ou participem, elas próprias, de seus conflitos. Sem dúvida o fazem. Como procurei demonstrar, a defesa da liberalização da exploração do trabalho é componente também ideológico. Isso vale também para a negação autoritária ou tecnocrata da política. O que busco sustentar é que estes sujeitos e grupos não se filiam ou reconhecem pertencimento, em sua inscrição pública e coletiva, a campos ideológicos e partidários estruturados e assim entendidos. Antes, os recusam e deles procuram blindar-se.

Naturalmente, estes conflitos mobilizam paixões e geram discussões, afetando visões de mundo e disposições políticas. Especialmente, em momentos de agudização dos atritos envolvendo as grandes frentes políticas nacionais no período: o bolsonarismo, o lava-jatismo e a extrema direita, o lulismo e as esquerdas, e setores liberais situados mais ao centro ou mais à

direita, além das composições conjunturais entre eles. No entanto, estas paixões e alinhamentos são sistematicamente abalados pelo pertencimento e pela experiência de classe. Suas jornadas de construção política e a forma como instam atores e instituições políticas a responder a suas demandas imediatas e inadiáveis expõe e reforçam a figuração de classes imprevistas e sem lugar, sem representantes, alheias às prioridades do conflito político-partidário e abertamente ideológico.

Dada a sucessão de governos de orientações tão diversas no período e a continuada deterioração das condições econômicas, reforça-se uma percepção de frustração e de ceticismo com a política. Neste sentido, mesmo que tenha representado uma promessa de ruptura com o “sistema” e uma projeção de reconhecimento, escuta e proteção dos “esquecidos”, “traídos” e “abandonados”, Jair Bolsonaro e seu governo são objetos de um desgaste e de uma deserção significativas determinadas pela persistência e aprofundamento da precariedade, o que se manifesta de forma privilegiada na temática dos combustíveis, do trabalho e da renda. Seja por omissão ou impotência, o fato é que Jair Bolsonaro não logrou elevar o padrão de vida e ou ao menos tirá-lo da zona de permanente risco à miséria em que se encontra, para enorme e crescente parcela, desde 2015.

Dada a manutenção da precarização da vida após mudança tão radical, o conflito político-partidário e abertamente ideológico é figurado na chave do estranhamento, como algo alheio que não participa e nem efetivamente informa caminhos para a melhora da vida. Muitas vezes, a discussão política assume mais o papel da distração, por vezes denunciada como “manipulação”, em outras apenas curtida com provocações e gozações. A “briga política” não muda a vida e só interessa aos “políticos” e ao “sistema”, aos “ricos” e “poderosos”, não ao “pai de família”, “pobre”, “trabalhador”.

Não ter “político de estimação” tornou-se expressão corrente para indicar a fadiga e a desidentificação com a hiperexcitação do conflito político-partidário e abertamente ideológico no cotidiano e, ao mesmo tempo, para convertê-la em alguma indignação com o “sistema”, já que “são todos iguais”. Este misto de fadiga com indignação produz projeções pendulares, que oscilam entre a estridente afirmação antissistêmica e a afirmação da pacificação e desideologização da política, visando a estabilização por meio da suspensão de um conflito que, afinal, “não vale a pena”.

Este movimento complexo e contraditório é reforçado pela experiência de construção política destas classes, que não são fortalecidas pela partidarização e ideologização de seus conflitos, mas enfraquecidas e fragmentadas, interna e externamente. Ao mesmo tempo, em suas jornadas de mobilização, as representações polares e radicais destes conflitos são

desconstruídas pelo comportamento e as aproximações de políticos, partidos e militantes de diferentes campos, muitas vezes incompatíveis com seus diagramas discursivos.

O “império da urgência” determinado por estas formas de vida e suas experiências de articulação e mobilização, portanto, acaba por alimentar e reforçar uma postura cética diante da política, que oscila entre a projeção antissistêmica, que desqualifica a política representativa e sua institucionalidade pluralista, desejando soluções externas que lhe suplantem os conflitos ou leve-os ao plano privado; e uma projeção técnica, gerencial e pragmática dos problemas sociais e coletivos, que tem por condição sua despolarização, despartidarização e neutralização ideológica.

## **8.8 Composições e recomposições**

O relativo desengajamento dos conflitos político-partidários e abertamente ideológicos parece fortemente impulsionado pela persistência da precariedade da vida e do trabalho, fator que pode ser situado analiticamente atribuído à crise e à radicalização do neoliberalismo. A afirmação das plataformas como espaço de sobrevivência na crise – em oposição à política, “responsável” por ela –, e a consequente defesa prioritária da permissão e não-restrição dos serviços, determina, como discutido, uma afinidade maior entre estes trabalhadores e as forças políticas economicamente liberais. O que vem reforçar a afinidade de fundo que se estabelece entre a defesa de um programa neoliberal de flexibilização de vínculos e garantias sociais e individualização das responsabilidades e as formas de vida efetivamente vividas neste registro, que passam a depender de – antes do que defender – estruturas privadas e individualizadas de sustento e viabilização da sobrevivência.

Naturalmente, a defesa destas estruturas por parte de quem as impulsiona converge com a dependência em relação a elas por parte daqueles que não dispõe de outras alternativas, o que vale também para a sua relativa valorização no contexto de desconstrução objetiva e subjetiva destas alternativas e garantias. Procurei apresentar estas aproximações como movimentos fundamentalmente pragmáticos, que não devem se confundir com celebrações efusivas e nem afastar críticas e confrontações. Tais alianças são marcadas por permanente desconfiança.

Se, do ponto da sobrevivência econômica, a relação com o campo político de extrema-direita se vê enfraquecida, é necessário reforçar a centralidade da sobrevivência física e moral, como fundamentos da inscrição política destas classes, tão urgentes e imediatos quanto aquele relacionado diretamente ao acesso e os ganhos do trabalho. Isto é, também elas são inadiáveis, como espero ter demonstrado com a análise dos casos. O que implica situar a defesa da

sobrevivência física e moral no centro das construções e relações que estas classes estabelecem em sua participação nos processos de recomposição política na crise, que não se restringem ao campo imediatamente econômico.

Deste ponto de vista, a sobrevivência física e moral frente a violência, ao desrespeito e às humilhações cria um campo de afinidade com plataformas políticas caracterizadas por militarismo, punitivismo, (des)classificação social e arbitragem do merecimento à vida e à morte, privatização da vigilância e da defesa, defesa da propriedade contra um inimigo interno e disperso, e resgate do masculinismo patriarcal, como ideal de dignidade. Este conjunto de questões, tão urgentes quanto as demais, não é exclusivo a uma figura específica, como Jair Bolsonaro e seu movimento-frente, por exemplo. Antes, pertence a um feixe de subjetividades e reivindicações que ocupa o centro da inscrição política destas classes, profundamente enraizadas em suas formas de vida, e pelas quais necessariamente passam os alinhamentos e alianças, seja nas lutas coletivas seja no âmbito representativo.

\*\*\*

O fundamento das políticas destas classes uberizadas é a experimentação coletiva de formas de lidar com a precariedade. A agudização dos conflitos provoca uma mudança qualitativa no cotidiano, em suas redes de sociabilidade e instrumentos, pressionando-os em sentido mais coletivo e mais conflitivo, quanto mais se tange os limites do tolerável. Um curto-circuito no interior da recomposição técnica e política do capital. Ou a quebra de seu feitiço. Pode provocar verdadeira assombração e radicalizar o individualismo calculista ou levar o sujeito a buscar respostas no plano espiritual transcendente. E pode também levar à experimentação pública e coletiva. Em outras palavras, à política.

A (re)construção de qualquer noção de universalismo, de vida comum e de política popular passa por estes sujeitos e formas de vida em franca expansão e, portanto, por suas urgências. Isto é, buscando construções que conciliem urgência e confiança, alternando-lhes as disposições pelo reconhecimento da razão de sua condição. Uma razão precária e urgente, que atravessa a crise e determina as formas de sua recomposição política.

\*\*\*



## Considerações Finais

Esta tese consiste em um exercício de observação e interpretação marcado pela alternância sucessiva entre imersões e sobrevoos no interior da crise. Movimento repleto de tensões, afinal, as mudanças de escala implicam, também, momentos de distanciamento e traduções. Procurei fazer com que estes distanciamentos não implicassem ruptura, isto é, que ao subir e descer, a observação mantivesse como referência a perspectiva objetiva construída a partir das formas de vida que informam a pesquisa. De certo modo, posso dizer o mesmo em relação aos movimentos no tempo, em que, ao deslocar o momento de reconstrução e interpretação ao passado, mais ou menos distante, procurei manter, ainda, a mesma natureza da perspectiva – uma perspectiva precária e desclassificada. Quanto às traduções de uma à outra escala, espaço, tempo ou dimensão, reconheço nelas um caráter sempre autoral. São estas traduções que, reunidas, encadeadas e alinhavadas com a linha dos problemas de pesquisa, produzem a tese geral, como interpretação ampliada de um fenômeno complexo.

Esta tese fala da crise, como discuti na introdução, mas trata também da política. Ao falar em políticas da crise, remeto não apenas à multiplicidade de atores, motivações e formas de suas políticas, mas à própria concepção variada de política aqui adotada, determinada pelas sucessivas imersões e sobrevoos, mas também pela elipse temporal que busca identificar o pertencimento do fenômeno ao tempo longo e às estruturas da expansão capitalista no Brasil. Esta variação de concepção inclui duas abordagens da política: uma relativa às relações de força que se dão no interior das crises conjunturais, desfazendo e experimentando hegemonias; outra diz respeito à política em sua forma bruta, como afirmação inadiável e pragmática da vida que, não necessariamente, evolui em uma relação finalista ou consequente com a primeira, ainda que sempre lhe atravesse e participe da determinação de seus termos, e que sempre a preceda.

Dito de outro modo, esta política bruta, ao afirmar a vida imediatamente, confrontando as formas de indução da sua precariedade e da desigual distribuição das funções, tarefas e partes no plano sensível da comunidade – assumindo aqui a elaboração de Rancière (2018) –, sempre diz respeito à ordem e ao regime, de sua desestabilização e, em alguma medida, de sua crise. Ainda que nem sempre participe das formas de sua possível e posterior recomposição, em uma nova forma estável. Estes experimentos de recomposição correspondem, precisamente, aos momentos da relação de força e ao desafio da hegemonia, nos termos de Gramsci (2007).

Ao assumir esta tensão e atravessamento entre as duas concepções de política, sustento que, mesmo sem se prolongar consequentemente na disputa por hegemonia, as inscrições precárias e ambíguas são, ainda assim e primeiramente, política. Ou seja, não qualquer forma

de pré-política, como rejeitou Clovis Moura (2019) ao falar das resistências de negros escravizados no Brasil do século XIX. Uma política que precede o direito, como sugeri em diferentes momentos, e que assumo como razão própria de uma política precária. O problema da hegemonia, aqui mantido como plano da política, em suas tensões com esse primeiro, não necessariamente se realiza a partir das políticas da precariedade, mas jamais deixa de ser atravessado por elas como crise e de passar por elas como recomposição.

Para completar o diagrama mais geral da interpretação, é preciso situá-lo na crise de longo prazo, orgânica e tendencial, desdobrada e determinada no plano estrutural, determinada pelas dinâmicas e regimes da acumulação, e que impõe condições, limites e aberturas a serem resolvidas pelas políticas. É neste ponto que os problemas do neoliberalismo, da precariedade e da democracia ou da deriva autoritária se encontram e tornam quase indistintos, pois nenhum deles dispõe de uma resposta que se complete em si. Respostas, afinal, que se dão como complexo desenrolar da história.

Daí a opção de assumir o fenômeno da uberização em sua operação e as formas de vida e construções políticas de seus sujeitos como perspectiva para a investigação. Sugeri e procurei sustentarr que a chamada uberização constitui dispositivos de recomposição técnica e política do capital no contexto desta presente crise multidimensional – do pulso expansivo do neoliberalismo, que tem como sentido a subsunção total da sociedade pelas formas de acumulação financeira e como mecanismo a radical indução da precariedade; e do regime democrático e integrativo como forma de hegemonia. Isto é dizer que os mercados e o trabalho uberizado constituem fragmentos da recomposição da acumulação e do governo. Ou, de outro modo, isto significa dizer – o que corresponde ao núcleo desta tese – que os regimes uberizados de trabalho e seus mercados participam do processo de legitimação e governo de sociedades com altos índices de desemprego, endividamento, frustração e incertezas; sendo suas relações também importante terreno de disputa e instabilidade do corrente ensaio de uma nova hegemonia.

O fazem na medida em que, em sua operação, se embrenham e prospectam, racionalizam e centralizam, revolvem e agenciam as formas de vida populares. Envolvendo-as totalmente em suas lógicas, estabelecem relações de poder e campos de tensão que vão muito além do núcleo dos mercados uberizados, com plataformas e clientes, e mobilizam muito mais do que a superfície conjuntural da necessidade imediata, liberando razões e genéticas inscritas no mais profundo das formas de acumulação e governo. Ao dizê-lo, falo, em última instância, da genética colonial e escravista, fundada na superexploração massificada do trabalho, na

permanente reprodução da sobra e da descartabilidade, na subordinação externa, e nos dispositivos racializados de (des)classificação e hierarquização sociais.

\*\*\*

No interior dos mercados uberizados, estes motoristas e entregadores de aplicativos vivenciam o que pode ser caracterizado por uma disjunção: “autogerenciamento subordinado” por meio do “gerenciamento algorítmico” (Abílio, 2019, 2020c), forma técnica específica no interior de um processo mais amplo de “trabalho por programação”, que estabelece uma condição de “autonomia na subordinação” (Supiot, 2018). Neste regime, o trabalhador é responsável não apenas por seus meios de trabalho, mas pelas estratégias de consecução de seus objetivos no interior de um regramento e de um campo de incentivos e punições potenciais aos quais se subordina. Desprovido de garantias e implicado em uma relação de poder determinada e caracterizada pela desigual distribuição de informação e poder decisório, a condição do sucesso é a sua “mobilização total” no trabalho (Rosenblat e Stark, 2016; Supiot, 2018).

Ludmila Abílio (2017) sugeriu interpretar a uberização do trabalho como “subsunção real da viração pelo capital”, seguindo a trilha aberta por Francisco de Oliveira (2013) e Vera Telles (2013; 2006). Abílio fala das formas históricas e estruturais do trabalho precário, autônomo, por conta própria e informal de vastas parcelas da população vivendo à margem da estrutura de direitos e garantias, às quais se transfere os custos da reprodução e da operação agenciadas na expansão capitalista no Brasil, em uma espécie de acumulação primitiva permanente. Formas de vida que se viabilizam e definem no recurso aos círculos comunitários e familiares, nas zonas de indeterminação entre o regular e o irregular, em um nomadismo entre postos precários formais e informais cuja circularidade é responsável pelo desfazimento do pertencimento e da subjetividade da cidadania (ibidem). Oliveira (2013) já apontava, no início dos anos 2000, o engate deste mundo aos círculos globalizados e tecnológicos da valorização financeira e do *just-in-time*. A uberização corresponderia, segundo sugestão de Abílio (2017, 2020a), à consolidação deste processo, em uma subordinação massificada e centralizada destas formas de vida, que as racionaliza no interior de um regime global de acumulação financeira.

É esta racionalização, massificação e acoplamento local-global sem mediações que faz da uberização um dispositivo fundamental do que sugeri caracterizar como um projeto nacional do empreendedorismo, da conta própria e da viração. Fenômeno de positivação destas formas de vida, que são resignificadas, deixando de configurar desvios e atrasos para passar à ideal, projeto e horizonte individual e nacional, amparado em dispositivos jurídicos, publicitários e financeiros que lhe conferem viabilidade. Viabilidade que se transforma em incentivo e até predileção, no contexto paralelo da desconstrução objetiva e subjetiva do emprego, das

garantias e da solidariedade públicas: processo de destruição não apenas de uma estrutura restrita de integração fundada nos postos e nos direitos do emprego, mas de seu horizonte e capacidade de promover consentimento à ordem, como promessa e horizonte de integração.

É verdade que este processo se desenvolve há muito e que, de certa forma, a não integração ou sua incompletude compõe a forma particular da expansão universal do capitalismo no Brasil (Moura, 2019; Oliveira, 2013). A sugestão diz respeito, mais precisamente, à desvinculação da construção da legitimidade social e política de massas à expansão capitalista no Brasil em relação à referência da integração via emprego. A ideia de um projeto nacional do empreendedorismo e da viração, portanto, apontam ao ensaio de uma nova hegemonia, construída à margem da experiência e dos dispositivos jurídicos, ideológicos, representativos e político-organizativos do emprego e do desenvolvimento como via da integração.

Tal processo desconstrutivo não se inicia com o momento de deterioração político e econômico de meados da década de 2010. A desconstrução do emprego nestes termos remete ao longo processo do neoliberalismo, gestado no último quarto do século XX em todo o mundo por meio de um processo espoliativo, por vezes viabilizado como guerra, sobre as populações e suas propriedades públicas, em uma revolta das classes proprietárias de capital contra os limites impostos a sua acumulação (Streeck, 2018). Mas também da manipulação de recursos e técnicas – humanos, jurídicos, financeiros, tecnológicos, afetivos e comunicativos – na produção deste sujeito empreendedor neoliberal, realizado no consumo e em regimes de eficiente autoexploração. O Neoliberalismo se constitui como um regime de radical indução da precariedade e imposição da autossuficiência (Alliez e Lazzarato, 2021; Butler, 2018; Dardot e Laval, 2016).

Discutir suas formas particulares no Brasil, no entanto, implica reconhecer não apenas sua deflagração com os processos de abertura dos mercados e desregulamentações após a crise da dívida, ao longo dos anos 1990, como também a sua contraditória continuidade no interior do lulismo (Singer, 2012): avanço de “formas informais” e precárias de trabalho no interior da expansão integrativa do emprego, avanço da financeirização popular no interior da democratização dos mercados de consumo e outras frentes internamente conflituosas de integração democrática e neoliberalização (Lavinias, 2017; Santos, 2018).

Daí a afirmar que a crise brasileira é uma dupla crise do lulismo (Singer, 2018) e do regime de 1988 (Avritzer, 2019), como desfecho da contradição entre o avanço sincrônico e conflitioso de um programa social-democrata e do avanço da racionalidade e da racionalização neoliberais no país. Falar da crise brasileira dos anos 2010, portanto, é falar da implosão do

movimento conjunto desta unidade contraditória, cujo sentido foi o do solapamento da máquina integrativa do lulismo e do programa de 1988 pela necessidade de expansão do neoliberalismo, da recomposição de suas formas de acumulação e governo.

Esta recomposição, que passa por investidas espoliativas, de golpe, sabotagem e privatização, contra instituições e aparelhos do débil experimento de capitalismo democrático brasileiro, requer a instalação de dispositivos de recomposição técnica e política do capital – isto é, de revitalização de sua acumulação e ensaios de novas hegemonias. Trata-se, neste último caso, de acessar e ativar a lealdade das crescentes classes trabalhadoras precarizadas ou, ao menos, a sua pacificação, mesmo que repressiva e depressiva, mesmo que uma adesão cética própria a uma vida não garantida.

Ao investigar as formas de vida (re)programadas pelos mercados e regimes de trabalho uberizados no Brasil, procurei observar, em um fragmento, este movimento de recomposição múltiplo: da acumulação, da legitimidade e da ordem. Ao mesmo tempo, as políticas dos sujeitos destas formas de vida indicam os pontos de tensão e conflito pelos quais, necessariamente, passam cada uma das etapas destas recomposições. Isto é, a constituição destas classes, ao mesmo tempo, como objeto e sujeito, terreno e determinação das formas da acumulação, da política e do governo.

\*\*\*

Em “Uberizar-se: trajetórias da crise” (capítulo 1, parte I), procurei reconstruir a primeira camada ou momento de constituição destas classes de motoristas e entregadores e aplicativos. Isto é, remontar os processos que levaram estas pessoas – em um movimento fragmentário, massificado e convergente – a aderir às plataformas como atividade de sustento. A via escolhida foi a reconstrução de múltiplas trajetórias individuais distintas, por meio de entrevistas e depoimentos, apoiadas em outros materiais e abordagens acessórias.

Estas trajetórias são determinadas por vetores fundamentais da crise como demissão, desemprego, dívidas, falências, necessidade de “ajudar em casa” entre outros. Deste modo, reconstruir estas trajetórias é uma forma de reconstruir a própria crise no Brasil da perspectiva destes sujeitos, incluindo suas percepções e (in)disposições. Mantendo como pano de fundo a presente expansão neoliberal e a cronologia da crise brasileira, sugeri no capítulo 1 que o processo massificado de adesão aos aplicativos – fundamento do sucesso destes mercados – é impulsionado por um processo de desconstrução objetiva e subjetiva do emprego e da solidariedade e garantias públicas, tendo como contraface a celebração de um projeto nacional empreendedor ou da conta própria. Praticamente sem barreiras de entrada, o trabalho uberizado radicaliza a ideia de que “não trabalha quem não quer”, tão afinada a este projeto. Ao mesmo

tempo, associa-se também à cisão discursiva entre o “trabalhador” e o “bandido”, criando uma condição de autocontratação que intensifica a responsabilização e desqualificação daquele que não trabalha, convertido em ameaça.

Ainda, a reconstrução dos processos de conversão destes sujeitos em motoristas e entregadores de aplicativos dão acesso às referências e repertórios carregados de outras experiências pregressas e subjetividades produzidas no processo de adesão, como, por exemplo as figuras do “pai de família” e do “guerreiro”, o papel de bacharéis em direito ou áreas econômicas, entre motoristas, a os conflitos entre o “motoboy raiz” e os novatos, entre entregadores. Estas e outras figuras e subjetividades passam a preencher estas novas classes em um mosaico de sentidos conflitantes que serão processados e organizados em suas novas experiências compartilhadas.

Na parte II, “Rotinas do trabalho uberizado”, discuto o cotidiano das classes de motoristas e entregadores de aplicativos a partir de 5 fatores e relações identificadas como as fundamentais em seus modos de vida, que são apresentados do núcleo dos regimes uberizados para além dele. Apresento e discuto os traços gerais das relações de cada uma destas classes com: empresas-plataforma; usuários-consumidores; meios de trabalho (incluindo locadoras de veículos, combustíveis e instituições financeiras, por exemplo); fiscalização; família; e violência e (in)segurança. Em cada uma destas relações, procurei identificar os pontos de conflito e as subjetividades produzidas, bem como as estratégias e instrumentos desenvolvidos e mobilizados nelas. Seu conjunto revela um mapa ampliado do regime do trabalho uberizado e destes mercados, para além de suas fronteiras e regras formais.

Em linhas gerais, cada uma destas relações impõe aos motoristas e entregadores uma condição de subordinação, exploração, expropriação e sujeição, produzindo subjetividades de raiva, medo, insegurança e incompreensão. A relação com as plataformas, é contraditória, oscilando entre a subordinação e a autonomia, entre a exploração e o apoio na “batalha” pela sobrevivência e sustento da família na crise. De um lado, uma subjetividade assombrada pela subordinação incompreensível aos algorítmicos; de outra, uma sobrevivência encarada como “circuito da autonomia”.

As demais relações – com os usuários-consumidores, os meios de trabalho, a fiscalização do Estado e a violência –, são vividas como desvalorização de si, atingindo o limite na morte violenta, no trânsito ou em decorrência de assaltos e sequestros, que passa a ser vivida como uma situação de guerra. O contraponto a este mundo hostil é a família, referência e incentivo para o trabalho e para a revalorização do sujeito, construindo uma significação do mundo a partir de referências privadas, radicalizadas nas respostas à violência. Uma experiência

de desvalorização, revalorização e proteção-guerra que rompe duplamente com projeções de caráter universalista, pluralista e democráticas.

No interlúdio, “Escravos e não escravos”, procuro refletir sobre o recorrente uso das expressões “escravos” e “escravidão” pelos sujeitos desta pesquisa, como recusa e revolta: “não somos escravos” e “não queremos ser escravos”. A proposta do capítulo 4 foi levar a sério a menção, em seu sentido histórico e vivo. O que significa identificar os sentidos, as razões e as figuras presentes nesta menção. Partindo da escravidão do negro africano como fundação do trabalho no Brasil, e desdobrando esta experiência, seus dispositivos e conflitos ao longo dos ciclos e recomposições que determinam a expansão do capitalismo e da modernidade, tem-se uma afirmação inicial do trabalho como corpo de extração e alienação radical, indissociável da produção do negro como corpo inferior em uma razão de (des)classificação. Desta afirmação, deriva-se a figura da fuga e da autonomia como experiência e movimento de liberação e afirmação da humanidade por meio do trabalho não subordinado e imprevisto; e a reação a ela, a figura da desqualificação moral e da desclassificação do fugitivo, como vadio, e estruturação dos dispositivos de sua recaptura.

Outra razão desta genética colonial e escravista que funda o trabalho no Brasil é a permanente produção de sobra de força de trabalho descartável, garantidora da superexploração. O que pode ser observado, além do tráfico atlântico de pessoas escravizadas ao longo de três séculos, na política supremacista da importação de trabalhadores europeus no momento da abolição e na conseqüente “expulsão” dos negros e não brancos nacionais da classe trabalhadora nascente; mas também nos mecanismos de manipulação, ativação e desativação de inteiros contingentes de acordo com os ciclos de acumulação e seus momentos específicos, como se percebe nas dinâmicas da migração interna.

Deste ponto de vista, também a sofisticação dos dispositivos de (des)classificação racializada pelo duplo investimento na marginalização e na fragmentação constante e na promessa de integração individual, fundada na negação de si e na lealdade à ordem, como exercício policial, físico ou simbólico. Tais razões e dispositivos devem ser lidos, ainda, do ponto de vista de seus conflitos e negociações, como relações que determinam elas mesmas os desdobramentos destas formas no tempo. Procuro mostrar como, ao longo dos ciclos, estas razões vão se recombinaando e reprogramando em novos dispositivos que as mantêm, em um processo contínuo de racionalização e centralização, até chegar a um afinado encontro com o pulso presente de radicalização neoliberal que se choca, precisamente, contra máquinas de integração.

Neste contexto, os regimes uberizados de trabalho, ao prospectarem e racionalizarem as formas de vida populares precárias no Brasil, acabam por reagenciar esta genética colonial e escravista de exploração e governo, incorporando-a ao modelo, na mesma medida em que a revitaliza e reforça suas figuras. A luta para não ser escravo por parte destes trabalhadores precários é, assim, uma recusa à alienação total e à (des)classificação: fuga e afirmação de si, em uma política que precede o direito e, assim, desestabiliza a ordem e abre vias para o seu fechamento policial ou para a reconstrução da comunidade. Tanto estes choques quanto as subjetividades que se produzem aquém e além deles, no interior destas formas de vida, são incontornáveis nos experimentos de uma nova hegemonia.

Em “Políticas do trabalho uberizado” (parte III) apresento um panorama nacional de protestos e manifestações de motoristas e entregadores de aplicativo no Brasil, entre 2016 e 2021, explorando sua distribuição temporal, geográfica e temática. Estas intervenções públicas seguem, em linhas gerais, os pontos fundamentais do diagrama das formas de vida destas classes: por melhores condições de trabalho (em reivindicações direcionadas às empresas-plataformas); contra regulamentações restritivas (direcionadas ao Estado); por mais segurança no trânsito ou contra ataques criminosos (direcionadas à sociedade e ao Estado); pela redução do preço dos combustíveis (direcionadas ao Estado); e denúncias de golpes e humilhações (visando usuários-consumidores).

Deste panorama geral passo a episódios específicos de cada uma destas disposições e formas de articulação, mobilização e intervenção públicas, acompanhando motoristas e entregadores de aplicativos de São Paulo, recuperando este processo cumulativo de construção política destas classes, suas elaborações, instrumentos, repertórios. E, além disso, suas relações com outros sujeitos, grupos e instituições, em alianças e conflitos. Esta me pareceu uma chave apropriada para acompanhar como as inscrições políticas destes trabalhadores uberizados, enquanto classes precárias, participam em sua particularidade do processo ampliado de recomposição política na crise neoliberal: de experimentos e ensaios de novas hegemonias e, ao mesmo tempo, de desestabilizações, instaurando litígios ao forçar seu aparecimento e suspender os regimes de sua subordinação e precarização induzida, por meio de processos coletivos de subjetivação.

\*\*\*

Reforço, para concluir, a ideia de uma política que precede o direito, como própria à precariedade. Sugiro que esta política bruta e ambígua é sintoma, causa e chave não apenas para compreender o desenrolar complexo e combinado destas múltiplas crises, mas eventualmente para mover-se por elas, reunindo fragmentos com os quais se possa construir outros regimes de



vida, diferentes, em termos que consideremos mais radicalmente humanos e comuns, mais igualitários e democráticos. Estes mesmos fragmentos podem ser e, correntemente, são mobilizados na construção do oposto a esta projeção difusa e certamente incompleta, por escrever, mas, ainda assim indispensável, para imaginar um mundo que não seja de guerra. Não que possa ser de uma paz vazia, mas que não seja de morte.

Dar sequência a esta projeção, escrevê-la fora de páginas, passa por projetos de redistribuição do futuro e garantia da vida – inadiáveis e urgentes. Negar esta urgência é, negar estes sujeitos e, de certo modo, também colocar suas vidas em risco, alimentando uma sociabilidade de guerra nestas ruínas da modernidade, políticas do desespero, da securitização e da inimizade. A construção de uma hegemonia que aponte para a vida e não para a morte parte, incontornavelmente, da vida em sua condição mais vulnerável. Identificar os mecanismos que induzem tal vulnerabilidade desigualmente distribuída; e, mais do que denunciá-los – ainda que sempre denunciando-os –, assumir as formas imediatas e intransigentes de sua recusa. Isto porque negociá-las no tempo é assumir e reproduzir o desvalor daquele sujeito, assumir o risco de sua desclassificação. Naturalmente, é a própria razão da indexação que estabelece as armadilhas: assumir a defesa de uma vida implica, neste longuíssimo e fraturado continuum cada vez menos garantido, deslocar os termos da defesa de outra. É um grande desafio.

Considero que seria uma ingenuidade afirmar a política solitária destas classes. A solidão da política “pura” como um ato vingador que, em meio as suas flagrantes dificuldades, rasgará a ordem e estabelecerá uma outra, superior, “por conta própria”. Não me parece ser essa a lógica adequada. Ela, inclusive, contraria a ideia cara a esta reflexão de que os corpos não existem sozinhos, nem objetiva e nem subjetivamente, nem agora e nem no futuro. As constelações, coalizões e composições mais amplas em todas as frentes são momentos imprescindíveis da relação de forças. O que elas não podem, do ponto de vista aqui proposto, é tornarem-se autônomas da vida e prometer-lhes o futuro, especialmente destas vidas que não estão garantidas e tem pressa. É preciso garantir o presente. E para evitar as armadilhas da (des)classificação, talvez o melhor jeito seja assumir a implosão de seus dispositivos como parte do problema imediato, não para reestabelecer um universalismo genérico e provinciano, mas para que seja possível construir soluções que não se deem nos termos de escolhas infernais (Stengers, 2015).

Não tenho qualquer pretensão de concluir esta tese resolvendo *o que fazer*. Se me permite a leitora ou o leitor dar um último palpite, é que não há soluções que se encerram em fragmentos do problema. O que, portanto, implica assumir as tensões entre suas partes – especialmente daquelas imprevistas, ruidosas, algo incômodas – e construir uma forma de

movimento a partir delas. Como disse Maquiavel, “os bons exemplos nascem da boa educação; a boa educação, das boas leis; e as boas leis, dos tumultos que muitos condenam sem ponderar (...) os desejos dos povos livres raras vezes são perniciosos à liberdade, visto que nascem ou de serem oprimidos ou da suspeita de que virão a sê-lo” (Maquiavel 2007, p. 22-23).

Podemos nos valer desta velha lição à ordenação das repúblicas, para imaginar o movimento de nossas alianças, constelações e coalizões. Os tumultos que emergem da recusa à opressão ou de sua suspeita – “não queremos ser escravos!” –, que desestabilizam os regimes de distribuição das partes, podem nos indicar melhor como escrever os movimentos de redistribuição do futuro, sem protelações. O risco de não o fazer é que esta guerra termine com a “instauração da paz dos cemitérios, talvez sob a vigilância de um sentinela estrangeiro” (Gramsci, 2007, p. 45), talvez transformando parcelas majoritárias da população brasileira, elas próprias, em estrangeiros em seu próprio país, revitalizando, mais uma vez, os dispositivos da colônia. Trata-se de imaginar e tecer formas de mandá-los pelos ares, partindo da recusa radical da alienação. Tarefa urgente, corrente e inadiável.

\*\*\*

## REFERÊNCIAS<sup>114</sup>

- ABÍLIO, Ludmila C. **Uberização do trabalho: subsunção real da viração**. Disponível em: <https://blogdaboitempo.com.br/> (Acessado em 03/11/2021). 2017.
- ABÍLIO, Ludmila C. Uberização: Do empreendedorismo para o autogerenciamento subordinado. In: **Psicoperspectivas**. Valparaíso, v. 18, n. 3, p. 41-51, nov. 2019.
- ABÍLIO, Ludmila C. Uberização e juventude periférica: desigualdades, autogerenciamento e novas formas de controle do trabalho. In: **Novos Estudos**, CEBRAP, v. 39, n. 03, p. 579-597, set-dez. 2020a.
- ABÍLIO, Ludmila C. Uberização: a era do trabalhador just-in-time. In: **Estudos Avançados**. São Paulo, n. 34 (98). 2020b.
- ABÍLIO, Ludmila C. Uberização: gerenciamento e controle do trabalhador just-in-time. In: ANTUNES, Ricardo (org.). **Uberização, trabalho e indústria 4.0**. São Paulo, Boitempo. 2020c.
- ABÍLIO, Ludmila C.; ALMEIDA, Paulo F.; AMORIM, Henrique; CARDOSO, Ana Claudia M.; FONSECA, Vanessa; KALIL, Renan B., MACHADO, Sidnei. Condições de trabalho de entregadores via plataforma digital durante a Covid-19. In: **Revista Jurídica Trabalho e Desenvolvimento Humano**. Campinas, Edição Especial – Dossiê Covid-19, p. 1-21. 2020.
- ABLA. **Anuário Brasileiro do setor de locação de veículos**. Brasília. 2021.
- ADORNO, Sérgio; NERY, Marcelo Batista. Crime e violências em São Paulo: retrospectiva teórico-metodológica, avanços, limites e perspectivas futuras. In: **Cadernos Metrópole**. v. 21, n. 44, pp. 169-194. 2019.
- AZEVEDO, Célia Maria Marinho. **Onda negra, medo branco: o negro no imaginário das elites no século XIX**. São Paulo, Paz e Terra. 1987.
- ALLIEZ, Éric; LAZZARATO, Maurizio. **Guerras e capital**. São Paulo, Editora Ubu. 2021.
- ALMEIDA, Silvio. **Racismo estrutural**. São Paulo, Jandaíra. 2021.
- ALONSO, Angela. A política das ruas Protestos em São Paulo de Dilma a Temer. In: **Novos estudos**, CEBRAP, especial, p. 49-58, junho. 2017.

---

<sup>114</sup> De acordo com a Associação Brasileira de Normas Técnicas (ABNT NBR 6023).

AMORIM, Henrique et. al. O Empreendedorismo Contemporâneo ou uma Forma de Mistificação das Relações de Classe. In: **Contemporânea**, v.11, n.3. 2021a.

AMORIM, Henrique; MODA, Felipe; MEVIS, Camila. Empreendedorismo: uma forma de americanismo contemporâneo? In: **Caderno CRH**, [S. l.], v. 34. 2021b.

ANTUNES, Ricardo; FILGUEIRAS, Vitor. Plataformas digitais, Uberização do trabalho e regulação no Capitalismo contemporâneo. In: **Contracampo**, Niterói, v. 39, n. 1, p. 27-43, abril-jul. 2020.

ANTUNES, Ricardo. **O privilégio da Servidão: o novo proletariado de serviços na era digital**. São Paulo, Boitempo. 2018.

ANTUNES, Ricardo. Trabalho intermitente e uberização do trabalho no limiar da indústria 4.0. In: ANTUNES, Ricardo (org.). **Uberização, trabalho e indústria 4.0**. São Paulo, Boitempo. 2020.

AVRITZER, Leonardo. **O pêndulo da democracia**. São Paulo, Todavia. 2019.

BAUMOL, William. J. Macroeconomics of unbalanced growth: the anatomy of urban crisis. In: **The American Economic Review**, 57 (3), p. 415–426. 1967.

BANCO CENTRAL DO BRASIL. **Crédito e dinâmica recente do setor automobilístico – Estudo Especial nº 37**. 2019.

BELLUZZO, Luiz Gonzaga. As razões estruturais do desajuste macroeconômico. In: **Novos Estudos**, CEBRAP, n. 102. 2015.

BENJAMIN, Walter. **Passagens**. Belo Horizonte, Editora da UFMG. 2009.

BESSA, Ana Carolina. O perfil do motorista de aplicativo no Brasil. Revista Movimentação. In: **Dourados**, v. 8, n. 14, jan./jun. 2021.

BOURDIEU, Pierre. A juventude é apenas uma palavra. In: **Questões de Sociologia**. Rio de Janeiro, Marco Zero. 1983.

BOURDIEU, Pierre. **Escritos de Educação**. Petrópolis, Ed. Vozes. 1998.

BOURDIEU, Pierre. Capital simbólico e classes sociais. In: **Novos Estudos**, CEBRAP, n. 96. 2013.

BRAGA, Ruy. **A política do precariado: do populismo à hegemonia lulista**. São Paulo, Boitempo. 2012.

BRAGA, Ruy. **A rebeldia do precariado: trabalho e neoliberalismo no Sul global**. São Paulo, Boitempo. 2017.

BRESSER-PEREIRA, Luiz Carlos. **A construção política do Brasil: sociedade, economia e Estado desde a Independência**. São Paulo, Editora 34. 2014.

BROWN, Wendy. **Nas ruínas do neoliberalismo: a ascensão da política antidemocrática no ocidente**. São Paulo, Politéia. 2019.

BUTLER, Judith. **Notas para uma teoria performativa da assembleia**. São Paulo, Paz e Terra. 2018.

CALDEIRA, Teresa P. R. **Cidade de Muros: crime, segregação e cidadania em São Paulo**. São Paulo, Editora 34. 2011.

CALDEIRA, Teresa P. R. Inscrição e circulação: novas visibilidades e configurações do espaço público em São Paulo. In: **Novos Estudos**, CEBRAP, n. 94. pp. 31-67. 2012.

CANT, Callum. **Delivery Fight**. São Paulo, Veneta. 2021.

CARVALHO, Laura. **Valsa Brasileira: do boom ao caos econômico**. São Paulo, Todavia. 2018.

CAVALCANTI, Tiago M. **Sub-humanos: o capitalismo e a metamorfose da escravidão**. São Paulo, Boitempo. 2021.

CNC. **Pesquisa de Endividamento e Inadimplência do Consumidor (Peic)**. 2021.

COMIN, Álvaro. **A greve dos caminhoneiros e o grande paradoxo de Arlie Hochschild**. Disponível em: <http://novosestudos.com.br/a-greve-dos-caminhoneiros-e-o-grande-paradoxo-de-arlie-hochschild/> (Acessado em: 22/04/2019). 2018.

CORSEUIL, Carlos H. L.; FRANCA, Máira P.; POLOPONSKY, Katcha. A inserção dos jovens brasileiros no mercado de trabalho num contexto de recessão. In: **Novos Estudos**, CEBRAP, v. 39, n. 3. 2020.

D'ANDREA, Tiarajú. Contribuições para a definição dos conceitos periferia e sujeitos e sujeitas periféricos. In: **Novos estudos**, CEBRAP, v. 39, n. 1. 2020.

DARDOT, Pierre; LAVAL, Cristian. **A nova razão do mundo**. São Paulo, Boitempo. 2016.

DAS, Veena; POOLE, Deborah. El Estado e sus márgenes. Etnografías comparadas. In: **Cuadernos de Antropología Social**, nº 27, pp. 19-52. 2008.

DE STEFANO, Valerio. The rise of the “just-in-time workforce”: on-demand work, crowdwork and labour protection in the “gig-economy”. In: **International Labour Office, Inclusive Labour Markets, Labour Relations and Working Conditions Branch – Conditions of work and employment series**, n. 71. Geneva. 2016.

DUNKER, Christian. A hipótese depressiva. In: SAFATLE, Vladimir; Nelson S. J.; DUNKER, Christian (orgs.). **Neoliberalismo como gestão do sofrimento psíquico**. Belo Horizonte, Autêntica. 2021.

FEDERICCI, Silvia. **O calibã e a Bruxa**. São Paulo, Elefante. 2016.

FELTRAN, Gabriel; FROMM, Deborah. Ladrões e caçadores: sobre um carro roubado em São Paulo. In: **Antropolítica**, n. 50, Niterói, p. 138-160. 2020.

FELTRAN, Gabriel; MOTTA, Luana. Polícia e ladrão: uma abordagem etnográfica em pesquisa multimétodos. In: **Runa**, vol. 42, n. 1, p. 43- 64, jan-jun. 2020.

FELTRAN, Gabriel. O legítimo em disputa: As fronteiras do “mundo do crime” nas periferias de São Paulo. In: **Dilemas**, v.1, n. 1, p. 93-126. 2008.

FELTRAN, Gabriel. Transformações sociais e políticas nas periferias de São Paulo. In: KOWARICK, Lúcio; MARQUES, Eduardo (orgs.). **São Paulo: novos percursos e atores. Sociedade, cultura e política**. São Paulo, Editora. 34. 2011.

FELTRAN, Gabriel. **Irmãos: uma história do PCC**. São Paulo, Companhia das Letras. 2018.

FENABRAVE. **Anuário 2019: o desempenho da distribuição automotiva no Brasil**. Março. 2020.

FERNANDES, Florestan. **A integração do negro na sociedade de classes**. São Paulo, Contracorrente. 2021.

FERREIRA, Jorge. **O imaginário trabalhista: getulismo, PTB e cultura política popular 1954-1964**. Rio de Janeiro, Civilização Brasileira. 2005.

FILGUEIRAS, Vitor A. As promessas da Reforma Trabalhista: combate ao desemprego e redução da informalidade. In: KREIN, José D.; OLIVEIRA, Roberto V.; FILGUEIRAS, Vitor A. (Orgs.) **Reforma trabalhista no Brasil: promessas e realidade**. Campinas, Curt Nimuendajú. 2019.

FRASER, Nancy. Do neoliberalismo progressista a Trump – e além. In: **Política & Sociedade**, Florianópolis, vol. 17, n. 40, set/dez. 2018.

FRAZÃO, Ana. Transparência de algoritmos x segredo de empresa: As controvérsias a respeito das decisões judiciais trabalhistas que determinam a realização de perícia no algoritmo da Uber. In: **Jota**. 2021.

FURTADO, Celso. **Formação econômica do Brasil**. São Paulo, Companhia das Letras. 2009.

GAGO, Verónica. **A razão neoliberal: economias barrocas e pragmática popular**. São Paulo, Elefante. 2018.

GERSHUNY, Jonathan I. The future of service employment. In: GIARINI, Orio (ed.). **The emerging service economy**. Pergamon Press. 1987.

GÓES, Geraldo; FIRMINO, Antony; MARTINS, Felipe. A gig economy no Brasil: uma abordagem inicial para o setor de transporte. In: **Nota De Conjuntura**, 5, 4º Trimestre. 2021.

GRAEBER, David. **Um projeto de democracia**. São Paulo, Paz e Terra. 2015.

GRAMSCI, Antonio. **Cadernos do cárcere**. Volume 3. Rio de Janeiro, Civilização Brasileira. 2007.

GRAMSCI, Antonio. **Cadernos do cárcere**. Volume 2. Rio de Janeiro, Civilização Brasileira. 2000.

GROHMANN, Rafael. Plataformização do trabalho: características e alternativas. In: ANTUNES, Ricardo (Org.). **Uberização, trabalho digital e indústria 4.0**. São Paulo, Boitempo. 2020.

GROHAM, Rafael. Cooperativismo de plataforma como alternativa à plataformização do trabalho. In: **Revista Rosa**, n. 1, vol. 4, ago. 2021.

GROPPO, Luís Antônio. Teorias críticas da juventude: geração, moratória social e subculturas juvenis. In: **Em tese**. v. 12, n. 1, jan./jul. 2015.

GUIMARÃES, Nadya A. Trabalho: uma categoria-chave no imaginário juvenil? In: ABRAMO, Helena Wendel e BRANCO, Pedro Paulo Martoni (orgs.). **Retratos da Juventude Brasileira [título provisório]**, São Paulo, Fundação Perseu Abramo. 2004.

GUIMARÃES, Antonio S. A. **Classes, Raças e Democracia**. São Paulo, Editora 34. 2012.

HAN, Byung-Chul. **Psicopolítica: o neoliberaisimo e as novas técnicas de poder**. Belo Horizonte, Âyiné. 2020.

HARAWAY, Donna. Saberes Localizados: a questão da ciência para o feminismo e o privilégio da perspectiva parcial. In: **Cadernos Pagu**, Campinas, n. 5, p. 7-41. 1995.

HARDT, Michael; NEGRI, Antonio. **Império**. Rio de Janeiro, Editora Record. 2012.

HARDT, Michael; NEGRI, Antonio. **Declaração: isto não é um manifesto**. São Paulo, n-1 Edições. 2014.

HARDT, Michael; NEGRI, Antonio. **Bem-estar comum**. Rio de Janeiro, Editora Record. 2016.

HARDT, Michael; NEGRI, Antonio. **Assembly: a organização multitudinária do comum**. São Paul, Politéia. 2018.

HARVEY, David. **O enigma do capital e as crises do capitalismo**. São Paulo, Boitempo. 2011.

HARVEY, David. **Cidades rebeldes: do direito à cidade à revolução urbana**. São Paulo, Martins Fontes. 2014.

HARVEY, David. A recusa de Marx da teoria do valor. In: **Geosp – Espaço e Tempo**, v. 22, n. 1, p. 257-264. 2018.

HERINGER, Rosana. Democratização da educação superior no Brasil: das metas de inclusão ao sucesso acadêmico. In: **Revista brasileira de orientação profissional**, Florianópolis, v. 19, n. 1, p. 7-17, jun. 2018.

HINE, Christine. A internet 3E: uma internet incorporada, corporificada e cotidiana. In: **Cadernos de Campo**, São Paulo, vol. 29, n.2, p.1-42. 2020.

HOOKS, bell. **We real cool**. New York and London, Ed. Routledge. 2004.

HUERTAS, Daniel. **Opinião: A greve dos caminhoneiros evidencia o quão complexo é o Brasil**. Disponível em: <https://www.unifesp.br/> (Acessado em 15/01/2022). 2018.

HUNTINGTON, P. Samuel; CROZIER, Michel; JOJI, Watanuki. **Report on the Governability of Democracies to the trilateral comission**. New York, New York University Press. 1975.

IPEA. **Número de microempresários registrados no MEI aumenta 88% em apenas seis anos**. Disponível em: <https://www.ipea.gov.br/> (Acessado em 03/11/2021). 2021.

KALIL, Renan B.; RUGITSKY, Fernando. Entrevista com Gilberto Almeida dos Santos (Sindimoto-SP). In: **Revista Rosa**, v. 1, n. 4, ago. 2021.

KALIL, Renan Bernardi. **A regulação do trabalho via plataformas digitais**. São Paulo, Blucher. 2020.



KOWARICK, Lúcio. **Trabalho e vadiagem: a origem do trabalho livre no Brasil**. São Paulo, Editora 34. 2019.

KREIN, José D.; SANTOS, Anselmo L. D. A formalização do trabalho: crescimento econômico e efeitos da política laboral no Brasil. In: **Nueva Sociedad** – especial em português. 2012.

KREIN, José Dari; ABÍLIO, Ludmila; FREITAS, Paula; BORSARI, Pietro; CRUZ, Reginaldo. Flexibilização das relações de trabalho: insegurança para os trabalhadores. In: **Revista do Tribunal Regional do Trabalho da 15ª Região**, n. 52. 2018.

LAVINAS, Lena; GENTIL, Denise L. Brasil Anos 2000: A política social sob regência da financeirização. In: **Novos Estudos**, CEBRAP, v. 37, n. 2. 2018.

LAVINAS, Lena. **The takeover of social policy by financialization: the brazilian paradox**. New York, Palgrave Macmillan. 2017.

LAZZARATO, Maurizio; NEGRI, Antonio. **Trabalho imaterial: formas de vida e produção de subjetividade**. São Paulo, Lamparina. 2013.

LAZZARATO, Maurizio. **O governo do homem endividado**. São Paulo, n-1 Edições. 2014.

LEITÃO, Débora, K.; GOMES, Laura, G. Etnografia Em Ambientes Digitais: Perambulações, Acompanhamentos e Imersões. In: **Antropolítica**, n. 42, p.41-65. 2017.

LIBERATO, Leo V. **Banditismo e gestão da força de trabalho: a inovadora parceria entre o iFood e as milícias**. Disponível em: <https://diplomatie.org.br/> (Acessado em 15/11/2021). 2021.

LUKÁCS, Georg. **História e consciência de classe: Estudos sobre a dialética marxista**. São Paulo, Martins Fontes. 2003.

MANIN, Bernard. **The Principles of representative government**. Cambridge, Cambridge University Press. 1997.

MANIN, Bernard. A democracia do público reconsiderado. In: **Novos Estudos**, CEBRAP, n. 97, p. 115-127, nov. 2013.

MANNHEIM, Karl. O problema sociológico das gerações. In: FORACCHINI, Marialice M. (org.), **Karl Mannheim: Sociologia**. São Paulo, Ática, pp. 67-95. 1982.

MANZANO, Marcelo; KREIN, André. **A pandemia e o trabalho de motoristas e de entregadores por aplicativo no Brasil**. Disponível em: <https://www.cesit.net.br/> (Acessado em 03/11/2021). 2021.

MAQUIAVEL, Nicolau. **Discursos sobre a primeira década de Tito Livio**. São Paulo, Martins Fontes. 2007.

MARGULIS, Mario; URRESTI, Marcelo. La juventude es más que una palabra. In: MARGULIS, Mario (ed.). **La juventude es más que una palabra**. Buenos Aires, Biblos, p. 13-30. 1996.

MARX, Karl. **Manuscritos econômico-filosóficos**. São Paulo, Boitempo. 2004.

MARX, Karl. **O capital**. Livro 1. São Paulo, Boitempo. 2008.

MARX, Karl. **Grundrisse**. São Paulo, Boitempo. 2016.

MAZZUCATO, Mariana. **O valor de tudo: produção e apropriação na economia global**. São Paulo, Portfolio-Penguin. 2020.

MBEMBE, Achille. **Crítica à razão negra**. São Paulo, n-1 Edições. 2018.

MBEMBE, Achille. **Políticas da inimizade**. São Paulo, n-1 Edições. 2021.

MEDEIROS, Jonas; JANUÁRIO, Adriano; MELO, Rurion. Introdução. In: MEDEIROS, Jonas; JANUÁRIO, Adriano; MELO, Rurion (orgs.) **Ocupar e resistir: movimentos de ocupação de escolas pelo Brasil (2015-2016)**. São Paulo, Editora 34. 2019.

MEZZADRA, Sandro. Operaísmo e pós-operaísmo. In: **Lugar Comum**, nº42, pp. 85-92. 2009.

MIGUEL, Luis F. Representação democrática: autonomia e interesse ou identidade e advocacy. In: **Lua Nova**, São Paulo, n. 84, p. 353-364. 2011.

MODA, Felipe Bruner. **O trabalho dos motoristas da Uber: uma descrição densa e algumas análises**. In: Nieparx.blog.br. 2019.

MOURA, Clóvis. **Sociologia do negro brasileiro**. São Paulo, Perspectiva. 2019.

NASCIMENTO, Abdias. **O genocídio do negro brasileiro: processo de um racismo mascarado**. São Paulo, Perspectiva. 2016.

NASCIMENTO, Abdias. **O quilombismo**. São Paulo, Perspectiva. 2019.

NEGRI, Antonio. **Cinco lições sobre Império**. Rio de Janeiro, DP&Q Editora. 2003.

NEGRI, Antonio. **O poder constituinte**. Rio de Janeiro, Lamparina. 2015.

NEGRI, Antonio. **Marx além de Marx: ciência da crise e da subversão: cadernos de trabalho sobre os Grundrisse**. São Paulo, Autonomia Literária. 2016.

NOBRE, Marcos. **Imobilismo em movimento: da abertura democrática ao governo Dilma**. São Paulo, Companhia das Letras. 2013.

NOVAIS, Fernando. **Estrutura e dinâmica do antigo sistema colonial**. São Paulo, Hucitec. 2018.

OFFE, Claus. Trabalho: a categoria-chave da sociologia? In: **Revista Brasileira de Ciências Sociais**, São Paulo, USP, v. 4, n. 10, p. 6-20. 1989.

OLIVEIRA, Francisco. **Crítica à razão dualista – O ornitorrinco**. São Paulo, Boitempo. 2013.

OLIVEIRA, Andressa S. Favela empreendedora: os caminhos da informalidade como alternativa ao desemprego. In: **Anais do 41º Encontro Anual da Anpocs**, Caxambu/MG. 2017.

PASQUALE, Frank. **The black box society: The Secret Algorithms That Control Money and Information**. Cambridge, Harvard University Press. 2015.

PATEMAN, Carole. **Participação e teoria democrática**. São Paulo, Paz e Terra. 1992.

PATTA, Caetano. **Contestando a ordem: um estudo de caso com secundaristas da Zona Leste Paulistana**. Dissertação (Mestrado em Ciência Política) - Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo. São Paulo. 2017.

PAVEZ, Thais Regina. **Crime, trabalho e política: um estudo de caso entre jovens da periferia de São Paulo**. Tese (Doutorado em Ciência Política) - Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo. São Paulo. 2015.

PEREIRA, Alexandre Barbosa. Muitas palavras: a discussão recente sobre juventude nas Ciências Sociais. In: **Ponto Urbe**. n.1. 2007.

PIERUCCI, Antônio Flávio. **Ciladas da Diferença**. São Paulo, Editora 34. 2013.

PINHEIRO-MACHADO, Rosana. **Amanhã vai ser maior: o que aconteceu com o Brasil e possíveis rotas de fuga para a crise atual**. São Paulo, Planeta. 2019.

IBGE. **Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios Contínua**. 2022.

PRADO JR., Caio. **História Econômica do Brasil**. São Paulo, Brasiliense. 2008.

PROPAGUE. **Relatório Mercado de Pagamentos em Dados**. 2021.

PRZEWORSKI, Adam. **Crises da democracia**. São Paulo, Zahar. 2020.

QUEIROZ, Marcos Vinícius Lustosa. **Constitucionalismo brasileiro e o Atlântico Negro: a experiência constitucional de 1823 diante da Revolução Haitiana**. 2017. Dissertação (Mestrado em Direito) - Universidade de Brasília. Brasília. 2017.

QUEIROZ, Marcos. Clóvis Moura e Florestan Fernandes: interpretações marxistas da escravidão, da abolição e da emergência do trabalho livre no Brasil. In: **Revista Fim do Mundo**. n. 4. 2021.

RANCIÈRE, Jacques. **O ódio à democracia**. São Paulo, Boitempo. 2014.

RANCIÈRE, Jacques. **O Desentendimento**. São Paulo, Editora 34. 2018.

RECEITA FEDERAL. **Estatística SIMEI**. Disponível em: <http://www22.receita.fazenda.gov.br/> (Acessado em 03/11/2021). 2021.

REIS, João José. **Rebelião escrava no Brasil**. São Paulo, Companhia das Letras. 2019a.

REIS, João José. **Ganhadores: A greve negra de 1857 na Bahia**. São Paulo, Companhia das Letras. 2019b.

RIBERTI, Larrisa; REBELO, Francine. **Caminhoneiros/as: conhecendo a categoria para além da greve** (06/2018). Entrevista concedida à Camila Betoni. Disponível em: <https://www.entranhas.org/> (Acessado em 22/04/2019). 2018.

ROMEO, Carolina Ciardi. **O Mercado de Adquirência Brasileiro para Pequenos Empreendedores: Uma Choice-Based Conjoint Analysis**. Trabalho de Conclusão de Curso apresentado à Faculdade de Economia, Administração e Contabilidade da Universidade de São Paulo. São Paulo. 2020.

ROSENBLAT, Alex; STARK, Luke. Uber's drivers: Information asymmetries and control in dynamics work. In: **International Journal of Communication**, v. 10. p. 3758–3784. 2016.

SADER, Eder. **Quando novos personagens entraram em cena: experiências, falas e lutas dos trabalhadores da Grande São Paulo, 1970-80**. Rio de Janeiro, Paz e Terra. 2001.

SANTOS, Cláudio H. M. et. al. A natureza da inflação de serviços no Brasil: 1999-2014. In: **Economia e Sociedade**. v. 27, n. 1. 2018.

SANTOS, Joel Rufino dos. **Como podem os intelectuais trabalhar para os pobres**. São Paulo, Global Editora. 2004.

SANTOS, Fábio L. B. **Uma História da Onda Progressista Sul-americana (1998-2016)**. São Paulo, Elefante. 2018.

SCHOLZ, Trebor. **Cooperativismo de plataforma**. São Paulo, Elefante. 2016a.

SCHOLZ, Trebor. **Uberworked and Underpaid How Workers Are Disrupting the Digital Economy**. Polity Press. 2016b.

SICSÚ, João. Brasil: é uma depressão não foi apenas uma recessão. In: **Revista de Economia Contemporânea**, v. 23, n. 1, p. 1-41, jan-abr. 2019.

SILVA, Ricardo B. **Os motoboys no globo da morte: circulação no espaço e trabalho precário na cidade de São Paulo**. Dissertação (Mestrado em Geografia Humana) - Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo. São Paulo. 2009.

SILVA, Tarcízio da. Visão computacional e racismo algorítmico: Branquitude e opacidade no aprendizado de máquina. In: **Revista da ABPN**. v. 12, n. 31, p. 428-448. 2020.

SINDIMOTO. **Jornal A Voz do Motoboy**. n. XII, ed. 113, julho. 2020.

SINGER, André. “**As pessoas que protestam não são de direita**”. Entrevista concedida a Guilherme Evelin e Ivan Martins. In: *Revista Época*. 2015.

SINGER, André. **Esquerda e direita no eleitorado brasileiro**. São Paulo, Edusp. 2000.

SINGER, André. **Os sentidos do Lulismo: reforma gradual e pacto conservador**. São Paulo, Companhia das Letras. 2012.

SINGER, André. **O lulismo em crise: um quebra-cabeça do período Dilma (2011-2016)**. São Paulo, Companhia das Letras. 2018.

SLEE, Tom. **Uberização: a nova onda do trabalho precário**. São Paulo, Elefante. 2016.

STENGERS, Isabelle; PIGNARRE, Phillipe. **Capitalist sorcery: breaking the spell**. Palgrave Macmillan. 2011.

STENGERS, Isabelle. **No tempo das catástrofes**. São Paulo, Cosac Naify. 2015.

STREECK, Wolfgang. **Tempo comprado: a crise adiada do capitalismo democrático**. São Paulo, Boitempo. 2018.

SUPIOT, Alain. **Governance by Numbers: The Making of a Legal Model of Allegiance**. Hart. 2018.

SZTUTMAN, Renato. Reativar a feitiçaria e outras receitas de resistência – pensando com Isabelle Stengers. In: **Revista do Instituto de Estudos Brasileiros**, (69), 338-360. 2018.

TELLES, Vera. Mutações do trabalho e experiência urbana. In: **Tempo Social** - Revista de Sociologia da USP, v. 18, n. 11. 2006.

TELLES, Vera. **Pobreza e cidadania**. São Paulo, Editora 34. 2013.

TELLES, Vera. Fronteiras da Lei como campo de disputa. In: BIRMAN, Patricia.; LEITE, Marcia P.; MACHADO, Carly; CARNEIRO, Sandra S. (orgs.). **Dispositivos urbanos e trama dos viventes**. Rio de Janeiro, FGV Editora. 2015.

THEODORO, Mário. **A sociedade desigual: racismo e branquitude na formação do Brasil**. Rio de Janeiro, Zahar. 2022.

THOMPSON, Edward P. **A formação da classe operária inglesa**. São Paulo, Paz e Terra. 1987.

TOMMASI, Livia de; CORROCHANO, Maria C. Do qualificar ao empreender: políticas de trabalho para jovens no Brasil. In: **Estudos Avançados**, n. 34 (99). 2020.

TORRES, Thiago. **O funk consciente e as políticas econômicas brasileiras**. Disponível em: <https://www.youtube.com/c/ChavosodaUSP>. 2020.

UNGER, Roberto Mangabeira. **A economia do conhecimento**. São Paulo, Autonomia Literária. 2015.

VIRNO, Paolo. General Intellect. In: ZANINI; FADINI (orgs.). **Lessico postfordista**. Milano, Feltrinelli. 2001.

WOODCOCK, Jamie. O panóptico algorítmico da Deliveroo: mensuração, precariedade e a ilusão do controle. In: ANTUNES, Ricardo (org.). **Uberização, trabalho e indústria 4.0**. São Paulo, Boitempo. 2020.

WRIGHT, Steve. **Storming Heaven: class composition and Struggle in Italian Autonomist Marxism**. Plutoverso. 2002.

ZANATTA, Rafael; ABRAMOVAY, Ricardo. Dados, vícios e concorrência: repensando o jogo das economias digitais. In: **Estudos Avançados**, 33 (96). 2019.

ZUBOFF, Shoshana. **A era do capitalismo de vigilância: a luta por um futuro humano na fronteira do poder**. São Paulo, Intrínseca. 2021.