

**A PANDEMIA DA COVID-19 E O AGRAVAMENTO DA PRECARIEDADE DO
TRABALHO DOS MOTORISTAS EM EMPRESAS-PLATAFORMA DE TRANSPORTE
INDIVIDUAL EM UMA CIDADE BRASILEIRA DE MÉDIO PORTE**

*THE COVID-19 PANDEMIC AND THE WORSENING PRECARITY OF
WORK FOR DRIVERS WORKING ON DIGITAL INDIVIDUAL
TRANSPORT PLATFORMS IN A MEDIUM-SIZED BRAZILIAN CITY*

Ana Claudia Moreira Cardoso¹

Victor Cláudio Paradela²

Leonardo Goliati³

Ana Carolina Estorani Polessa da Silva⁴

Ronan de Almeida Siqueira⁵

RESUMO

Este artigo analisa os impactos trazidos pela covid-19 aos motoristas de empresas-plataforma de transporte individual, em Juiz de Fora (MG), cidade brasileira de médio porte. Num contexto de fortes problemas socioeconômicos decorrentes da pandemia, ocupações já marcadas pela precariedade, como é o caso desses trabalhadores, são afetadas de forma mais intensa e duradoura. A pesquisa se fundamenta em aplicação de questionários, realização de entrevistas e acompanhamento de grupos de WhatsApp. Os resultados explicitam problemas estruturais como longas jornadas, desproteção, falta de transparência e diálogo com as plataformas e baixos rendimentos, agravados pelas dificuldades conjunturais. São destacados os desdobramentos futuros, considerando que essa situação tende a reforçar a precariedade laboral similarmente a diferentes plataformas digitais de trabalho em outros setores e cidades. Evidencia-se, por um lado, a impossibilidade desses trabalhadores permanecerem sem nenhuma garantia e proteção e, por outro, a urgência da atuação do Estado em relação à garantia desses direitos.

Palavras-chave: covid-19, plataformas de transporte, trabalho precário, *gig economy*, plataforma digital de trabalho.

ABSTRACT

The covid-19 pandemic has generated many social and economic problems, which, in jobs already marked by precariousness, have been more serious, as in the case of drivers working on transport platforms. The survey, carried out in Juiz de Fora, a medium-sized Brazilian city, identified the impacts for these workers, using applied questionnaires, interviews with leaders and follow-up in WhatsApp groups. Structural problems, such as long hours, no social protection,

¹ Doutora em Sociologia pela Universidade de São Paulo (USP) e Universidade de Paris 8. Pesquisadora pós-doutoral do Centre de Recherche Sociologique et Politique de Paris (Cresppa). Pesquisadora do GT Trabalho Digital da Rede de Estudos e Monitoramento da Reforma Trabalhista (Remir) e assessora sindical.

² Doutor em Administração pela Escola Brasileira de Administração Pública e de Empresas da Fundação Getúlio Vargas (Ebape/FGV). Professor Associado e líder do Grupo de Estudos e Pesquisas em Pessoas e Organizações (Geppo) da Universidade Federal de Juiz de Fora (UFJF).

³ Doutor em Modelagem Computacional pelo Laboratório Nacional de Computação Científica (LNCC). Professor Associado do Departamento de Mecânica Aplicada e Computacional e pesquisador no Programa de Pós-graduação em Modelagem Computacional da Universidade Federal de Juiz de Fora (UFJF).

⁴ Doutoranda em Ciências Sociais pelo Programa de Pós-graduação em Ciências Sociais da Universidade Federal de Juiz de Fora (PPGCSO/UFJF). Pesquisadora no Grupo de Modelagem Computacional Aplicada (GMCA/UFJF).

⁵ Doutorando em Antropologia pela Universidade de la República Uruguay. Mestre em Ciências Sociais pela Universidade Federal de Juiz de Fora (UFJF).

lack of transparency and dialog with the platforms and low profitability, made worse by punctual difficulties, are explained here. Future developments are also highlighted, since this situation tends to reinforce job insecurity, which also occurs on other digital work platforms for different sectors and cities. This underlines how urgent it is for these workers to be covered by employment law.

Keywords: covid-19, transport platforms, precarious work, gig economy, digital work platform.

1. INTRODUÇÃO

Refletir sobre o trabalho, em como ele é organizado, gerido e legislado, assim como as formas pelas quais os trabalhadores⁶ vivenciam e representam essa atividade, sempre foi necessário. Entretanto, quando a sociedade passa por momentos de exceção, como no caso da pandemia da covid-19, essa necessidade se intensifica. Vista por especialistas como o maior desafio social desde a Segunda Guerra Mundial, a pandemia impactou o crescimento econômico, acentuou a desigualdade e a pobreza e enfraqueceu o sistema de proteção social (DAVIS et al., 2020).

A forma como cada país tem tratado dessa calamidade, assim como o contexto anterior a ela, tem sido decisiva no sentido de atenuar seus impactos presentes e futuros ou de intensificá-los (KREIN; BIAVASCHI; TEIXEIRA, 2020). Pires, Carvalho e Xavier (2020), em estudo abrangendo países marcados pela desigualdade social, apontam que a falta de ações adequadas por parte desses governos determinou a forma como as populações estão vivenciando a covid-19. No Brasil, em específico, os últimos cinco anos foram marcados por forte processo de precarização do mercado de trabalho, com o aumento do desemprego e da informalidade, o que tornou ainda piores as condições enfrentadas pela população (KREIN; BORSARI, 2020).

Diante do cenário pandêmico, no caso dos trabalhadores formais, a Medida Provisória nº 936/2020 permitiu às empresas suspender o contrato e os pagamentos e reduzir o salário e a jornada (BRASIL, 2020b). De forma complementar, os profissionais teriam direito a receber do Governo Federal o Benefício Emergencial de Preservação do Emprego e da Renda (BEM) (DIEESE, 2020). No entanto, entre os motoristas de empresas-plataforma o emprego formal é uma realidade escassa (KREIN; BORSARI, 2020), de modo que a única ajuda com a qual esses trabalhadores puderam contar durante o período da pandemia se resumiu ao Auxílio Emergencial, conforme a Lei nº 13.892/2020 (DIEESE, 2020; BRASIL, 2020a).

Tendo em vista esse contexto, é desenvolvida neste artigo uma análise visando compreender como os motoristas atuantes em empresas-plataforma de transporte de passageiros em Juiz de Fora, Minas Gerais, foram afetados pela pandemia da covid-19, analisando, ainda, as questões estruturais desse trabalho. É certo que essa realidade não se restringe a uma região do Brasil, dado que as plataformas de trabalho estão presentes mundialmente, atuando em diversas localidades e setores da economia (CARDOSO; BIFANO, 2020).

As plataformas de trabalho, presentes nos diferentes setores econômicos, atuam a partir de uma mesma lógica, que descaracteriza a existência da relação laboral entre as empresas e os trabalhadores. Com isso, se recusam a garantir quaisquer direitos, mesmo aqueles previstos na Constituição Federal Brasileira, válidos para todos os trabalhadores (repouso semanal remunerado, férias, limite para a jornada de trabalho, entre outros). Como resultado, agrava-se o processo de precarização laboral em um contexto já marcado por políticas neoliberais que buscam extinguir direitos históricos da classe trabalhadora (OIT, 2019).

⁶ O termo é aqui utilizado para referir-se a toda a diversidade de pessoas no que diz respeito à cor, à etnia e à identidade de gênero.

Assim, a relevância deste trabalho consiste em proporcionar uma melhor compreensão do perfil e das demandas dos motoristas de plataformas digitais em uma cidade de médio porte, os quais guardam similaridade com aqueles inseridos nessa profissão nas demais cidades do país. Dessa forma, a pesquisa fornece subsídios para o desenvolvimento de políticas direcionadas a esse amplo grupo de trabalhadores, além de contribuir para a compreensão dos movimentos de precarização laboral como, também, de lutas pela conquista de direitos.

Para realizar essa discussão, o artigo divide-se em cinco seções, contando com esta introdução. A próxima destaca as mudanças vivenciadas nas últimas décadas, com especial atenção ao surgimento do trabalho em plataformas e seus impactos para os profissionais nele inseridos. Na sequência, são explicados os procedimentos metodológicos adotados. A penúltima seção está dedicada à exposição e à análise dos principais achados na pesquisa de campo e, a última, às conclusões inferidas e a algumas reflexões sobre o futuro desse cenário laboral.

2. O TRABALHO EM EMPRESAS-PLATAFORMA

As transformações vivenciadas nas três últimas décadas deram origem à chamada “sociedade do conhecimento”, era que, conforme destacam Ferreira et al. (2016), representa uma nova etapa no ordenamento social e no funcionamento do mundo do trabalho. O modelo industrial de produção prevaleceu, como lembram os autores, por quase todo o século XX, sendo profundamente modificado pelas tecnologias de informação e comunicação (TIC) surgidas a partir da década de 1980. Tais inovações impulsionaram a adoção de novos arranjos produtivos, baseados na descentralização tecnológica, com a emergência de formas inovadoras de interação promovidas pela tecnologia e da rica variedade de conhecimento e experiência humana (LUPTON, 2012). De acordo com Toffler (1981), essas mudanças ocorreriam nas mais diversas dimensões da vida social, política, econômica e cultural. É nesse contexto que devem ser entendidas as alterações nas relações de trabalho ora observadas.

Toffler (1981) e outros autores, como Drucker (2002) e Weil (1993), adotaram uma postura otimista diante das transformações que começavam a ocorrer, sugerindo que a humanidade caminharia para um novo patamar de desenvolvimento, no qual a tecnologia contribuiria para maior prosperidade e qualidade de vida. Entretanto, até o momento, a forma como essas tecnologias são utilizadas tem gerado uma distribuição assimétrica de oportunidades, uma vez que não são apropriadas de maneira igualitária por toda a sociedade (CASTELLS, 1999). Além disso, deve se levar em conta que a tecnologia se revela capaz de “aumentar a possibilidade de a gestão empresarial monitorar cada vez mais as atividades laborais de uma forma não desejável para o trabalhador” (STEFANO, 2020, p. 24).

Costa, Silveira e Costa (2020) defendem que a chamada “revolução da informação” tem fortalecido a objetivação do ser humano, beneficiando exclusivamente o capital, como, aliás, já acontecia em outras épocas, sendo essa característica intrínseca ao capitalismo. Os autores apontam, também, que a pretensa necessidade de inserção das economias locais em um mundo globalizado serve constantemente de biombo para a defesa das radicais mudanças promovidas na sociedade e nas relações de trabalho.

Os problemas hoje enfrentados pelos trabalhadores também estão relacionados à adoção do chamado regime de acumulação flexível, em um contexto de instabilidade profunda, iniciado com a crise do petróleo da década de 1970 (ABRAMIDES; CABRAL, 2003). Diante das perdas ocorridas, o capital buscou alternativas capazes de restituir os níveis de acumulação, e uma das principais estratégias adotadas foi a instituição de novas formas de produção, gestão e controle do trabalho. A mais-valia foi agravada de duas formas: relativa, derivada das inovações tecnológicas, e absoluta, ligada à aceleração do ritmo de trabalho.

Dentre as mudanças, observa-se a adoção da flexibilização nas formas de contratação, remuneração e jornada laboral. De acordo com Cardoso (2013), embora a flexibilização seja um termo que a princípio possui conotação positiva, a prática tem mostrado que, para os trabalhadores, ser flexível tem significado se adaptar às necessidades do capital no momento exato em que elas aparecem. Assim, como aponta Alves (2009), a flexibilidade se tornou sinônimo de precarização, representada pela crescente insegurança laboral, agravando a exploração dos trabalhadores. Além disso, os que não se encaixam nas novas formas de trabalho passaram a ser tratados como obsoletos e descartáveis, em um processo de coisificação do ser humano (OLTRAMARI; PICCININI, 2006).

Filgueiras e Cavalcante (2020) denominaram de “um novo adeus à classe trabalhadora” as mudanças causadoras do declínio do regime assalariado e das formas tradicionais de vínculo trabalhista. No Brasil, a reforma trabalhista implantada em 2017 foi ao encontro desse tipo de pressão, revogando direitos e facilitando a adoção de formas precárias de contratação. Nesse contexto, a única alternativa, para muitos, foi a adesão a formas menos estáveis de inserção no mercado de trabalho. No caso do Brasil, essa situação não é uma novidade, dado que a informalidade já vinha abrangendo altos percentuais de trabalhadores (NERI; FONTES, 2010). Na conjuntura mais recente, como realça Marques (2013), o que vemos é a rápida expansão de novas formas de vínculo, como trabalho por tempo determinado, temporário, teletrabalho e contratação na modalidade de pessoa jurídica. Em 2019, o nível de informalidade no mercado de trabalho brasileiro chegou a 41,4%, segundo estudo do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) destacado por Campos (2020). Como destacam Souza e Oliveira Lucci (2019), a dificuldade de inserção em relações de trabalho tradicionais leva os desempregados a aceitarem acordos laborais precários, contribuindo para a ocorrência de problemas como a degradação da saúde física e mental.

Finalmente, a chegada da economia de plataforma também tem contribuído, de acordo com a Organização Internacional do Trabalho (OIT, 2019), para a precarização laboral: ao passo que essas empresas transferem praticamente todos os riscos e responsabilidades aos trabalhadores e os privam da proteção social assegurada por legislações laborais. Como destacam Vaclavik, Rocha-de-Oliveira e Oltramari (2018, p. 17), “grandes empresas, atuando por meio de plataformas, passam a intermediar o trabalho informal”, fenômeno que os autores denominaram de “empresariamento da informalidade”.

Desde o final dos anos 1990, diversas empresas-plataforma foram criadas passando a abranger diferentes dimensões da vida, como a de compras, amizade, participação política, educação e trabalho, alterando profundamente as formas de organização social, econômica e política. Há vários tipos de plataformas digitais, mas praticamente todas têm uma forma de funcionamento em comum, baseada na produção de dados fornecidos pelos seus usuários e trabalhadores – informações pessoais, avaliações, comentários, preferências, caminhos, entre outros. Uma vez tratados pelas empresas, esses dados lhes proporcionam novas formas de geração de valor (LOVELUCK, 2018). No caso das plataformas de trabalho, eles também alimentam a chamada gestão “gamificada”, orientada por algoritmos, que possibilita forte controle dos trabalhadores e rígida programação das tarefas (SCHOLZ, 2013; STEFANO, 2020).

Nesta pesquisa, o tipo de plataforma estudada se encaixa na chamada *gig economy* ou “trabalho de bicos”, na qual, conforme Casilli (2019), há dois grandes grupos: o *crowdwork* e o “trabalho digital por demanda”. Nas plataformas de *crowdworkers* (como a *Amazon Mechanical Turk*, *Clickworker* e *Microworkers*), os trabalhadores realizam micro tarefas imateriais vinculadas à alimentação da inteligência artificial. O trabalho por demanda, por sua vez, pode ser material (como as plataformas de transporte, de entrega ou de hotelaria) e imaterial (de serviços jurídicos e de contabilidade, por exemplo).

É importante frisar, entretanto, que nos chamados países em desenvolvimento os “bicos” sempre estiveram presentes, dada a insuficiência de empregos formais e a ausência de um estado de bem-estar social (NERI; FONTES, 2010). Ao mesmo tempo, esse rótulo não parece condizer com a realidade do trabalho em plataformas por demanda, considerando a excessiva jornada relacionada a esse labor, o qual, para a expressiva maioria, representa a principal fonte de renda. Isso ficou claro nos dados obtidos em nossa pesquisa, bem como em outros estudos (ABÍLIO et al., 2020; KREIN; BORSARI, 2020).

Como dito anteriormente, a principal marca dessas empresas-plataforma é a recusa de se reconhecerem como empregadoras, colocando-se como simples intermediadoras entre consumidores e trabalhadores, estes últimos chamados de parceiros e microempreendedores. Em seus discursos, tratam de uma relação entre iguais, o que não se sustenta tendo em vista que essas empresas definem, de forma unilateral e sem nenhuma transparência ou negociação, as condições da suposta parceria. São elas que iniciam o contato com os clientes e estabelecem a remuneração, bem como o tempo no qual o serviço deve ser prestado. Destacam-se, ainda, os processos de avaliação e as sanções, que também ocorrem sem nenhuma transparência ou justificativa, impossibilitando os trabalhadores de recorrerem das decisões. Assim, as plataformas controlam, gerenciam e definem todo o modo de funcionamento do negócio (CARDOSO; ARTUR, 2020).

Essas relações de trabalho ainda não são reguladas pela maioria dos governos, que têm aceitado o discurso de que as plataformas são apenas empresas de tecnologia ou de intermediação. Dessa forma, resta aos trabalhadores assumirem todos os riscos, agravados no contexto da pandemia, tanto em relação à preservação da saúde quanto no que tange à manutenção da renda. Esses problemas conjunturais não devem, todavia, esconder os estruturais, que já existiam antes da covid-19, como observado em nossa pesquisa e já revelado em outros estudos (KALIL, 2019; ABÍLIO et al., 2020). Assim, o labor via plataforma digital contribui para a constituição do trabalho precário no qual, de acordo com Kallenberg (2009, p. 21), “os riscos empregatícios são assumidos principalmente pelo trabalhador, e não pelos seus empregadores ou pelo governo”.

É por essa razão que, para a Fundação Orange, citada por Cardoso e Bifano (2020), é urgente o desenvolvimento de uma regulação que contemple os novos modelos econômicos e suas plataformas. A Fundação ressalta que, no atual cenário econômico mundial, essas empresas adquiriram grande poder de interferência nas decisões políticas, o que agravou o cenário de precarização do trabalho

Essas questões – conjunturais e estruturais – se explicitam mais claramente em um contexto de exceção como o do início da pandemia da covid-19, em que a pesquisa foi realizada, marcado pelo fechamento de praticamente todo o comércio e os consequentes prejuízos aos rendimentos dos motoristas. Desse cenário surgiu, como já destacado, o interesse pelo desenvolvimento deste estudo, cujos procedimentos metodológicos são apresentados a seguir.

3. PERCURSO METODOLÓGICO

Esta pesquisa adotou uma abordagem mista. Foi qualitativa, nos termos propostos por Yin (2016), porque privilegiou a compreensão da subjetividade dos pesquisados nas entrevistas realizadas com dirigentes de associações de classe e no acompanhamento dos grupos de WhatsApp de motoristas. A dimensão quantitativa, definida por Richardson (2017) como aquela que consiste na coleta de dados numéricos e seu tratamento por meios estatísticos, esteve presente na preparação e análise dos questionários aplicados aos motoristas.

O *corpus* da investigação foi constituído por motoristas que trabalham para plataformas de transporte de passageiros na cidade de Juiz de Fora. Foram distribuídos questionários digitais em grupos de WhatsApp da categoria, com o apoio da associação que os congrega. Não foi estabelecida uma amostra, sendo todos os participantes dos referidos grupos convidados. O convite foi enviado no início de abril de 2020 e, ao final daquele mês, 267 respostas foram alcançadas. Como esse quantitativo foi considerado suficiente, dado que os novos resultados não alteravam os já tabulados, a coleta foi encerrada no final de abril.

Em paralelo, foram realizadas entrevistas semiestruturadas com quatro dirigentes da Associação dos Motoristas de Aplicativos de Juiz de Fora (Amoaplic-JF), com o presidente da Associação dos Motoristas de Aplicativos do Rio de Janeiro (Ampa-RJ) e com o vice-presidente da Federação dos Motoristas por Aplicativo do Brasil (Fembrapp). Também foi realizado o acompanhamento das conversas em dois grupos de WhatsApp de motoristas, um misto e outro composto apenas por mulheres, entre os meses de fevereiro e agosto de 2020, o que se deu com o apoio da Amoaplic e com a anuência dos participantes. No contexto de pandemia e distanciamento social, a participação nos grupos de WhatsApp, a aplicação de questionário e a realização de entrevistas de modo *online* permitiram a continuidade da pesquisa.

Tendo como pano de fundo discussões sobre netnografia (BARBOSA; MILAN, 2019; MORAIS; SANTOS; GONÇALVES, 2020), a ideia de acompanhamento dos grupos de WhatsApp se deve à importância que eles adquiriram para os trabalhadores via plataformas que não têm um local físico de trabalho, se transformando em espaços de trocas de experiências e informações e de construção de amizades. Para a pesquisa, essa participação proporcionou maior familiaridade com o cotidiano da categoria, contribuindo tanto para a elaboração do questionário como para a sua análise e possibilitando, ainda, o acompanhamento do período de reabertura do comércio local e seus impactos no trabalho dos condutores.

As entrevistas, depois de transcritas, foram tratadas por meio da análise de conteúdo, conforme definido por Bardin (2016), assim como os resultados do acompanhamento dos grupos de WhatsApp. Foram, então, estabelecidas relações entre os conteúdos obtidos nos procedimentos de coleta de dados e os achados da revisão da literatura. Os questionários, por sua vez, foram processados por meio de modelos computacionais desenvolvidos especificamente para tratar os dados coletados, assim como a visualização dos resultados obtidos. Todo o procedimento foi desenvolvido em linguagem de programação Python.

Finalmente, no mês de setembro, foram apresentados e discutidos os resultados da pesquisa com o diretor e o vice-diretor da Amoaplic e com o vice-presidente da Fembrapp. Esse momento foi muito importante na medida em que possibilitou não apenas discutir os dados conjuntamente, mas analisar o contexto passado – de forte isolamento social e redução das demandas – a partir do olhar do presente, em uma situação de reabertura e de redução do isolamento social.

A próxima seção traz os principais achados da pesquisa de campo com base, principalmente, nos resultados dos questionários, complementados com as entrevistas e as informações colhidas nos grupos de WhatsApp, quando necessário.

4. RESULTADOS OBTIDOS NO CAMPO

Começamos esta seção destacando o perfil dos 267 motoristas que responderam ao questionário. Desses, 83,5% se declararam do gênero masculino, 16,5% do feminino e nenhum se identificou como outro. Uma concentração similar tem sido verificada em outras

pesquisas realizadas com motoristas e entregadores em empresas-plataforma. Em estudo feito na cidade de São Paulo por Moraes, Oliveira e Accorsi (2019), 88% dos participantes eram do gênero masculino. Resultado parecido foi encontrado na pesquisa realizada por Kalil (2019) com motoristas da Uber, também em São Paulo, assim como mostram os dados de pesquisas com entregadores (ABÍLIO et al., 2020).

Em relação à faixa etária, 21,0% dos trabalhadores entrevistados têm entre 21 e 30 anos, 34,8% entre 31 e 40 anos, correspondendo a maior concentração de motoristas, 22,5% entre 41 e 50 anos, ficando em torno de 19% os que têm entre mais que 51 anos. Observou-se que a faixa entre 21 e 50 anos representa 60,3% dos motoristas. Da mesma forma que se verificou em relação ao gênero, a distribuição por faixa etária foi muito similar à observada na pesquisa conduzida por Moraes, Oliveira e Accorsi (2019).

No que diz respeito ao tempo de atuação nas empresas-plataforma de transporte, e considerando que estas começaram a atuar em Juiz de Fora em 2016, vemos que 13% está há mais de 3 anos; 36% entre 2 e 3 anos; e 29% de 1 a 2 anos. Observa-se, portanto, que os motoristas já possuíam uma boa experiência no momento de início da pandemia, sendo possível supor que têm condições de estabelecer comparações entre o antes e o depois desse evento.

O principal motivo que levou os respondentes a optarem pelo trabalho nas plataformas foi o desemprego, opção assinalada por 64%. Pesquisa conduzida por Ferreira e Schocair (2020) com condutores de diversas cidades brasileiras revelou que 56% dos entrevistados tinham ingressado nesse trabalho pelo mesmo motivo. Por sua vez, na análise feita por Kalil (2019) apenas com trabalhadores da Uber, esse percentual chegou a quase 70%.

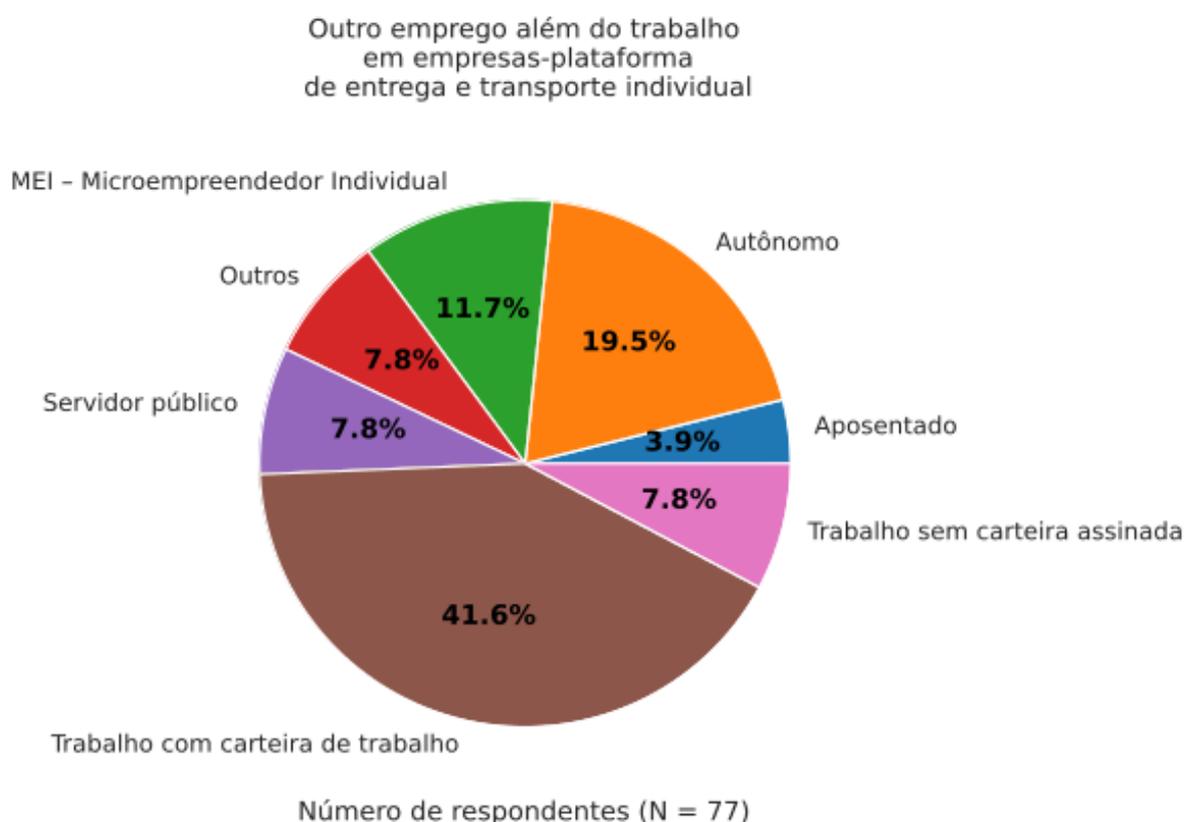
As pesquisas de alcance nacional também demonstram relação direta entre aumento do desemprego e procura de trabalho via plataforma digital. Manzano e Krein (2020), utilizando dados da Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios (PNAD) Contínua e da PNAD COVID19, mostraram que, enquanto entre 2012 e 2016 houve estabilidade na quantidade de motoristas (incluindo motoristas em plataforma, de táxi e de ônibus), *motoboys* e entregadores de mercadorias, essa situação se alterou após a crise econômica e política de 2016. A partir de então, foi observada uma forte elevação dos percentuais de trabalhadores nesses grupos. Essas pesquisas revelam que, como dito anteriormente, para a grande maioria dos trabalhadores das plataformas digitais, não se trata de uma escolha, mas da única opção (OLIVEIRA, 2020).

Quando indagados sobre por que ingressaram no trabalho nas plataformas, a maioria dos participantes desta pesquisa (71,6%) disse que buscou uma complementação de renda, mas outros dois motivos se revelaram importantes: o gosto pelo tipo de trabalho desenvolvido (46,3%) e a flexibilidade de horários, mencionada por 41,1%⁷.

Ainda no que se refere ao perfil profissional, foi perguntado se os respondentes tinham outro trabalho além do relativo às empresas-plataforma. A maioria (70%) disse que atua somente como motorista nas plataformas. Dentre os 30% que têm outra ocupação profissional, ficaram assim distribuídas as respostas (Gráfico 1):

⁷ O total ultrapassa 100%, pois foram permitidas múltiplas respostas.

GRÁFICO 1 – TRABALHOS SIMULTÂNEOS ÀS EMPRESAS PLATAFORMAS



Fonte: Elaboração própria com base nos dados da pesquisa.

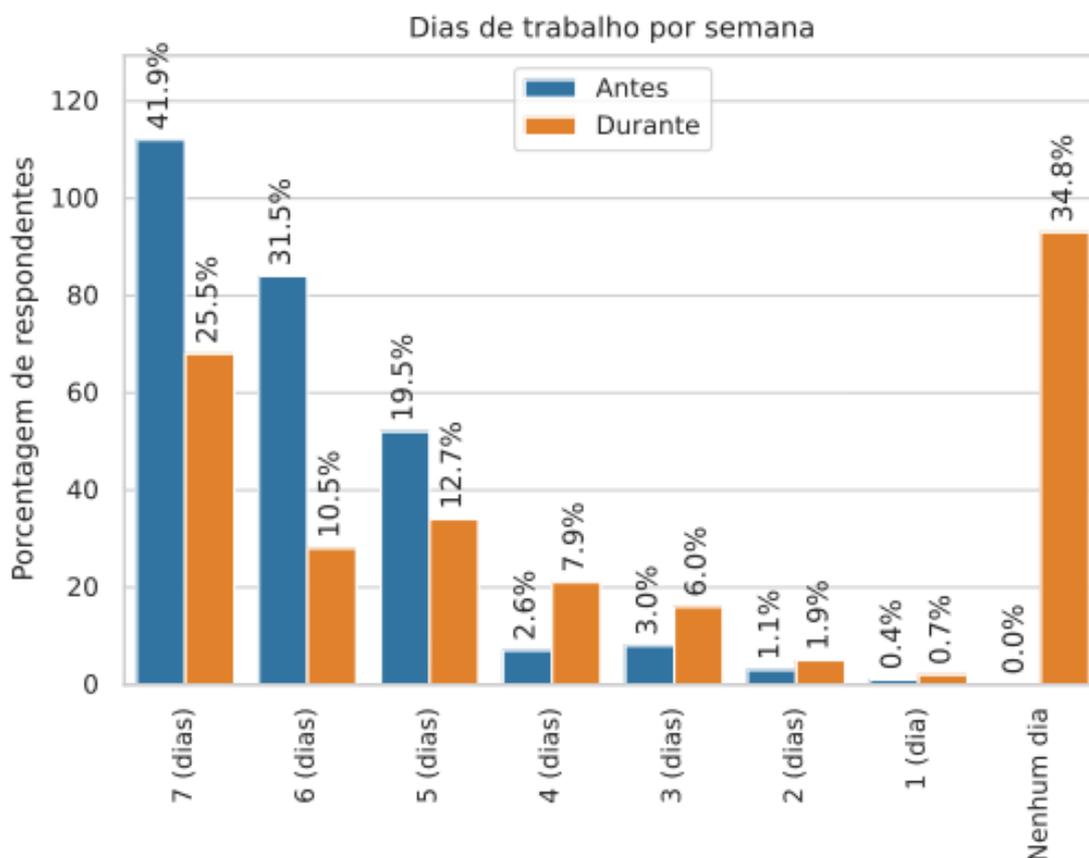
Como se percebe, dentre os que possuem outra ocupação, cerca de metade conta com renda mensal garantida, como assalariados, servidores públicos ou aposentados. De forma geral, podemos dizer que os assalariados e os servidores públicos seriam menos propensos a buscar o reconhecimento legal de vínculo trabalhista com as plataformas de transporte, dado que já têm acesso a direitos como férias, 13º salário ou licença saúde. Por sua vez, os trabalhadores que têm apenas a plataforma como fonte de renda tendem a aceitar, com mais facilidade, as precárias condições laborais e salariais, pela falta de alternativa.

4.1 Condições laborais: jornada, rendimento e gastos no trabalho

Após conhecermos o perfil dos respondentes, analisamos as condições laborais a que estão submetidos, com foco na jornada laboral, no rendimento e nos gastos para sua execução. No contexto da covid-19, um dos aspectos mais frisados pelos respondentes foi a queda dos rendimentos, em função da redução na demanda por viagens ocorrida no início da pandemia. A angústia com a situação financeira foi bastante comentada nos grupos de WhatsApp, nos quais diversos motoristas disseram que, mesmo com o risco de contrair o coronavírus, não poderiam deixar de trabalhar.

Observou-se que a pandemia levou vários motoristas a reduzirem os dias de trabalho por semana; mais de um terço deixou de trabalhar no período em que a pesquisa foi realizada, conforme o Gráfico 2.

GRÁFICO 2 – DIAS DE TRABALHO POR SEMANA ANTES E DURANTE A PANDEMIA



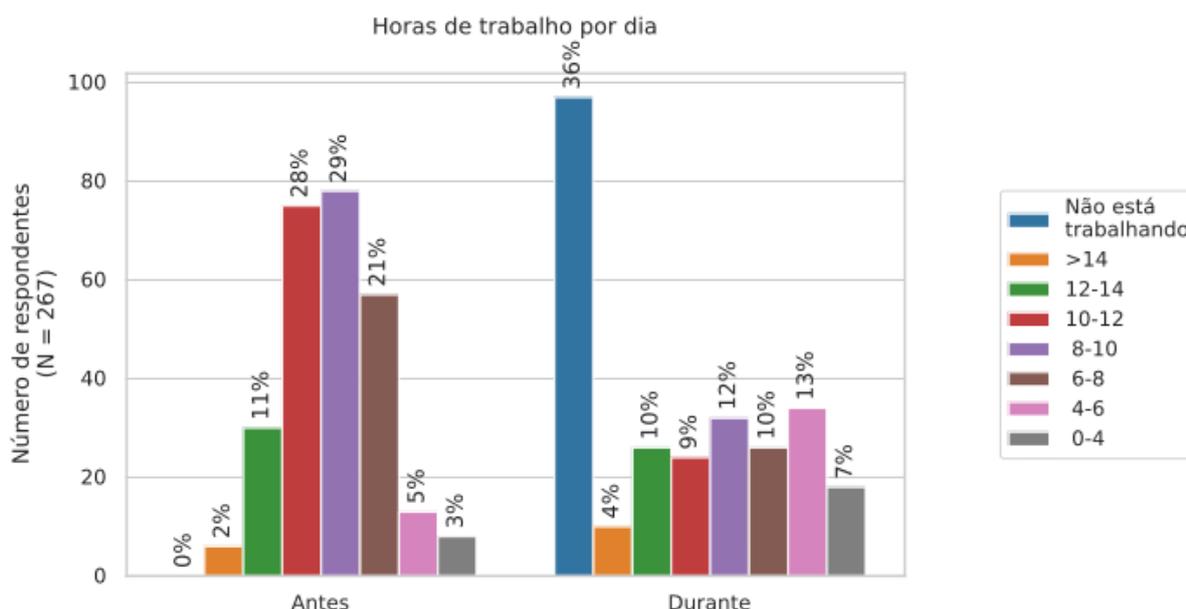
Fonte: Elaboração própria com base nos dados da pesquisa.

Nota-se que caiu significativamente o percentual dos que trabalhavam com frequência igual ou superior a cinco dias por semana. O medo de adoecer e a redução das corridas provavelmente determinaram essa situação. Chamou atenção também o fato de que, antes da pandemia, 45% dos motoristas trabalhavam sete dias por semana e, mesmo depois, esse número continuou elevado. Esses indivíduos, desse modo, ficam sem ao menos um dia descanso, direito há muito conquistado no meio trabalhista formal, mas por eles renunciado na busca de um melhor rendimento.

No caso das mulheres essa queda foi mais acentuada, com 47,6% deixando de trabalhar, contra 31,9% dos homens. Antes da pandemia, 95,2% das motoristas trabalhavam cinco ou mais dias por semana e 45% delas trabalhavam sete dias semanalmente, não havendo significativa diferença na frequência de trabalho relativa ao gênero. No período após a pandemia, apenas 40,4% delas, contra 53,3% dos homens, permaneceram nessa situação. Essa diferença pode ser consequência das injustiças de gênero (FRASER, 2019) que fazem com que caiba às mulheres, mais do que aos homens, cuidar dos filhos (que ficaram sem escola), da casa, da comida e das pessoas mais velhas que necessitam de maior atenção (HAKIN; CARDOSO, 2018).

No que se refere à jornada diária de trabalho, o Gráfico 3 demonstra que quase 70% dos respondentes trabalhavam mais de oito horas por dia e 41% mais do que dez horas, antes do contexto do coronavírus. Tais jornadas revelam-se excessivas, ainda mais por estarem relacionadas a uma ocupação desgastante em termos físicos e psicológicos, reforçando o que afirmam Firmino, Cardoso e Evangelista (2019): a superexploração e a precarização do trabalho são as marcas do chamado capitalismo de plataforma.

GRÁFICO 3 – HORAS DE TRABALHO POR SEMANA ANTES E DEPOIS DA PANDEMIA



Fonte: Elaboração própria com base nos dados da pesquisa.

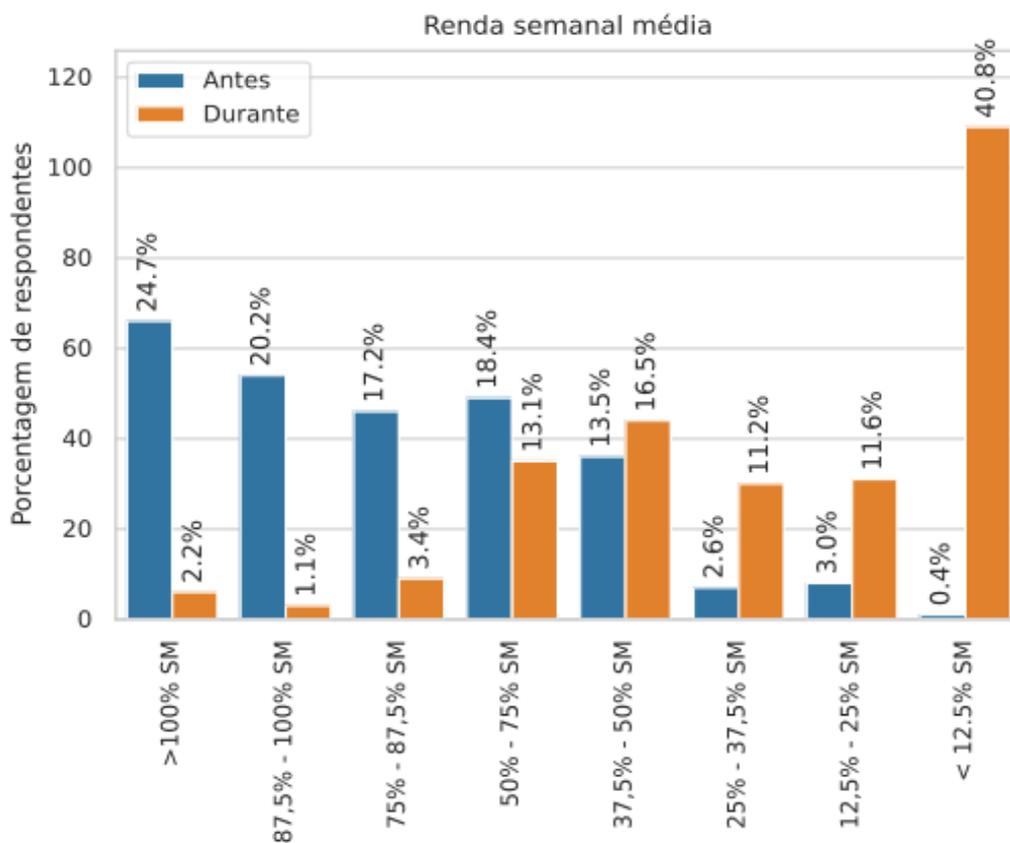
Percebe-se que, durante a pandemia, assim como visto em relação aos dias da semana, a jornada laboral sofreu significativa redução. O percentual de motoristas trabalhando nas duas faixas destacadas (mais de oito horas e mais de dez horas por dia) caiu para aproximadamente metade do que se verificava antes. Entretanto, essa redução conjuntural não pode esconder o problema estrutural das extensas jornadas observadas antes da covid-19. Essa realidade invalida a ideia de flexibilização do trabalho, um dos pilares das propagandas das plataformas digitais de trabalho utilizada para atrair novos “parceiros”.

Por sua vez, quando observamos os baixos rendimentos auferidos por esses trabalhadores e, por outro lado, os altos gastos com o trabalho, compreendemos melhor o que os condicionam a laborarem longas jornadas. Assim, analisando a Gráfico 4, chama a atenção que, mesmo antes da pandemia, apenas um terço dos pesquisados conseguia obter receita superior a um salário mínimo por semana, enquanto outro grupo de tamanho aproximado (28,8%) não atingia mais do que 75% do salário mínimo. Após o início da pandemia, a situação agravou-se, uma vez que houve menor procura dos serviços de transporte e consequente redução na jornada de trabalho, considerando a inexistência de garantias mínimas para esses trabalhadores.

Com a queda brusca da renda, 30% dos entrevistados passaram a trabalhar também com plataformas de entrega no contexto da pandemia, como UberEats e Ifood. Nos grupos de WhatsApp também observamos relatos sobre a realização de outros bicos, como a venda de máscaras, comida, roupas e outras mercadorias. No mês de agosto, começaram a aparecer discussões sobre a participação em jogos de azar, como roleta russa, ainda como forma de conseguir recursos financeiros.

Essa diversificação de tarefas reforça o discurso recorrente das empresas desse setor que, como lembram Cardoso e Artur (2020), chamam os trabalhadores de empreendedores. Trata-se, porém, de um conceito distorcido de empreendedorismo e que nada tem a ver com a visão schumpeteriana de alguém detentor de disposição e de recursos para correr riscos e colocar em prática suas ideias. Seria, na verdade, uma forma de obscurecer os processos de informalização do trabalho e de transferir os riscos relacionados a ele para os trabalhadores.

GRÁFICO 4 – RENDA SEMANAL MÉDIA, EM SALÁRIOS MÍNIMOS, ANTES E DURANTE A PANDEMIA



Fonte: Elaboração própria com base nos dados da pesquisa.

No que tange às despesas, faz-se essencial um cuidado específico no seu controle por parte dos motoristas, dado que, diferente do que ocorre na relação tradicional de emprego, cabe a eles todo o ônus de prover os recursos necessários à realização do trabalho, tarefa para a qual não necessariamente estão bem-preparados. Nas entrevistas, Dênis, presidente da Ampa-RJ e vice-presidente da Fembrapp, e Sóstenes, vice-presidente da Amoaplic-JF, revelaram que grande parte dos motoristas adota uma visão muito otimista e não faz as contas devidas e, por isso, não consegue permanecer nessa atividade por muito tempo. Essa percepção está alinhada ao que foi mostrado na pesquisa conduzida por Ferreira e Schocair (2020), a qual revelou que 44% dos motoristas de Uber analisados não calculavam de forma adequada as receitas e despesas decorrentes de seu trabalho. Por sua vez, Barbosa (2018) afirma que o controle do ganho líquido obtido não é fácil, pois há diversos custos difíceis de calcular, como a depreciação das peças e o custo diário do seguro.

Em nossa pesquisa, observamos que o faturamento bruto mensal médio informado foi de R\$ 5.302,29. Além disso, foi apurado que as despesas médias mensais de cada motorista – envolvendo aluguel/prestação, combustível, manutenção, alimentação e impostos/multas – chegou a R\$ 3.174,44 por mês. Se, por um lado, esse gasto pode ser menor para aqueles que não pagam aluguel ou prestação de carro, por outro, a renda auferida também pode ser mais baixa, considerando que imprevistos acontecem com esses trabalhadores e os impedem de trabalhar, como problemas com o carro, acidentes, roubo do veículo, doenças, entre outros. Ao subtrair do faturamento bruto mensal médio os gastos mensais apurados, vemos que a renda líquida média mensal é R\$ 2.127,85, valor reduzido e desproporcional ao tempo e ao desgaste envolvidos

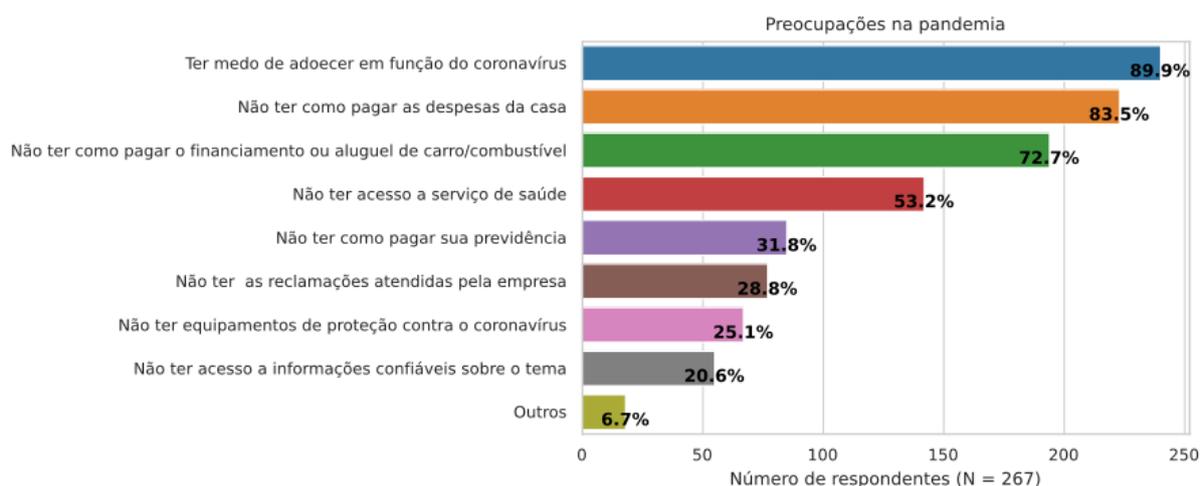
nessa ocupação. Não por acaso, a baixa remuneração foi uma das queixas mais recorrentes nas entrevistas realizadas com os dirigentes de associações.

4.2 Preocupações e demandas geradas pela pandemia

No que se refere às principais preocupações no contexto da pandemia, no Gráfico 5 estão destacadas aquelas relacionadas à saúde e ao medo de contrair o vírus, que foi expresso por quase 90% dos respondentes. Embora esse problema não seja específico da categoria enfocada, é certo que o contato constante com os passageiros transportados eleva o risco.

Além disso, a perda de receita causada pela diminuição da demanda por corridas fez com que 80% revelassem preocupação em não conseguir pagar as contas da casa, enquanto aproximadamente 73% disseram temer não poder arcar com as despesas do automóvel. Esses temores são agravados, conforme as respostas obtidas, pela falta de acesso a serviços de saúde, pelo fato das empresas não responderem às reclamações, por não contarem com informações confiáveis sobre a pandemia, entre outros.

GRÁFICO 5: PREOCUPAÇÕES DURANTE A PANDEMIA



Fonte: Elaboração própria com base nos dados da pesquisa.

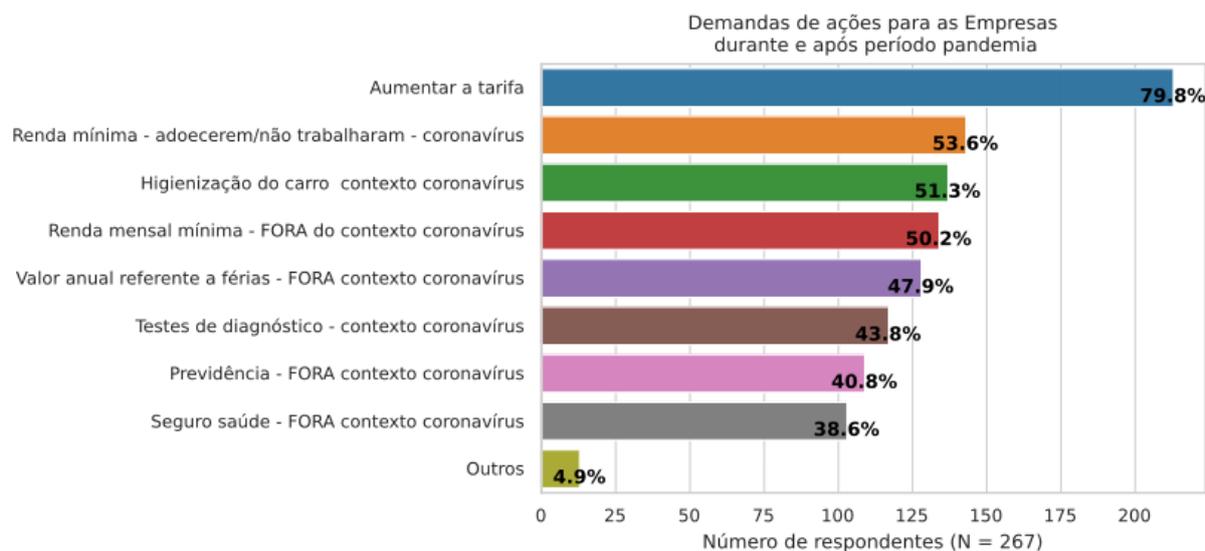
Um problema que chamou atenção foi que mais de 20% dos respondentes afirmaram preocupação em relação ao fato de não terem acesso a informações confiáveis. Aliás, essa é uma característica forte do mercado de trabalho que Srnicek (2017) chama de capitalismo de plataforma, no qual o controle dos dados utilizados representa a principal forma de dominação empresarial. As restrições aos dados a que os motoristas têm acesso é, portanto, um mecanismo garantidor do controle que as empresas exercem sobre eles.

Nos grupos de *WhatsApp* foi possível perceber que os motoristas têm buscado suprir essa dificuldade, ao menos em parte, por meio do compartilhamento de suas experiências. É frequente a postagem de capturas de tela do valor final da corrida, com as taxas descontadas pelas plataformas, na busca por auxílio de colegas para decifrar os cálculos realizados pelas empresas. É comum também a divulgação de imagens de suas rotas e mapas, destacando as regiões ou zonas da cidade de maior e menor demanda de corrida.

Os trabalhadores foram ainda questionados em relação às demandas que têm em relação às empresas, tanto conjunturais, específicas do contexto da covid-19, como as estruturais, que já se manifestavam antes desse período. No Gráfico 6 podemos observar que elas

são diversas, abrangendo, principalmente, melhoria nas condições de trabalho e estabelecimento de garantias. As conversas nos grupos de WhatsApp revelaram o extremo mal-estar diante da insegurança laboral vivenciada, que se agravou no contexto do coronavírus. Além disso, nenhuma das demandas feitas às empresas-plataforma, por meio de uma carta assinada pela Liga das Associações de Motoristas por Aplicativos e pela Fembrapp, foi atendida, como relatado nas entrevistas realizadas com os dirigentes.

GRÁFICO 6 – DEMANDAS EM RELAÇÃO ÀS EMPRESAS



Fonte: Elaboração própria com base nos dados da pesquisa.

No Gráfico 6 vemos que é a demanda pelo aumento da tarifa que aparece em primeiro lugar, dada a sua defasagem em relação à inflação, conforme os relatos dos dirigentes entrevistados e as constantes queixas nos grupos de WhatsApp. Sóstenes destacou, na entrevista, que os percentuais que as empresas retêm não são justos, considerando que grande parte dos gastos, como de gasolina, manutenção e aluguel, ficam por conta dos motoristas. Jaquelaine, também dirigente da Associação, afirmou que a forma como são definidas as taxas retidas pelas plataformas não é clara – podendo variar entre 25% e 40% –, frisando que é muito difícil para os trabalhadores conferirem se o cálculo feito pelas empresas está de fato correto.

Outras questões também são destacadas, como o não pagamento de renda mínima, férias, seguro-saúde e previdência, apontadas por parte dos trabalhadores (entre 39% e 52%). Por sua vez, chama atenção o fato dos demais respondentes não terem se manifestado a esse respeito, nos levando a crer que, para eles, a questão da parceria e do trabalho autônomo está muito presente, sendo naturalizada a incumbência da responsabilidade por praticamente todos os riscos e custos laborais. Para Sóstenes, “não existe uma parceria das empresas com os motoristas, mas existe uma parceria dos motoristas com as empresas”. Entretanto, esse posicionamento não implica na tomada de posição pela demanda para serem reconhecidos como assalariados, como ele deixou explícito ao longo da entrevista e na reunião de apresentação dos resultados da pesquisa, realizada em setembro.

Os dirigentes também apontam que as empresas são bastante fechadas ao diálogo, recusando-se a prestar informações e não reconhecendo o papel das associações na interlocução de sua relação com os motoristas. Assim, por não conseguir conquistas relevantes e mais efetivas junto às empresas, tampouco mudanças na legislação, a Amoaplic tem buscado

formas de minimizar os problemas por eles enfrentados. Júlio Cesar, presidente da Associação, revelou que foram empreendidas ações para arrecadação de donativos, as quais possibilitaram a doação de cestas básicas aos motoristas, visando minimizar os problemas agravados pela pandemia. Tais medidas, entretanto, revelam-se meramente paliativas, sem potencial para promover melhorias substantivas nas condições de trabalho enfrentadas.

Com base nos problemas aqui expostos, a seção final apresenta as conclusões a que foi possível chegar com a pesquisa, trazendo, ainda, algumas reflexões sobre o momento futuro.

5. CONCLUSÃO

O isolamento social imposto pela covid-19 impactou negativamente toda a sociedade. Além disso, a pandemia chegou em um contexto de hegemonia socioeconômica do neoliberalismo, marcada pela desvalorização de direitos sociais e coletivos e pela apologia à iniciativa e responsabilidade individual. Para o capital, as políticas neoliberais possibilitaram a crescente flexibilização das formas de contratação, da renda e do tempo de trabalho, propiciando redução de despesas na medida em que as empresas ficam desobrigadas de remunerar os trabalhadores nos momentos em que suas demandas de produção são menores ou inexistentes.

No final do século XX vimos, ainda, o nascimento da era digital e do chamado capitalismo de plataforma, acelerando diversos processos de mudança e possibilitando o aparecimento de uma nova forma de organização dos negócios: a plataformação da economia. As empresas que operam em plataformas digitais, porém, não trouxeram novos modos de contratação, mas impuseram uma pretensa parceria com os trabalhadores. A precarização, agora *uberizada*, é a marca dessa relação.

Aos trabalhadores cabe prover praticamente todos os recursos necessários à execução do trabalho, sem contar com direitos ou garantias. Esses indivíduos não têm acesso, tampouco, a informações sobre a gestão “gamificada” e “algoritmizada”, o que os impede de compreender como as empresas realizam os cálculos das tarifas ou o sistema de avaliação, do qual podem derivar sanções ou mesmo o desligamento.

No Brasil, a pandemia da covid-19 chegou em um contexto de crise econômica e política, com altas taxas de desemprego e de informalidade. Além de já ter levado milhões ao adoecimento e milhares à morte, seu impacto econômico está abrangendo a sociedade como um todo, e muitos trabalhadores estão perdendo seus empregos ou tendo a renda reduzida. Como ocorre em outros momentos de crise, os mais prejudicados são aqueles que já se encontravam em condições vulneráveis e precárias, como o grupo estudado.

Partindo desse pressuposto, esta pesquisa procurou investigar como os motoristas que atuam em empresas-plataforma de transporte de passageiros em Juiz de Fora foram afetados pela pandemia da covid-19, considerando, ainda, algumas questões estruturais desse trabalho. Foi, então, revelada a gravidade da situação vivenciada. As condições laborais, que já eram precárias, ficaram ainda piores. A dúvida entre trabalhar e correr o risco de adoecer e não trabalhar e não ter nenhuma renda esteve presente nas conversas no *WhatsApp*. Por não estarem cobertos pelo sistema público de seguridade social, os motoristas ficariam totalmente sem rendimento caso deixassem de trabalhar por motivo de adoecimento, em uma das mais contundentes demonstrações do quão precária é a ocupação à qual se dedicam.

Por sua vez, por se tratar de um labor remunerado por atividade realizada – o chamado “trabalho sob demanda” – a ocorrência de uma significativa redução na busca por viagens, em função do isolamento social imposto pela pandemia, significou uma súbita queda das

receitas dos motoristas. Por outro lado, as despesas cotidianas desses trabalhadores e de suas famílias permanecem iguais ou se elevaram. Assim, o rendimento líquido mensal, que já era baixo antes da pandemia, ficou ainda mais reduzido e desproporcional ao desgaste envolvido no trabalho realizado. Essa situação é ainda pior considerando que os motoristas “parceiros” não têm direitos, ao contrário dos empregados de carteira assinada, a 13º salário, abono de férias ou licença saúde, sem falar em benefícios como vale alimentação e seguro-saúde, negociados coletivamente.

Foi possível concluir, então, que a pandemia agravou de forma significativa os problemas estruturais vivenciados pelos trabalhadores estudados. Além da redução dos ganhos financeiros, outros problemas ficaram mais evidentes, como a falta de transparência e de comunicação por parte das empresas-plataforma. Assim, pode-se inferir que esses trabalhadores estão inseridos numa relação de extrema desproteção, hiperexploração e subordinação, e não de parceria, dado que as empresas impõem suas condições aos trabalhadores sem nenhuma abertura para negociação ou transparência.

Parece razoável supor que as conclusões deste estudo, embora realizado especificamente em Juiz de Fora, revelaram uma situação que guarda muitas similaridades com a encontrada em outras cidades brasileiras, uma vez que as empresas observadas são nacionais e multinacionais e atuam a partir de uma mesma lógica. Por outro lado, sabemos que há diferenças regionais em relação ao mercado de trabalho ou à desigualdade social, entre outras características sociais e econômicas, o que torna relevante a realização de pesquisas similares em outras cidades.

Pensando num provável prolongamento da crise política e econômica no Brasil pós-pandemia, é possível supor que a renda dos trabalhadores permanecerá baixa, dificultando a retomada do consumo, da produção e da geração de emprego de qualidade. Em paralelo, observamos a forte expansão das plataformas de trabalho nos mais diversos setores, inclusive naqueles marcados pela formalização e por melhores condições de trabalho – como de saúde, de educação, jurídico ou bancário –, movimento que se intensificou no período da pandemia e que tende a continuar no período posterior. Com isso, há forte probabilidade de que um número maior de pessoas passe a laborar em plataformas digitais de trabalho. Aliás, este é um receio muito ressaltado nas conversas nos grupos de WhatsApp, que mencionam que o risco de haver cada vez mais motoristas nas plataformas de transporte pode fazer com que caia, ainda mais, a quantidade de demanda. Diante desse cenário, torna-se cada vez mais urgente uma adequada regulamentação da relação entre as plataformas e os trabalhadores.

Ainda que não tenha sido objeto deste artigo analisar a questão da regulamentação, seria difícil finalizá-lo sem trazeremos essa questão. Há diversos caminhos sendo discutidos além daquele que considera esses trabalhadores realmente autônomos, afirmando não ser necessária, portanto, nenhuma mudança, uma vez que essa condição seria regida pelo Direito Civil e não do Trabalho (CARDOSO, ARTUR; OLIVEIRA, 2020). Do ponto de vista que orienta este trabalho e tendo em conta a existência de uma mescla de subordinação clássica e do que tem sido denominada de algorítmica, fica clara a necessidade de que o governo exerça controle sobre as empresas-plataforma e, ao mesmo tempo, garanta direitos aos seus trabalhadores.

Nesse caso, um dos caminhos tem defendido a criação de uma legislação específica para os trabalhadores que atuam nas plataformas digitais. No limite, poderia haver uma legislação diferente para cada tipo de plataforma como, por exemplo, as dos setores de transporte, entrega, cuidado ou educação, tendo em mente as especificidades de cada uma delas. Diversos projetos de lei estão sendo debatidos no Congresso brasileiro propondo essa regulamentação. Do nosso ponto de vista, essa opção traz diversos problemas.

Considerando o momento atual desfavorável à classe trabalhadora, nos parece evidente o risco de que as legislações específicas que venham a ser aprovadas garantam menos direitos do que os já previstos na Consolidação das Leis do Trabalho (CLT). Por outro lado, a adoção de uma regulamentação favorável às empresas-plataforma pode significar o reconhecimento legal da existência de “trabalhadores de segunda classe” e a consagração da figura do “empreendedor de si mesmo”, induzindo o aumento dessa forma de contratação fora da relação tradicional de emprego.

Assim, acreditamos que a aplicação da CLT seja o caminho preferível, de forma que as especificidades presentes em cada tipo de plataforma de trabalho sejam, como ocorre com outras categorias profissionais, negociadas coletivamente pelas partes. Ao mesmo tempo, considerando a nova forma de gestão e controle algorítmico do trabalho, mostram-se necessárias mudanças na própria CLT, levando em conta, sobretudo, que esse gerenciamento já se mostra presente também nas empresas ditas tradicionais.

REFERÊNCIAS

ABÍLIO, Ludimila Costhek et al. Condições de trabalho de entregadores via plataforma digital durante a covid-19. **Revista Jurídica Trabalho e Desenvolvimento Humano**, Campinas, v. 3, p. 1-21, 2020.

ABRAMIDES, Maria Beatriz Costa; CABRAL, Maria do Socorro Reis. Regime de acumulação flexível e saúde do trabalhador. **São Paulo em Perspectiva**, São Paulo, v. 17, n. 1, p. 3-10, 2003.

ALVES, Giovanni. Trabalho e reestruturação produtiva no Brasil neoliberal: precarização do trabalho e redundância salarial. **Revista Katálysis**, Florianópolis, v. 12, n. 2, p. 188-197, 2009.

BARBOSA, Heron Barroso. **Relações de trabalho e novas tecnologias**: um estudo sobre os motoristas do aplicativo Uber em João Pessoa. 2018. Dissertação (Mestrado em Administração) – Universidade Federal da Paraíba, João Pessoa, 2018.

BARBOSA, Sérgio; MILAN, Stefania. Do not harm in private chat apps: ethical issues for research on and with WhatsApp. **Westminster Papers in Communication and Culture**, Londres, v. 14, n. 1, p. 49-65, 2019.

BARDIN, Laurence. **Análise de conteúdo**. São Paulo: Edições 70, 2016.

BRASIL. Lei nº 13.982, de 2 de abril de 2020. Altera a Lei nº 8.742, de 7 de dezembro de 1993, para dispor sobre parâmetros adicionais de caracterização da situação de vulnerabilidade social para fins de elegibilidade ao benefício de prestação continuada (BPC) [...]. **Diário Oficial da União**, Brasília, DF, p. 1, 2 abr. 2020a.

_____. Medida Provisória nº 936, de 1º de abril de 2020. Institui o Programa Emergencial de Manutenção do Emprego e da Renda e dispõe sobre medidas trabalhistas complementares para enfrentamento do estado de calamidade pública [...]. **Diário Oficial da União**, Brasília, DF, p. 1, 1 abr. 2020b.

CAMPOS, Ana Cristina. IBGE: informalidade atinge 41,6% dos trabalhadores do país em 2019. **Agência Brasil**, Brasília, DF, 12 nov. 2020. Disponível em: <https://agenciabrasil.ebc.com.br/economia/noticia/2020-11/ibge-informalidade-atinge-416-dos-trabalhadores-no-pais-em-2019>. Acesso em: 14 jul. 2021.

CARDOSO, Ana Claudia Moreira; ARTUR, Karen; OLIVEIRA, Murilo Carvalho Sampaio. O trabalho nas plataformas digitais: narrativas contrapostas de autonomia, subordinação, liberdade e dependência. **Revista Valore**, Volta Redonda, v. 5, p. 206-230, 2020. Edição especial.

_____; _____. O trabalho controlado pelas plataformas digitais: enfim, a classe trabalhadora chegou ao paraíso? **Le Monde Diplomatique**, São Paulo, 23 jan. 2020. Disponível em: <https://diplomatique.org.br/enfim-a-classe-trabalhadora-chegou-ao-paraiso/>. Acesso em: 23 set. 2020.

_____. Organização e intensificação do tempo de trabalho. **Revista Sociedade e Estado**, Brasília, DF, v. 28, n. 2, p. 351-374, 2013.

_____; BIFANO, Marcela. E-economia e suas empresas-plataforma: *modus operandi* e precarização do mercado de trabalho no setor de turismo. **Revista Anais Brasileiros de Estudos Turísticos**, Juiz de Fora, v. 10, p. 1-17, 2020.

CASILLI, Antonio Aldo. **En attendant les robots**: enquête sur le travail du clic. Paris: Seuil, 2019.

CASTELLS, Manoel. **A Sociedade em Rede**. 3. ed. São Paulo: Paz & Terra, 1999.

COSTA, Maria Emília Melo da; SILVEIRA, Danilo da Costa; COSTA, Elinaldo Ferreira da. A precarização do trabalho e a questão da governança pós revolução da informação. **UFAM Business Review**, Manaus, v. 2, n. 1, p. 22-33, 2020. Edição especial.

DAVIS, Mike; HARVEY, David; BIHR, Alain; ZIBECHI, Raúl; BADIOU, Alain; ŽIŽEK, Slavoj. **Coronavírus e a luta de classes**. Paranaíba – MS: Terra sem Amos, 2020.

DIEESE – DEPARTAMENTO INTERSINDICAL DE ESTATÍSTICA E ESTUDOS SOCIOECONÔMICOS. **O Programa Emergencial de Manutenção do Emprego e da Renda diante dos impactos da covid-19**. Nota Técnica n. 232. São Paulo: Dieese, 2020. Disponível em: <https://www.dieese.org.br/notatecnica/2020/notaTec232ProgramaEmergencialGoverno.html>. Acesso em: 4 jul. 2021.

DRUCKER, Peter Ferdinand. **O melhor de Peter Drucker**: obra completa. São Paulo: Nobel, 2002. Livro III – A sociedade.

FERREIRA, Victor Cláudio Paradela; SANTOS, Antônio Raimundo dos; NASSER, José Eduardo; JOHANN, Maria Elizabeth Pupe. **Gestão de Pessoas na sociedade do conhecimento**. Rio de Janeiro: FGV, 2016.

FERREIRA, Thayane do Bem; SCHOCAIR, Marília Medeiros. O trabalho no Uber, na percepção dos motoristas. In: PARADELA, Victor Cláudio; DRUMOND E CASTRO, Maria Cristina; KIRCHMAIR, Débora Magalhães (orgs). **Pessoas e organizações**. Volume 2. Curitiba: CRV, 2020. p. 241-259.

FILGUEIRAS, Vitor Araújo; CAVALCANTE, Sávio Machado. What has changed: a new farewell to the working class? **Revista Brasileira de Ciências Sociais**, São Paulo, v. 35, n. 102, p. 1-22 2020.

FIRMINO, Rodrigo José; CARDOSO, Bruno de Vasconcelos; EVANGELISTA, Rafael. Hyperconnectivity and (im)mobility: uber and surveillance capitalism by the global South. **Surveillance & Society**, Chapel Hill, v. 17, n. 1/2, p. 205-212, 2019.

FRASER, Nancy. Feminismo, capitalismo e a astúcia da história. In: HOLLANDA, Heloísa Buarque de (org.). **Pensamento feminista: conceitos fundamentais**. Rio de Janeiro: Bazar do Tempo, 2019. p. 25-48.

HAKIM, Sarah; CARDOSO, Ana Claudia Moreira. Os usos do tempo: a desigual vivência temporal cotidiana entre mulheres e homens. In: ARRUDA PINTO, Roberto Parahyba; CAMARANO, Alessandra; HAZAN, Ellen Mara Ferraz (coords.). **Feminismo, pluralismo e democracia**. São Paulo: LTR, 2018. p. 299-305.

KALLEBERG, Arne. O Crescimento do trabalho precário: um desafio global. **Revista Brasileira de Ciências Sociais**, São Paulo, v. 24, n. 69, p. 21-30, 2009.

KALIL, Renan Bernard. **Capitalismo de plataforma e Direito do Trabalho: *crowdwork* e trabalho sob demanda por meio de aplicativos**. 2019. Tese (Doutorado em Direito) – Faculdade de Direito, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2019.

KREIN, José Dari; BORSARI, Pietro. Pandemia e desemprego: análise e perspectivas. **Centro de Estudos Sindicais e de Economia do Trabalho**, Campinas, 11 maio 2020. Disponível em: <https://www.economia.unicamp.br/covid19/pandemia-e-desemprego-analise-e-perspectivas>. Acesso em: 13 maio 2020.

_____; BIAVASCHI, Magda; TEIXEIRA, Marilane. Emprego, trabalho e renda para garantir o direito à vida. **Nexo Jornal**, São Paulo, 17 abr. 2020. Disponível em: <https://www.nexojornal.com.br/ensaio/debate/2020/Emprego-trabalho-e-renda-para-garantir-o-direito-%C3%A0-vida>. Acesso em: 25 ago. 2020.

LOVELUCK, Benjamin. **Redes, liberdade e controle: uma genealogia política da internet**. Petropolis: Vozes, 2018.

LUPTON, Deborah. **Digital Sociology: an introduction**. Sydney: University of Sydney, 2012. Disponível em em: <http://ses.library.usyd.edu.au/bitstream/2123/8621/2/Digital%20Sociology.pdf>. Acesso em: 20 mar 2020

MANZANO, Marcelo; KREIN, André. A pandemia e o trabalho de motoristas e de entregadores por aplicativos no Brasil. **Centro de Estudos Sindicais e de Economia do Trabalho**, Campinas, 2020. Disponível em: https://www.cesit.net.br/wp-content/uploads/2020/07/MANZANO-M-KREIN-A.-2020_A-pandemia-e-os-motoristas-e-entregadores-por-aplicativo.pdf. Acesso em: 18 set. 2020.

MARQUES, Ana Paula Pereira. Reestruturação produtiva e recomposições do trabalho e emprego: um périplo pelas “novas” formas de desigualdade social. **Ciência & Saúde Coletiva**, Rio de Janeiro, v. 18, n. 6, p. 1545-1554, 2013.

MORAES, Rodrigo Bombonati de Souza; OLIVEIRA, Marco Antônio Gonsales de; ACCORSI, André. Uberização do trabalho: a percepção dos motoristas de transporte particular por aplicativo. **Revista Brasileira de Estudos Organizacionais**, Curitiba, v. 6, n. 3, p. 647-681, 2019.

MORAIS, Greiciele Macedo; SANTOS, Valdeci Ferreira; GONÇALVES, Carlos Alberto. Netnography: origins, foundations, evolution and axiological and methodological developments and trends. **The Qualitative Report**, Fort Lauderdale, v. 25, n. 2, p. 441-455, 2020.

NERI, Marcelo Côrtes; FONTES, Adriana. Informalidade e trabalho no Brasil: causas, consequências e caminhos de políticas públicas. **FGV Social**, Rio de Janeiro, 2010. Disponível em: <https://cps.fgv.br/informalidade-e-trabalho-no-brasil-causas-consequencias-e-caminhos-de-politicas-publicas>. Acesso em 12 abr 2020.

OLIVEIRA, Felipe. Ifood lança texto para rebater as críticas dos entregadores. **Tilt**, São Paulo, 1 jul. 2020. Disponível em: <https://www.uol.com.br/tilt/noticias/redacao/2020/07/01/em-meio-a- greve-ifood-divulga-texto-no-app-sobre-relacao-com-entregadores.htm>. Acesso em: 10 jun. 2020.

OLTRAMARI, Andrea Poletto; PICCININI, Valmiria Carolina. Reestruturação produtiva e formas de flexibilização do trabalho. **Organizações & Sociedade**, Salvador, v. 13, n. 36, p. 85-106, 2006. OIT – ORGANIZACIÓN INTERNACIONAL DEL TRABAJO. **Las plataformas digitales y el futuro del trabajo: cómo fomentar el trabajo decente en el mundo digital**. Ginebra: Oficina

Internacional del Trabajo, 2019. Disponível em: https://www.ilo.org/global/publications/books/WCMS_684183/lang--es/index.htm. Acesso em: 20 jun. 2020.

PIRES, Luiza Nassif; CARVALHO, Laura; XAVIER, Laura de Lima. Covid-19 e desigualdade no Brasil. Cebes, Rio de Janeiro, 6 abr. 2020. Disponível em: <http://cebes.org.br/2020/04/covid-19-e-desigualdade-no-brasil/>. Acesso: 25 ago. 2020.

RICHARDSON, Roberto Jarry. **Pesquisa social: métodos e técnicas**. 4. ed. São Paulo: Atlas, 2017.

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

SOUZA, Marina Batista Chaves Azevedo de; OLIVEIRA LUSSE, Isabela Aparecida de. Juventude, trabalho informal e saúde mental. **Revista de Ciências Sociais: Política e Trabalho**, João Pessoa, n. 51, p. 126-144, 2019.

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

DE STEFANO, Valerio. Automação, inteligência artificial e proteção laboral: padrões algorítmicos e o que fazer com eles. In: CARELLI, Rodrigo de Lacerda; CAVALCANTI, Tiago Muniz; FONSECA, Vanessa Patriota da. **Futuro do trabalho: efeitos da revolução digital na sociedade**. Brasília, DF: ESMPU, 2020. p. 21-64.

TOFFLER, Alvin. **A terceira onda: a morte do industrialismo e o nascimento de uma nova civilização**. Rio de Janeiro: Record, 1981.

VACLAVIK, Marcia; ROCHA-DE-OLIVEIRA, Sidinei; OLTRAMARI, Andrea. Empresariando a informalidade: um debate teórico à luz dos novos modos de organização do trabalho. In: XVI° ENCONTRO NACIONAL DA ABET, 16., 2018, Salvador. **Anais [...]**. Salvador: UFBA, 2018.

YIN, Robert. **Pesquisa qualitativa do início ao fim**. Porto Alegre: Penso, 2016.

Recebido em: 14/10/2020

Aceito para publicação em: 08/09/2021