

# Trabalhadores de plataformas digitais: mundialização, superexploração e luta de classes

Recebido: 08.04.22  
Aprovado: 19.12.22

Gil Felix (orcid.org/0000-0001-8371-1358),  
Universidade Federal da Integração Latino-americana (Unila),  
Foz do Iguaçu, Paraná, Brasil<sup>i</sup>.

*i.* Gil Felix é professor na Universidade Federal da Integração Latino-americana (Unila) e coordenador do Grupo de Pesquisa sobre Trabalho (CNPq), PR, Brasil. <gilfelix@protonmail.com>.

Resumo: A partir da teoria do valor de Marx e dos aportes sociológicos de Ruy Mauro Marini, o artigo analisa as condições de trabalho dos(as) trabalhadores(as) da empresa Uber e empresas similares de aplicativos, assim como as formas de resistência que estão sendo empregadas por eles(as), nacional e internacionalmente. Para tanto, em um primeiro momento, aborda as implicações teóricas da exploração do trabalho realizada pelas plataformas digitais. Em seguida, a partir de dados de pesquisas realizadas junto aos trabalhadores e de dados de natureza secundária, analisa: *i.* as condições pelas quais vieram a ter maior adesão, visibilidade e difusão para outros setores; *ii.* as estratégias mundiais de mercado e de mudança das regulações trabalhistas implementadas por essas plataformas; *iii.* as formas de controle e de resistência que vêm sendo adotadas pelos trabalhadores. À guisa de conclusão, dada a característica autônoma de suas manifestações frente aos meios de convocação e às direções dos organismos sindicais tradicionais e, em particular, dadas as reivindicações imediatas de caráter internacionalista, o artigo apresenta uma possível agenda de comparação com as manifestações e os movimentos antiglobalização de massa até então em voga.

Palavras-chave: Uberização. Capitalismo de plataforma. Superexploração. Trabalhadores de plataformas digitais. Teoria marxiana do valor.

## *Digital platform workers: globalisation, super-exploitation and class struggle*

*Abstract: Based on Marx's theory of value and the sociological contributions of Ruy Mauro Marini, the article analyzes the working conditions of Uber workers and other application companies, as well as the forms of resistance that are being used by them, nationally and internationally. At first, it addresses the theoretical implications of the exploration carried out by digital platforms. Then, based on data from research carried out with workers and data of a secondary nature, it analyzes: i. the conditions under which they came to have greater adhering, visibility and dissemination to other sectors; ii. the global market strategies and the global strategies for changing labor regulations; iii. the ways of control and resistance that have been adopted by workers. Given the autonomous characteristic of its manifestations in the face of the means of convocation, and the directions of traditional trade union bodies as well, and given the immediate claims of an internationalist nature, the article concludes a possible agenda of comparison with the manifestations and anti-globalization mass movements that have been in vogue.*

*Keywords: Super-exploitation. Platformization. Platform capitalism. Platform workers. Marxian theory of value.*

*Lo que importa señalar aquí, en primer lugar, es que la superexplotación no corresponde a una supervivencia de modos primitivos de acumulación de capital, sino que es inherente a ésta y crece correlativamente al desarrollo de la fuerza productiva del trabajo; suponer lo contrario equivale a admitir que el capitalismo, a medida que se aproxima de su modelo puro, se convierte en un sistema cada vez menos explotador y logra reunir las condiciones para solucionar indefinidamente sus contradicciones internas.*

Ruy Mauro Marini (1973).

*"I'm just asking for a livable wage".*

Motorista de aplicativo Uber, Estados Unidos, greve mundial de maio de 2019.

Em tempos recentes, o debate em torno do que viria a ser chamado plataforma do trabalho ou, de forma mais ampla, digitalização do trabalho, vem mobilizando pesquisadores a partir de diferente enfoques. Em geral, tais temáticas têm sido apresentadas a partir de aspectos considerados novos frente às transformações do mundo do trabalho das últimas décadas. Ao levantarem tal premissa, muitos pesquisadores se propuseram a investigar grupos de trabalhadores que proporcionariam uma melhor perspectiva dessas novas tendências, especialmente a partir dos países centrais, onde o acesso e a difusão de dispositivos de digitalização, por um lado, é maior, e, por outro, há intenso debate a respeito da precarização de profissões e postos de trabalho até então considerados estáveis (como, dentre outros, Kämpf, 2008; Doherty, 2009; Sutter, 2013; Dörre, 2014; Franca e Zirnstein, 2014; Lenaerts, Kilhoffer & Beblavy, 2017; Akgüç, Lenaerts & Kilhoffer, 2018; Gershon, 2017; Rosenblat, 2018; Ravenelle, 2019; Drahokoupil & Fabo, 2020; Cant, 2020). As publicações de agências internacionais também reforçaram essas abordagens, enfocando particularmente os trabalhadores de empresas de aplicativos nos Estados Unidos e na Europa (ILO, 2017; 2018; 2021; Pesole et al., 2018; Spencer et al., 2019; Kilhoffer et al., 2020). Para alguns, tais aspectos denotariam que as categorias que até então estariam presentes no mundo do trabalho perderam poder histórico explicativo, para outros, que há um processo de emergência da categoria precariado, no bojo do que foi defendido por Guy Standing (Pagura, 2010; Standing, 2011).

A partir de investigações anteriores e com os aportes dessas pesquisas mais recentes, meu propósito neste artigo é inverso. Analiso as tendências contemporâneas

do mundo do trabalho à luz da teoria do valor de Karl Marx (em particular, da teoria publicada por Marx no Livro I de *O Capital*) e, para esse exercício teórico, analiso dados de pesquisas realizadas com trabalhadores nas periferias brasileiras. Ou seja, adoto uma perspectiva reversa de revisita teórica: abordo tais tendências dos centros “avançados” do sistema mundial a partir do que seriam as “margens” desse sistema e, também, a partir dos “marginais” da classe trabalhadora, isto é, das frações de classe geralmente menos consagradas nos discursos políticos e acadêmicos. No mesmo sentido, também tenho como referência dialógica os aportes epistêmicos da teoria marxista latino-americana e, dentre esses, em particular, os aportes que foram apresentados pelos autores vinculados à esquerda revolucionária a partir dos anos 1960 e 1970, como é o caso de Ruy Mauro Marini (1969; 1973; 1976).

No que se refere aos aspectos que aqui nos interessam, ressaltamos alguns dados de nossa pesquisa a fim de indicar, como implicação epistêmica, a necessidade de uma abordagem diacrônica e sincronicamente mundial dos processos observados empiricamente nos casos em estudo. E, junto a essa implicação epistêmica, também algumas implicações teóricas, já que, atualmente, tais processos históricos analisados a partir dos chamados rincões da Amazônia brasileira, por exemplo, ganhariam maior poder explicativo frente a determinados fenômenos observados nos próprios centros capitalistas avançados.

De certa maneira, hoje, esses rincões – que até então representavam um dos pontos considerados mais afastados do sentido da modernidade – permitem desconstruir antigas teorias que, por exemplo, tomavam as relações de superexploração do trabalho como expressão empírica de processos extemporâneos (expressões do “passado” ou do “atraso”; fenômenos em extinção e/ou superáveis pelo desenvolvimento econômico e social do capitalismo).

Por outro lado, as distâncias até então bem demarcadas entre as morfologias da classe trabalhadora nas formações sociais dependentes e nas formações centrais estão mais complexas frente a processos globais de precarização do trabalho. Com isso, teorias que antes estavam delimitadas no âmbito das ciências sociais latino-americanas, por exemplo, estão ganhando mais adeptos e revisões nos centros de pesquisa dos países centrais. Essas teses gerais que foram propostas a partir da guinada epistêmica protagonizada pelos teóricos da esquerda revolucionária latino-americana na segunda metade do século XX vêm sendo aprofundadas em relação aos desafios do capitalismo hoje, superando, por um lado, as ideologias que situam espacialidades contemporâneas em tempos históricos distintos entre si ou, por outro lado, as ideologias que localizam socialidades dependentes em esferas

sociais alheias entre si, tal como se no modo de produção capitalista houvesse um país no “passado” e outro no “presente” ao mesmo tempo ou uma fração de classe que estaria “dentro” e outra que estaria “fora” dos processos de produção-circulação-realização das mercadorias.

No nosso caso, tal como frisamos inicialmente a partir desses aportes, as epistemologias diacrônicas-sincrônicas são requisito fundamental para a devida compreensão dos processos sociais que levaram à gênese e ao desenvolvimento do capitalismo. E, além disso, também são requisito fundamental para a compreensão dos processos sociais de formação e metamorfização da classe trabalhadora (Felix, 2021c).

Para o propósito desse artigo, analiso dados de fontes primárias e secundárias de pesquisa com motoristas e entregadores de mercadorias vinculados a plataformas digitais (empresas de aplicativos). Especialmente com o advento da crise pandêmica de Covid-19, esses trabalhadores foram identificados como o polo mais moderno e globalizado de gerência do trabalho e, ao mesmo tempo, com as condições de trabalho ainda mais precárias do que as demais categorias em surgimento (ILO, 2021). Contudo, uma análise sociológica atenta às atuais condições de circulação e aos sentidos morfológicos de reprodução de classe demonstra que tais novidades devem ser analisadas com maior rigor, tanto em termos empíricos como teóricos, a fim de ter em conta o que, de fato, teria de elementos novos e quais seriam as metamorfoses das transformações já em curso no mundo do trabalho contemporâneo.

A análise teórica desse artigo advém de um projeto de pesquisa apoiado pela Fundação de Amparo à Pesquisa do Estado de São Paulo e, em seguida, desenvolvido pelo Grupo de Pesquisa sobre Trabalho (CNPq) no âmbito do Projeto de Pesquisa “Trabalho e trabalhadores na América Latina e Caribe: economia, sociedade e política”, ambos coordenados por mim na Universidade Federal da Integração Latino-americana<sup>1</sup>. Salvo indicação em contrário (dados secundários), os dados de pesquisas realizadas diretamente com os trabalhadores que são mencionados nas seções seguintes do artigo são o resultado de pesquisas realizadas neste projeto.

O artigo tem quatro seções. Na primeira, revisitamos aspectos teóricos a respeito da categoria força de trabalho em Marx (2013) e analisamos as tendências que estariam envolvidas em um processo que conceituamos *supercirculação*, em face dos dados empíricos das transformações ocorridas no mundo do trabalho das últimas décadas. Em seguida, tendo por base esse referencial, analisamos o caso dos trabalhadores vinculados a plataformas digitais, em especial, dos motoristas e entregadores da empresa Uber, em três aspectos:

1. Ver, ao final, a seção “Agradecimentos”.

- i.* as condições pelas quais vieram a ter maior adesão, visibilidade e difusão para outros setores;
- ii.* as estratégias mundiais de mercado e de mudança das regulações trabalhistas implementadas por essas plataformas;
- iii.* as formas de controle e de resistência que vêm sendo adotadas pelos trabalhadores.

Ao fim, consideraremos características dessas lutas classistas e apresentaremos uma possível agenda de comparação com as manifestações e os movimentos mundiais antiglobalização já estabelecidos.

## O enigma da digitalização

Nas economias centrais, a erosão da condição operária comumente associada ao fordismo, que teria caracterizado a indústria desses países em grande parte do século XX, estaria motivando abordagens a respeito de um “retorno da superexploração”, da crise da “sociedade salarial”, emergência de um “precariado” etc. (Harvey, 1989; Castel, 1995; Standing, 2011). Sobre as formações periféricas ou dependentes, porém, paira ainda enorme desconhecimento desse processo, tanto em termos empíricos como, especialmente, teóricos. Por questões que não serão ressaltadas aqui, mas que poderão ser deduzidas pelo(a) leitor(a), cabe frisar que tais formações sociais apresentam cada vez melhor perspectiva para a observação dos processos mundiais em curso e, possivelmente, maior poder explicativo para a compreensão dos mesmos (Felix, 2021a; 2021b; Felix & Sotelo, 2022).

Processos de mundialização e de reestruturação produtiva, assim como a expansão de fenômenos convencionalmente descritos nos estudos do trabalho como *precarização e/ou flexibilização do trabalho* (Dörre, 2014) inseriram complexidades renovadas para os cientistas sociais especializados na área e ainda, com elas, a necessidade de novas pesquisas a partir de contextos latino-americanos e mundiais.

Segundo o relatório da Organização Internacional do Trabalho (ILO, 2015a), intitulado “Changing nature of jobs”, há uma tendência mundial de crescimento, ou substituição dos empregos de tempo integral e contrato estável de trabalho para as denominadas *non-standard forms of employment* (convencionalmente traduzido como “formas atípicas de trabalho”). Ao analisar os padrões de emprego em mais de 180 países, a ILO constatou que trabalhos estáveis, de tempo integral, representam menos de um em cada quatro empregos e que “(...) uma continuação de ten-

2. Vale frisar para o(a) leitor(a) que a lista de referências, porém, caso se almeje completa, é muito mais ampla e complexa do que essa que está aqui inicialmente citada. Ao considerar que, mormente nos últimos cinco anos, tais temáticas foram intensamente difundidas entre cientistas sociais de diversos países e que a produção científica resultante está sendo publicada simultaneamente, a intenção de abarcar toda a literatura já existente atualmente sobre a temática é um objetivo que está para além dos limites desse artigo – principalmente se o(a) pesquisador(a) estiver interessado(a) em tomar o próprio referenciamento bibliográfico como objeto sociológico e constatar conhecimento para além dos campos acadêmicos dos países centrais dominantes e/ou da anglofonia. Dadas as características internacionais dos processos de digitalização do trabalho e da mundialização das empresas de aplicativos, a revisão temática das características sociológicas da produção científica e das características políticas de difusão dessa produção, tal como qualquer outra, também exige, necessariamente, uma análise sociológica da

dências passadas sugere que a incidência de relações de trabalho estável formará uma fração ainda menor do total de empregos nos próximos anos” (ILO, 2015a).

Em geral, essas tendências implicam necessárias revisitas teóricas e novos exercícios analíticos para os estudos do trabalho, a fim de dar conta de fenômenos em expansão mundial e que convencionalmente são designados, por exemplo, em diferentes países do mundo, como precarização, flexibilização, walmartização, mcdonaldização, ou mesmo uberização do trabalho, junto à constatação de um crescente exército de reserva, certas vezes adjetivado global ou em mundialização (Chesnais, 2006; Magdoff & Magdoff, 2004; Smith, 2016; Felix, 2019). Já nos últimos anos, e em especial no contexto pandêmico, as abordagens do que seria uma plataformização ou, de forma mais ampla, uma digitalização do trabalho, vêm sendo intensamente pesquisadas e debatidas (Scholz, 2013; 2016; Srnicek, 2016; Sundararajan, 2016; Marszalek, 2017; Slee, 2017; Jepsen & Drahokoupil, 2017; Abdelnour & Bernard, 2018; Kilhoffer et al, 2020; Panitch & Albo, 2021; Benvegnù et al, 2021)<sup>2</sup>.

Como tal, vem sendo relacionada a uma série de questões: os impactos das empresas estruturadas em rede e a adoção das novas tecnologias de informação e comunicação (Lojkine, 1992); desemprego, declínio dos contratos de compra de força de trabalho por tempo indeterminado e aumento dos contratos por tempo parcial ou determinado (Castel, 1995); informalização, desregulamentação, diminuição ou ausência de direitos trabalhistas (Antunes, 2013); remuneração variável<sup>3</sup>; multifuncionalidade ou polivalência (Bihr, 1991); jornadas de trabalho variáveis, deslocadas ou indeterminadas (Sennett, 2008); subcontratação e práticas generalizadas de *outsourcing* (terceirização), dentro, fora ou através das fronteiras nacionais, nas mais variadas formas (contratos de trabalho domiciliar, contratos de empresa fornecedoras de componentes, contratos de serviços de terceiros – empresas e/ou indivíduos – e contratos de empresas cujos trabalhadores executam a atividade produtiva ou serviço na planta da contratante, geralmente com a formação de subcontratações escalonadas) (Smith, 2016).

No mesmo sentido, pretendo demonstrar algo transversal às análises já realizadas: o processo de aceleração e amplificação da circulação da força de trabalho, que, na falta de outra alusão, vou me referir como *supercirculação*. Nesse sentido, não é minha intenção analisar cada um desses conceitos previamente atribuídos para a assim chamada acumulação flexível, nem os aceitar de antemão. Meu objetivo é indicar que esses dados empíricos específicos a que eles se referem podem ser analisados a partir de algumas tendências da circulação da força de trabalho. Para tanto, resalto a relação epistemologicamente simples que se estabelece entre as

dinâmicas específicas que assume a circulação do capital desde aproximadamente os anos 1970 e a circulação mercantil da força de trabalho que lhe é subsumida.

Ao considerar que a acumulação flexível envolve fundamentalmente uma mudança na circulação do capital em termos de rotação, de relação tempo-espacial em compressão, há também uma mudança em curso das formas de produção, circulação e utilização da força de trabalho, que decorrem dessa nova circulação do capital. Como o que se requer é o uso “flexível” da força de trabalho no processo de trabalho advindo da acumulação flexível do capital, isto é, a adoção de métodos de compra e venda *just-in-time* ou de “fim dos estoques” de força de trabalho, não se trata propriamente de prescindibilidade, mas sim de aumento de sua circulação, enquanto mercadoria, o que, por sua vez, enfatiza, implica em uma série de mudanças também na *produção* e na *utilização* da força de trabalho.

É, contudo, necessário frisar que o processo indicado significa não apenas efeitos teóricos clássicos de maior intensidade da ação social do exército de reserva, tal como analisou Marx (2013) na acepção original desse conceito, como demissibilidade, concorrência e rebaixamento ou controle salarial, mas, atualmente, também, uma alteração na própria relação entre exército ativo e exército de reserva, no sentido de uma aproximação. As formas que assume hoje a circulação mercantil de força de trabalho tendem a fazer diminuir cada vez mais a distância entre exército ativo e exército de reserva, constituindo uma “classe trabalhadora de reserva”, em circulação constante. Isto é, o que caracterizava historicamente algumas camadas contínuas do exército de reserva a que Marx (2013) teria associado etimologicamente à liquidez, fluência ou flutuação com o uso dos termos “*flüssige*” e “*fließender*”, por exemplo, agora também tenderiam a ser características, ou situações de frações cada vez mais amplas da classe trabalhadora. Em vez de fronteira, há de se pensar em trânsito, movimento ou, em certos casos, quase indistinção – o que não significa propriamente uma “nova classe social” em formação, mas uma nova morfologia da classe trabalhadora, dado que, como proponho a seguir, dentro de uma tradição marxiana, por exemplo, as relações sociais são rigorosamente as mesmas<sup>4</sup>.

Ao considerar essas questões, uma categoria que assumiu enorme importância para se compreender as transformações em curso é a dos motoristas da empresa Uber e de trabalhadores de empresas de aplicativos em geral, que agregam tanto empresas transnacionais, como a própria Uber, Deliveroo, iFood etc., quanto empresas locais, como a Garupa, por exemplo, utilizada em cidades de porte médio do oeste do estado do Paraná, na Região Sul do Brasil. A Uber, porém, desponta atualmente não apenas como a maior dessas empresas, mas, para além disso, como

produção e da difusão político-acadêmica do conhecimento social, o que também não é objeto aqui. As questões teóricas ressaltadas e resumidas para a análise do objeto desse artigo foram desenvolvidas em textos anteriores, dos quais nos reapropriamos de breves excertos na subseção a seguir (ver, dentre outros, Felix, 2017; 2018; 2020).

3. As referências nesse sentido são tanto no aumento do salário por peça (produto, tarefa ou serviço), quanto no que descrevem, por exemplo, Linhart (2007) e Linhart et al. (1993): adoção de políticas de individualização das remunerações e das situações de trabalho, isto é, aumento diferenciado dos salários, atribuição de formações personalizadas, definição de carreiras individualizadas.

4. Em termos básicos, tendo a criticamente poderosa categoria “força-de-trabalho” como parâmetro para análise da mercadoria vendida pelo trabalhador assalariado; Marx definiu que “todo trabalhador a integra [superpopulação relativa ou exército industrial de reserva] durante o tempo em que está parcial ou inteiramente

desocupado” (Marx, 2013, p. 716).

5. Cf. “Indonesian Uber drivers fight back with anarcho-syndicalism”. *Black Rose Federation*, 30 jan. 2018.

referência de uma nova gestão do trabalho, radicalizando tendências já descritas na chamada reestruturação produtiva. Suas atividades estão espalhadas por praticamente todas as cidades que comportam transporte privado de passageiros e/ou entrega de mercadorias por aplicativos, desde Parauapebas, no estado do Pará, próximo da Mina de Carajás, na Amazônia brasileira, até Arroio Grande, na fronteira com o Uruguai, no extremo sul do Brasil. Segundo as mídias sindicais, essa empresa já teria hoje mais de dois milhões de motoristas em mais de 80 países no mundo<sup>5</sup>. Segundo dados divulgados pela empresa em sua página eletrônica, no momento em que seu principal CEO à época visitou o país, a fim de obter plena autorização legal para operar em reuniões com dirigentes do Parlamento e ministros de Estado, em 2017, seriam mais de 500 mil motoristas só no Brasil. É crível que esses dados tenham aumentado ainda mais no período pandêmico, tanto na Uber como nas demais empresas de entrega de mercadorias cujos serviços foram considerados essenciais e que são integradas principalmente por trabalhadores em situação de desemprego. Segundo os índices oficiais brasileiros e os monitoramentos globais feitos pela ILO no atual contexto, os índices de desemprego aumentaram para taxas históricas no Brasil e nos Estados Unidos, em especial, e os rendimentos dos trabalhadores foram reduzidos na maioria dos países observados (Dieese, 2020).

Diante disso, com o emprego de empresas terceirizadas e/ou de tecnologias digitais de recrutamento, não são raros os exemplos em que as características dessa *supercirculação* do trabalho também já estão sendo associadas a diversos outros setores econômicos e atividades laborais: na educação, segurança, publicidade, saúde, hotelaria etc. Quais seriam, portanto, as condições sociais que possibilitam essa difusão? Para tanto, a nosso ver, é necessária uma revisita teórica a partir dos aspectos fulcrais desse processo.

Para certa ideologia hegemônica e tornada científica do mercado, em tese, acelerar e ampliar a circulação das mercadorias acarretaria transformações profundas do tempo e do espaço, mas não maiores contradições sociais. Uma interpretação a partir da teoria marxiana do valor trabalho, como a que proponho aqui, permite hipótese no sentido oposto. A reprodução social do trabalhador é profundamente alterada em termos de espaço e tempo e profundamente dilapidada, até mesmo e justamente por meio das próprias “leis de mercado”.

Este é o caso do(as) trabalhadores(as) diretamente subordinados às plataformas digitais e, em particular, dos entregadores e motoristas da empresa Uber que alcançaram grande visibilidade pública nos últimos anos no Brasil e em diversos outros países. Dada sua rápida expansão e as mobilizações realizadas desde o advento da pandemia de Covid-19, o debate, que já estava em curso entre especialistas do



mundo do trabalho, vem sendo ampliado a outros âmbitos sociais e se insere na agenda pública das organizações sindicais da classe trabalhadora, dos partidos, de organismos internacionais e das mídias jornalísticas e políticas de maneira geral. Contudo, tal como demonstro a seguir, analisadas em termos teóricos, trata-se de ocorrências radicais de formas de exploração cujas tendências já estavam em curso nas últimas décadas e que, a rigor, depreendem-se da própria natureza da mercadoria força de trabalho.

A particularidade mais evidente – melhor, mais aparente – da mercadoria força de trabalho é que ela é a única que vai “por si só ao mercado”. Porém, se levarmos adiante o raciocínio proposto, notaremos que o que vale para as outras mercadorias, *grosso modo*, vale também para ela. Os custos do deslocamento espacial, por exemplo, são sempre parte do valor da força de trabalho, uma vez que, para que tenha valor de uso para seu comprador – o capitalista –, o trabalhador precisa necessariamente se deslocar até o lugar onde se dará esse consumo: o local de trabalho. A rigor, em termos de valor, impera exatamente a mesma lógica das demais mercadorias. Ainda que extremamente significativa para a compreensão das atuais dinâmicas de trabalho em domicílio e todas as demais formas de deslocamentos e transformações do local de consumo da força de trabalho, essa seria, portanto, uma particularidade apenas aparente.

Contudo, no que se refere à circulação mercantil da força de trabalho é preciso frisar que os próprios espaços de movimento e de deslocamento são também espaços de reprodução, que, dependendo da distância e do tempo envolvidos, implicam em elevação dos custos da reprodução da força de trabalho. Ou seja, também há “re-produção” da mercadoria na esfera da circulação. A reprodução do trabalhador (e de sua unidade social de reposição) também inclui o tempo que permanece no exército de reserva, seu “tempo de circulação”, ou seja, o período que compreende uma venda e outra da força de trabalho – “tempo”, é bom frisar, já que, obviamente, como mercadoria, a força de trabalho também pode circular sem se deslocar espacialmente<sup>6</sup>.

Neste sentido, o devido entendimento da condição de mercadoria da força de trabalho deve levar em conta sua rotação, para o que importa tanto a esfera da produção como a esfera da circulação. Assim como qualquer outra mercadoria, essas esferas não podem ser epistemologicamente separadas. Tal observação pode e deve ser desdobrada em inúmeras implicações no que se refere à crítica contemporânea da economia política, assim como para a análise sociológica da classe trabalhadora uberizada ou em uberização. Uma dessas implicações está justamente na relação valor e preço e na possibilidade de uma *superexploração do trabalho*.

6. A questão, porém, é que o tempo de circulação é uma reprodução não paga imediatamente na forma salário. Esta é a verdadeira especificidade da mercadoria força de trabalho, no que se refere à circulação simples de mercadorias. Um fator que, embora claramente percebido por Marx, não foi desenvolvido por ele à época. O processo atual de acumulação, contudo, nos impele a isso.

7. Para os especialistas, vale ressaltar que uma análise complexificada da totalidade da circulação mercantil da força de trabalho implica também a observação das questões que envolvem diferenciação salário e renda. Para todos os efeitos, para além da perspectiva proletária adotada para a exposição das principais questões apresentadas nesse artigo (M-D-M), reforço os comentários de Marx que estão no Livro II de *O Capital* sobre a natureza dos salários do trabalho produtivo e improdutivo, assim como os comentários de Marini (s/d), dentre outros. Também vale ressaltar que as categorias “valor” e “preço” estão aqui referidas no mesmo sentido empregado por Marx no Livro I de *O Capital*.

8. Marx analisou detalhadamente como o trabalho assalariado mascara o trabalho não pago; como a venda da mercadoria força de trabalho mascara a produção do mais-valor, uma vez que tanto o capitalista como o trabalhador consideram que a forma salário condiz exatamente com o produto do trabalho de uma jornada de trabalho. No que se refere à circulação da força de trabalho, mesmo

O tempo de circulação tem uma relação lógica com o valor e o preço da força de trabalho<sup>7</sup>, isto é, a introdução ou o aumento da variável tempo de circulação implica uma alteração no preço da força de trabalho, quando se mantêm as demais variáveis constantes (valor da força de trabalho e suas determinantes). Assim, por exemplo, para que a força de trabalho não caia abaixo de seu valor, a magnitude de seu preço deve necessariamente aumentar em razão direta com o aumento do tempo de circulação.

Nesse caso, é preciso ressaltar ainda que tempo de produção não se confunde com jornada de trabalho. Tempo de produção se refere ao período no qual a mercadoria força de trabalho foi vendida e não ao tempo de duração da jornada de trabalho. O tempo de produção compreende tanto as horas voltadas para a jornada de trabalho como as horas de descanso (horas de não trabalho) do trabalhador ao longo do período em que ele vende a força de trabalho ao capitalista. A jornada de trabalho compreende apenas as horas em que a força de trabalho está sendo consumida no processo de trabalho, ou seja, o período em que produz valor, no caso de um trabalho produtivo.

A redução do tempo de produção da força de trabalho não significa redução da jornada de trabalho. O resultado normalmente é o exato oposto disso. É, na verdade, uma forma de prolongar a jornada e reduzir as horas de não trabalho pagas na compra da força de trabalho, seus *faux frais*. Isso porque não há prejuízo para aquele que compra a força de trabalho, uma vez que o preço da força de trabalho não tem referência imediata com o aumento do tempo de circulação, ou seja, ele não é reajustado tal como descrito acima. Sendo assim, não se altera a grandeza absoluta do mais-valor nem sua grandeza relativa: o preço da força de trabalho permanece igual. Por outro lado, aquele que vende a força de trabalho tem o valor referente ao tempo de circulação subtraído do preço. Quanto mais o tempo de circulação aumentar (e o tempo de produção reduzir), menos o trabalhador receberá proporcionalmente. E o limite dessa subtração está além do que a compra da força de trabalho por um dia apenas, ou seja, quando o tempo de produção se depara com uma jornada de trabalho. Está, por exemplo, nas formas de compra de força de trabalho em que é possível retirar completamente o valor referente à reprodução de todas as horas de não trabalho, como é o caso do preço atingido em certos salários pagos por peça ou por hora de trabalho. Os efeitos diretos dessa subtração são, justamente, o prolongamento da jornada de trabalho e sua intensificação, únicas maneiras de o trabalhador obter o mínimo para sua reprodução<sup>8</sup>.

Atualmente, formas de compra/venda de força de trabalho que colidem com o tempo de produção com a jornada de trabalho estão em expansão em todo o mundo,

provocando não só esse processo que estou indicando, mas também um drástico processo de aceleração e amplificação da circulação mercantil da força de trabalho. As empresas de aplicativos de *delivery* e de serviços de transporte por meio de plataformas digitais são um exemplo radical e global dessa expansão.

## Condições de trabalho e de visibilidade do trabalho

O contexto pandêmico evidenciou condições para que o chamado capitalismo de plataforma emergisse como questão pública e como temática acadêmica em disputa. Ao considerar que tal contexto foi utilizado pelas empresas para reduzir postos de trabalho, intensificar tarefas, diminuir salários e rotacionar força de trabalho – o que se verificou, por exemplo, no aumento dos índices oficiais de desemprego –, houve uma migração dos trabalhadores para algumas atividades comumente consideradas de vínculo temporário, cujas empresas, em geral, adotam recrutamento imediato. Nos países centrais, pesquisas atestaram o aprofundamento das disparidades sociais anteriormente existentes, por exemplo, entre trabalhadores que tiveram condições de isolamento físico e trabalho remoto e os trabalhadores que se mantiveram em postos de trabalho precários e expostos à contaminação, ambos, contudo, cada vez mais intensamente monitorados por meios de computadores, *smartphones* e de sistemas de reconhecimento facial, análise de dados de GPS, compras on-line, gravações de voz, históricos de uso de redes sociais etc., como Cogito, CallMiner, Isaak, Sneek e outros (Huws, 2021). Contudo, além disso, também houve condições sociais de produção de visibilidade em virtude das desigualdades de classe, recrudescidas nesse contexto.

Serviços de empresas de aplicativos que oferecem transporte de passageiros e de entrega de mercadorias vieram a ser mais comprados justamente por frações de classe que, por um lado, estiveram mais expostas aos meios de propagação midiática das recomendações sanitárias e que, por outro, vieram a adotar regimes de trabalho domiciliar ou remoto. Neste sentido, junto a outras categorias profissionais, os entregadores das empresas de aplicativos, em geral, sem organismos de representação sindical anteriormente consolidados, ganharam visibilidade nas áreas urbanas de maior poder aquisitivo, nas quais se concentram mais as compras e, da mesma forma, também se concentram os agentes sociais com maior poder de produção das agendas públicas hegemônicas e contra-hegemônicas.

Em tais condições, as chamadas para as mobilizações e as denúncias das condições de trabalho e subsistência dos trabalhadores uberizados no Brasil tomaram grandes proporções, provocando uma ampla adesão social dos demais trabalhadores e das

que o trabalhador perceba a ausência de salário ou o aumento do tempo de circulação como empobrecimento, ainda assim a forma salário também é normalmente um mascaramento do rebaixamento do preço da força de trabalho a níveis inferiores do próprio valor da força de trabalho. Ou seja, em certo sentido, a forma salário também mascara a reprodução não paga.

9. Uma convocação de paralisação desses trabalhadores em julho de 2020, por exemplo, alcançou o primeiro lugar nas referências do *Twitter*, que era um dos principais índices de aferição de adesão entre essas camadas naquele momento. Cf. “Com força no boicote aos apps, população demonstra apoio à paralisação dos entregadores”, *Esquerda Diário*, 25 jul. 2020. Disponível em: <[https://www.esquerdadiario.com.br/Com-forca-no-boicote-aos-apps-populacao-demonstra-apoio-a-paralisacao-dos-entregadores?utm\\_source=newsletter&utm\\_medium=email&utm\\_campaign=Newsletter](https://www.esquerdadiario.com.br/Com-forca-no-boicote-aos-apps-populacao-demonstra-apoio-a-paralisacao-dos-entregadores?utm_source=newsletter&utm_medium=email&utm_campaign=Newsletter)>.

10. Embora não seja o objeto em pauta e tenhamos limitação no tamanho do texto para desenvolver tal adesão, bem como a observar a ausência de alternativas voltadas para a defesa de seus interesses enquanto classe, é mister frisar que o sentido geral do isolamento político com que se deparam os trabalhadores no contexto atual também implica em uma adesão implicitamente solidária dos mesmos às reivindicações dessas novas categorias. Sobre isso, ver apontamentos a respeito em Felix (2020b; 2022).

camadas médias<sup>9</sup>. Para tanto, as formas e os meios por eles utilizados para a divulgação dessas denúncias também foram congruentes com tais condições, com o uso da internet. Porém, para além desses fatores, o principal fator de adesão tanto de cientistas sociais, analistas e demais comentadores profissionais ou amadores da sociedade quanto das demais frações de classe dos trabalhadores é o conteúdo expresso nas denúncias, particularmente o sentido pelo qual as condições de trabalho apresentadas pelos trabalhadores dessas empresas de aplicativos também são cada vez mais amplamente percebidas socialmente pelas demais frações de trabalhadores<sup>10</sup>.

Isso porque tais condições de trabalho estão associadas à percepção social das demissões, do desemprego e da diminuição dos salários, assim como à similaridade com que as tecnologias utilizadas pela Uber e demais empresas de aplicativos também estão sendo cada vez mais empregadas nas demais empresas. Desde sua plena regularização pelo Estado, no Brasil em 2016, a Uber ampliou a presença pública não apenas no mercado de trabalho, com a subordinação de milhares de novos motoristas, mas também no espaço público, com o uso massivo de propaganda. Desta forma, junto à sua expansão mundial e à valorização especulativa do seu preço de mercado nos últimos anos, essa empresa visa construir uma imagem futurista de referência para o que viria a ser uma moderna gestão do trabalho<sup>11</sup>.

Por outro lado, as sucessivas reformas nas leis reguladoras do trabalho no Brasil foram realizadas a fim de dar maior liberdade para o agente patronal recrutar e demitir os trabalhadores, como foi o caso das terceirizações, instituída desde os anos 1990 e plenamente regularizada nos últimos anos, da Lei Geral da Micro e Pequena Empresa (ou “Super simples”) de 2007 e da reforma trabalhista promulgada em 2017, que, dentre outras modalidades, formalizou e instituiu o chamado trabalho intermitente. Neste modo, o agente patronal recruta e remunera o trabalhador apenas pelo período por ele mesmo solicitado, forma pela qual há similaridade essencial com a forma utilizada na Uber e demais empresas de aplicativos, conforme descreveremos a seguir. Sob tal modalidade formal de contrato, desde então, houve um crescimento desses vínculos tanto na indústria como nos serviços. Um levantamento realizado pela Confederação Nacional da Indústria feito com 523 indústrias indicou que 15% delas já empregam essa modalidade, sendo que a maioria delas ampliou essa forma de contratação<sup>12</sup>. Por outro lado, segundo o Dieese (2020b), o rendimento médio dos trabalhadores intermitentes contratados em geral foi de R\$ 637, ou seja, cerca de 64% do salário-mínimo oficial. Em 2019, 22% desses trabalhadores não tiveram nenhum rendimento.

No caso da Uber, há o uso tecnológico de sistemas que permitem coincidir exatamente o tempo de compra da força de trabalho com o seu exato consumo no

processo produtivo, isto é, só se remunera ao longo do período em que o motorista está efetivamente guiando e levando o cliente no perímetro adquirido por meio da plataforma. O tempo em deslocamento entre uma corrida e outra não é remunerado, e a remuneração, no “tempo de produção”, é dada por uma fórmula algorítmica em que incidem fatores como demanda de novas compras, localização do motorista, tempo e distância de deslocamento no trânsito. Além disso, em sua quase totalidade, os motoristas estão conectados não apenas ao aplicativo da Uber, mas também a outros concorrentes similares. O resultado calculado pelos desenvolvedores desse sistema eletrônico é, justamente, um processo de dilapidação da força de trabalho, em função do aumento do tempo de circulação (tempo de não venda) da mercadoria ao mesmo tempo em que aumenta o tempo de trabalho (horas de consumo). Não raro, as jornadas de trabalho desses motoristas são extensas, em geral com mais de dez horas/dia. Muitos relataram fazer pequenas refeições no carro e, em grandes cidades, alguns relataram dormir algumas horas dentro do automóvel, isso para não ter de voltar para suas casas, longe das principais rotas e das melhores corridas oferecidas pelo aplicativo<sup>13</sup>.

Na Uber e em aplicativos similares, é necessário que o trabalhador disponha de instrumentos específicos de trabalho, especialmente da habilitação, do celular, da rede de dados por internet e do veículo. Isso implica em uma miríade de arranjos, desde os trabalhadores demitidos e desempregados que tinham carros próprios e que, sem alternativas, conectam-se à Uber, até aqueles que alugam carros em pacotes promocionais específicos – oferecidos até mesmo por uma associação entre a Uber e empresas de locação – ou que, de maneira informal, alugam entre si e se revezam em turnos de vínculo no aplicativo. Em certos casos, ocorrem cadeias de sublocação – tal como era comum, anteriormente, no ramo de táxi –, com pequenos e médios empresários que detêm dezenas ou centenas de carros e que os alugam para o uso na Uber. Nesta situação, o trabalhador paga pelo uso do carro semanalmente para o locador, o que faz com que sua jornada de trabalho seja ainda maior, para aferir mais esse gasto.

Contudo, tal como se verificou nos últimos anos, o mesmo sistema de exploração do trabalho utilizado na Uber é empregado quando o trabalhador não dispõe desses instrumentos, podendo se conectar e fazer as entregas com o uso de uma bicicleta alugada por meio de um outro aplicativo ou até mesmo a pé, utilizando, nesse caso, somente o transporte público ou, o que é já comum em diversos países, correndo.

Apesar de alguns trabalhadores estabelecerem relações diretas e pessoais com os compradores e, eventualmente, estabelecerem alguma clientela fixa de venda dos

11. Nossas investigações mais recentes sobre os denominados *peões de trecho* – trabalhadores homens que se caracterizam por uma alta circulação mercantil da força de trabalho atrelada a uma intensa mobilidade espacial, em setores econômicos variados, tanto nos chamados rincões amazônicos como nas grandes cidades brasileiras – já apresentaram, heurísticamente, contribuições para a compreensão de aspectos teóricos e metodológicos para as pesquisas sobre algumas das principais características do que se denomina comumente como capitalismo de plataforma (Felix, 2019). Uma delas é a *supercirculação*, ou, tal como descrevi anteriormente, a extração de mais-valor baseada em um regime que acelera e amplifica a circulação mercantil da força de trabalho. Outra, a possível tendência à superexploração do trabalho, uma vez que há, em decorrência desse regime, aumento das jornadas, intensificação do trabalho e, ainda, diminuição das remunerações do trabalhador. Tal tendência, pelo menos no caso dos motoristas da Uber, já tem sido observada pelas pesquisas mais recentes em

curso, além de ter sido amplamente denunciada pelos entregadores em suas últimas mobilizações.

12. Cf. “Trabalho intermitente avança na indústria”, *Rede Brasil Atual*, 13 abr. 2021.

13. Tal como nós verificamos, outras pesquisas também têm atestado resultados semelhantes para os demais trabalhadores vinculados a empresas de aplicativo no Brasil. Junto com as pesquisas, diversos relatos jornalísticos ou depoimentos divulgados pelos próprios trabalhadores também relatam, nos últimos anos, essas situações tanto no Brasil como em diferentes países mundo afora (Machado, 2019; Abilio, 2017; Cant, 2020).

seus serviços sem o uso do aplicativo, eles não dispõem dos meios de produção, no caso, do sistema, que é a única forma de acesso a entregas ou às corridas de maneira intermitente, porém, com a quantidade e a regularidade suficientes para alcançar uma remuneração minimamente necessária ou constante. No caso desses trabalhadores que dispõem de carros próprios, considerando as tarifas oferecidas pelas empresas e tendo eles mesmos de suportar as despesas de manutenção, combustível etc., o vínculo como motorista é precário e instável a ponto de, por exemplo, durar apenas o tempo ao longo do qual o trabalhador tem essa última poupança expropriada lentamente enquanto se prolonga o tempo de desemprego. Para aqueles que se vincularam à Uber sem dispor anteriormente dessa poupança – ou que já a tiveram expropriada após esses primeiros vínculos sem sucesso em conseguir outro trabalho ou renda nesse período – geralmente há um percurso circular: o motorista pode vir a usar um veículo financiado, incluir o custo das parcelas de pagamento entre os demais gastos, aumentar a jornada de trabalho para isso e, em seguida, uma vez terminado o financiamento, ter novamente que fazer uso dessa poupança a fim de manter os custos do veículo desgastado pelo uso intenso e pela baixa remuneração auferida como motorista.

## Estratégias empresariais mundiais de re-regulamentação

Em virtude do advento da chamada acumulação flexível de capital, com as crises ocorridas desde os anos 1970 e com o aumento da produtividade nas indústrias do transporte e das comunicações, está em curso uma readequação mundial das regulações estatais de compra e venda da força de trabalho. De acordo com os organismos globais de análise dessas regulações, em todos os países que realizaram reformas trabalhistas nas últimas décadas foi observado o mesmo sentido de desregulamentação dos contratos formais de trabalho e de instituição de maior liberdade de mercado para os empresários recrutarem e, em especial, demitirem os trabalhadores. Em decorrência desses processos, o tempo médio de permanência no emprego estaria diminuindo em todos os países que produzem e divulgam dados a respeito, ainda que em ritmos diferentes, a partir de parâmetros historicamente distantes e sob processos também distintos. O Brasil e outros países latino-americanos, em particular, modificaram significativamente legislações estatais que sintetizavam pactos laborais estabelecidos desde os anos 1940 (ILO, 2015b; Dieese, 2017a; 2017b). Tais alterações, por suposto, implicam mudanças significativas na esfera do trabalho e na reprodução social dos trabalhadores em geral.

Para tanto, algumas empresas transnacionais adotaram campanhas e estratégias internacionais incisivas, associando militância e ativismo político-empresarial, ação

ilegal e fomento de mudança das regulações por meio da criação de fatos consumados no mercado.

A Uber, em particular, foi uma dessas empresas, cuja atuação no Brasil privilegiou a difusão de seus aplicativos e o recrutamento de usuários para eles, oferecendo preços abaixo dos que eram oferecidos pelos serviços de táxi ou outros já regulamentados para os clientes enquanto, ao mesmo tempo, proporcionava possibilidade de rendimento imediato para os trabalhadores demitidos, desempregados ou em situações e postos de trabalho precários e mal remunerados. Junto à essa difusão, em um primeiro momento, contratou escritórios de advocacia para dar assistência eventual aos motoristas e, tal como as demais plataformas, advogou em prol da liberdade de mercado e da relação de compra e venda dos serviços de sua plataforma pela internet tanto para clientes como para motoristas e entregadores. Em certos casos, associou-se a empresas locais, que, vinculadas ao empresariado regional, também passaram a oferecer os mesmos serviços por meio de plataformas virtuais. Frente a essas, a Uber adotou diversas estratégias, variando desde o *dumping* e a compra das outras empresas, até a aceitação de concorrência com fins de ampliação do mercado, subordinando aqueles que dominavam as redes anteriores de serviços de transporte privado de passageiros e, dessa forma, constituindo uma cadeia de pequenos, médios e grandes capitalistas regionais dependentes. Uma vez assim estabelecida localmente, a Uber e demais empresas promoveram negociações com os agentes políticos para a adequação estatal de suas operações, que, em geral, foram bem-sucedidas. Tal como vem sendo observado, as empresas de tecnologia de informação e comunicação constituem “monopólios naturais” (Radice, Cole & Umney, 2021), tal como ocorre com a infraestrutura de fornecimento de água e transporte (estradas, rodovias etc.).

No Brasil, ao adotar essas estratégias, a Uber rapidamente se propagou como a plataforma de transportes mais utilizada e difundiu massivamente seus serviços nas principais cidades, como Rio de Janeiro e São Paulo. Com sua expansão, as disputas legais locais a respeito de sua atuação foram levadas aos tribunais e, dada a dinâmica deles, ao longo das decisões preliminares que garantiram suas operações, também à esfera política dos organismos executivos e legislativos regionais e nacionais. Assim, em 2016, foi plenamente regularizada na cidade de São Paulo. Essa foi a primeira cidade a legalizar a Uber e era, justamente, naquele momento, segundo os dados da empresa, aquela em que mais se vendia os seus serviços no mundo. Em seguida, em 2017, após a já mencionada visita de seus dirigentes mundiais ao Brasil, atendida por ministros de Estado, houve também o pleno reconhecimento político e legal nacional. No contexto atual, a Uber e similares operam regularmente em todas as grandes e médias cidades brasileiras.

Mesmo em outros países nos quais a informalidade ou a existência de formas de trabalho não reguladas pelo Estado é menor, como é o caso dos países centrais, a Uber e outras plataformas têm empregado estratégias militantes similares. Na Inglaterra, após longo embate no Judiciário, reconheceu-se o vínculo de trabalho dos motoristas com a empresa e suas operações foram plenamente regularizadas diante de um mercado de trabalho no qual já se previa o denominado *Zero-hour Contract*, ou seja, a contratação dos trabalhadores sem jornada fixa e com remuneração apenas pelas horas solicitadas pelas empresas. Similarmente, nos Estados Unidos, em que também impera liberdade de mercado formal, as disputas judiciais envolvem reconhecimento ou não do vínculo de emprego. Tal questão ainda vem sendo debatida nas diversas jurisdições e estados federados. Na Espanha, recentemente, houve processo semelhante e as plataformas foram obrigadas a reconhecer o vínculo empregatício. Todavia, tiveram suas operações regularizadas na forma de compra e exploração da força de trabalho que adotam por meio dos aplicativos. E, portanto, considerando um contexto em que as reformas trabalhistas das últimas décadas já tinham ampliado as normas legais de demissibilidade e temporalidade para várias frações de trabalhadores, também acabaram estruturando e legalizando mais essa forma de exploração sob a égide do Estado (Baylos, 2022; Pastor Martinez, 2022; Cabeza Pereiro, 2022).

14. O impasse no campo jurídico também vem sendo debatido intensamente no Brasil, como abordaram diversos autores em edição recente da *Revista Eletrônica do Tribunal Regional do Trabalho da Bahia* (2021), organizada por magistrados do direito do trabalho. Neste intuito, há a publicação de compêndios panorâmicos mundiais, como Orsini et al. (2021). Paralelamente, alguns autores têm desenvolvido uma perspectiva regulacionista do trabalho, como Antunes e Filgueiras (2020).

15. Cf. “Luta nos aplicativos: a greve da Foodora na Itália”, *Passa Palavra*, 12 dez. 2016.

Ainda assim, a militância político-empresarial da Uber e plataformas associadas advoga para que não seja reconhecido vínculo empregatício algum entre os trabalhadores e as empresas e que, nesse sentido, os custos operacionais sejam menores nos países em que vendem os seus serviços. E isso é o que ocorre na maioria dos países atualmente. Em 2018, por exemplo, um estudo realizado por advogados em 40 países indicava que em mais da metade deles não havia nenhuma possibilidade desses trabalhadores terem vínculos reconhecidos na legislação trabalhista formal; e nos demais, em sua maioria, essa possibilidade ainda dependia da apresentação de muitos fatores comprobatórios por parte dos trabalhadores (*Ius Laboris*, 2018)<sup>14</sup>. E, mesmo entre essa minoria de países em que há possibilidade de enquadramento formal, a formalização laboral prevê instrumentos de terceirização alheios às leis trabalhistas, de maneira praticamente idêntica aos demais países em que as empresas também foram plenamente bem-sucedidas em suas estratégias de mercado. É o caso da Itália, por exemplo, em que as empresas adotaram o que ficou abreviado como “Co-Co-Co” (Contrato por Colaboração Continuada em um Projeto)<sup>15</sup>.



## Novas e velhas formas de controle e resistência

O uso de plataformas digitais para oferta e venda de serviços de transporte por parte das empresas utiliza informação por satélite em sistemas que têm acesso a dados estratégicos minuciosos por meio dos telefones celulares e dispositivos eletrônicos de acesso à internet. Nesse caso, em termos informacionais, tais dados podem ser utilizados tanto para as operações de mercado propriamente ditas – informações de compra e venda das mercadorias, como preferências, perfis de compras, perfis de clientes etc. – quanto, ainda, para as operações de controle da exploração do trabalho – como é o caso da intensidade e dos tempos de trabalho, da aceitação ou não das remunerações etc.

Sendo assim, os sistemas eletrônicos dessas empresas – geralmente elaborados com o emprego das mesmas formas de compra, venda, controle e exploração da força de trabalho de técnicos e engenheiros da computação – dispõem de meios computacionais extremamente aprimorados para gerenciar algorítmicamente os mecanismos de competição de mercado entre os trabalhadores. Com os dados fornecidos a cada vínculo ou conexão dos usuários do sistema – na Uber, por exemplo – é possível ranquear detalhadamente o trabalho dos motoristas, verificando o ritmo, a frequência e o perfil de cada um e, a partir disso, inserir dispositivos econômicos de interesse da empresa a fim de aumentar os lucros em praticamente todas as atividades que desenvolve.

Esses sistemas estão sendo comumente associados às empresas de aplicativos e ao chamado capitalismo de plataforma, porém seu alcance já é de maior amplitude. Empresas como a Amazon, que controlam considerável parcela do mercado de oferta, venda e entrega de mercadorias pela internet hoje no mundo, dispõem de dispositivos de gerência do trabalho similares não apenas nos sistemas de vendas e transporte, mas também em suas unidades fabris de armazenamento e empacotamento que contam com milhares de trabalhadores. Junto às máquinas, as operações corporais dos trabalhadores estão sendo monitoradas com o auxílio de dispositivos que permitem coletar dados individualizados de suas atividades laborais<sup>16</sup>. Nas empresas de aplicativos similares à Uber, a produção algorítmica desses dados aprimora continuamente a vigilância e o controle de tarefas<sup>17</sup>.

Nessas condições, o gerenciamento empresarial dispõe de dados individualizados para maximizar operações clássicas de controle e exploração do trabalho, como é o caso da seleção, avaliação, vigilância, punição, demissão e recontração dos trabalhadores. Contudo, tais operações são realizadas de maneira difusa e, uma

16. Cf. “Amazon’s automated employee-tracking system can fire workers based on productivity without ever consulting a human”, *Dailymail*, 26 abr. 2019) Junto a essas tecnologias, e com as mesmas implicações, estão sendo desenvolvidas as pesquisas de qualidade realizadas a cada compra com os clientes dessas empresas. Em ambos os casos, há maior pressão dos efeitos de uma *supercirculação* sobre os trabalhadores (Felix, 2019).

17. Um trabalhador de Deliveroo entrevistado em Londres por Woodcock (2020, p. 83), por exemplo, resumiu da seguinte maneira o sistema de controle: “ ‘O algoritmo que é o chefe’ [...] ‘o algoritmo tem regras e nós somos os únicos que, sabendo disso – os caras no escritório são baseados em dados – somos aqueles que fazem os dados’ ”.

vez diluída a própria compra e venda da força de trabalho em seus mecanismos, a ação social do exército de reserva de trabalhadores à disposição das empresas de aplicativos também se imiscui em situações mais intermitentemente aceleradas e, ao mesmo tempo, permanentes.

No caso da Uber, o sistema de avaliações do(a) motorista oferece premiações conforme aumento do número de corridas realizadas por meio do aplicativo, conforme ele(a) menos recusa as ofertas de próximas corridas e recebe melhores avaliações por parte dos clientes. Em geral, a oferta do próximo percurso é realizada enquanto ele(a) ainda termina a corrida anterior. Essas premiações permitem que o(a) motorista tenha acesso a mais informações no sistema (como é o caso do destino das próximas corridas), tenha mais opções de gerenciar o próprio deslocamento na cidade e, em especial, tenha acesso a ofertas das melhores corridas e/ou a localizações como aeroportos, rodoviárias etc. Embora essas operações não estejam disponíveis para os seus usuários – e eles só tenham uma percepção intuitiva delas –, é possível que o aplicativo também direcione as chamadas em virtude de outros dados, considerando que praticamente todos os dados dos deslocamentos do condutor e dos clientes são monitorados depois que eles instalam o aplicativo em seus dispositivos eletrônicos. Por outro lado, o sistema também impõe cancelamentos, suspensões ou bloqueios temporários à conexão dos motoristas conforme eles menos atendam aos interesses da empresa. Em particular, quando apresentam alta taxa de recusa de ofertas de corridas pelo aplicativo.

Frente a esses dispositivos, por sua vez, os trabalhadores e demais usuários têm empregado formas de resistência tanto individuais como coletivas, por meio de sabotagens, paralisações, manifestações de rua e greves regionais, nacionais e internacionais.

As sabotagens envolvem conhecimento e compartilhamento de contrainformação entre os(as) trabalhadores. São empregados vários procedimentos, como, por exemplo, técnicas digitais diversas de acesso a informações das chamadas, como local de destino e preço; técnicas para manejo dos direcionamentos geográficos das corridas ofertadas; técnicas para o manejo dos cancelamentos das chamadas aceitas; técnicas para informações relativas às filas digitais de motoristas aguardando corridas nos pontos de espera; articulações informais para o manejo da inteligência artificial dos sistemas em geral, a fim de recusar e/ou de proporcionar mudanças nas remunerações por corrida (oferta e demanda de motoristas em determinadas áreas, bloqueios de chamadas advindas de tarifas promocionais para os clientes etc.).

Na Uber, desde os primeiros anos em que iniciou suas operações nas grandes cidades, a informação a respeito do destino das corridas era desconhecida para a acei-

tação ou não do(a) motorista quando recebia a chamada. Porém, parte dos(as) motoristas já dominava uma técnica, burlando o sistema, para acessar essa informação antes de aceitar a corrida. Outros(as), utilizavam maneiras de atrasar a busca do cliente até que ele viesse a utilizar o mecanismo de cancelamento, pois, caso essa operação fosse realizada pelo motorista, implicaria em alguma sanção ou perda de pontuação/ranqueamento. Na sequência, como essa foi uma reivindicação coletiva e alguns aplicativos similares já forneciam essa informação para os motoristas, a Uber forneceu a região para a qual o cliente desejaria se deslocar. Os detalhes, porém, ainda permanecem em disputa digital entre a Uber, que os oferta como premiação, e os(as) motoristas, que buscam novas maneiras de sabotar o sistema. Outro exemplo é o recurso de seleção por direcionamento das corridas seguintes, que, também após reivindicações coletivas, a Uber passou a oferecer duas vezes por dia em algumas das grandes cidades brasileiras. Entre aqueles que fazem longas jornadas de trabalho, e que estão vinculados a essas empresas por mais tempo, já se desenvolveu e se ensina uma técnica que permite usar tal dispositivo geográfico direcionador mais do que duas vezes ao dia.

Essas sabotagens, porém, enfrentam o aprimoramento contínuo dos sistemas por parte das empresas, que corrigem as falhas e otimizam o uso lucrativo de cada vez mais dados obtidos por meio dos seus aplicativos e enfrentam ainda formas de controle consideradas mais antigas, como é o caso do uso de espiões e de infiltrados a serviço da empresa. Alguns motoristas da Uber, por exemplo, relatam que normalmente espiões se apresentam como clientes e usuários para os(as) motoristas, buscando ter acesso a essas técnicas e demais informações de interesse gerencial, e que, com os mesmos objetivos, há também motoristas infiltrados nos meios de sociabilidade, agrupação ou mobilização.

De maneira semelhante às sabotagens, a partir de locais de aglutinação de motoristas de aplicativos, como pontos de apoio em aeroportos ou postos de combustíveis, também se desenvolveram redes autônomas e informais de troca de contrainformações, aconselhamentos legais e convocações para mobilizações com o uso de grupos em aplicativos de mensagens instantâneas, comunidades digitais ou até mesmo pequenas plataformas de mídias sociais específicas, como é o caso de UberPeople.net (Karanovic, Berends & Engel, 2017 *apud* Akgüç, Lenaerts & Kilhoffer, 2018)<sup>18</sup>.

Dadas as estratégias de mercado e de autorização estatal adotadas pela Uber, houveram várias manifestações de âmbito regional nas cidades, convocadas por taxistas autônomos e empresas locais, sindicatos e associações diversas, contra a implantação das empresas de aplicativos ou por sua regularização, assim como por parte dos próprios motoristas, também, em um primeiro momento, em defesa de melho-

18. O mesmo ocorre com os entregadores, a partir de locais de espera, por exemplo, ao lado de restaurantes, portas de lojas, galpões de coleta de mercadorias etc. Cf., dentre outros, “Luta nos aplicativos: a greve da Foodora na Itália”, *Passa Palavra*, 12 dez. 2016.

res condições de regularização e, na sequência, junto aos demais entregadores, por melhores condições de trabalho e salários. Tais atos de denúncia, em geral, foram acompanhados de paralisações e de atos de rua, com faixas, cartazes, carreatas, fechamento de estradas, panfletagem para a população e convocações de boicote e de apoio para as reivindicações. No caso do Brasil, essas manifestações ocorreram em praticamente todas as cidades em que a Uber iniciou suas operações, desde o primeiro momento em que seus serviços foram difundidos, assim como em outros países em que também já se registravam intensas mobilizações nos últimos anos<sup>19</sup>. Em diversas situações, esses protestos deram origem a movimentos locais ou regionais específicos e a algumas associações de caráter pró-sindical. Em seguida, foram associações diversas como essas que iniciaram movimentos politicamente mais ambiciosos e, com o apoio de diferentes organizações, fizeram convocações de paralisações e greves de caráter autônomo e internacional (Graham & Woodcock, 2020; Gonsales & Moda, 2020; Englert, Woodcock & Cant, 2020).

19. No caso da Inglaterra e, em especial, da cidade de Londres, na qual desde 2013, por exemplo, os motoristas de Uber estabeleceram organizações próprias de luta (Englert, Woodcock & Cant, 2020) e desde 2016 os entregadores de Deliveroo realizaram greves (Cant & Woodcock, 2022). Ou da Itália, em que se registrou em 2017 a primeira auto-organização de trabalhadores de aplicativos, a partir de uma mobilização de cerca de 50 entregadores da empresa alemã Foodora na cidade de Turim (Tassinari & Maccarone, 2017).

20. Cf. "Uber driver: 'I'm just asking for a livable wage'", *CBS News*, 08 maio 2019; "Uber drivers strike over pay and conditions", *The Guardian*, 08 maio 2019.

Em maio de 2019, frente ao anúncio da abertura de ações da Uber na bolsa de valores de Nova York, há a primeira convocação de uma greve mundial, cuja principal pauta era relativa à baixa remuneração da força de trabalho, com a denúncia das péssimas condições oferecidas pela empresa de aplicativo para motoristas em todo o mundo e, ainda, dos preços pagos pelos clientes pelos serviços. Convocada por diversas associações a partir de diferentes regiões dos Estados Unidos e de outros países, com a utilização de meios de comunicação gratuitos disponíveis na internet, essa veio a ser a primeira grande manifestação de amplitude mundial do chamado capitalismo de plataformas a partir da adesão de milhares de motoristas em diversos países e amplo apoio das mídias alternativas, ativistas, militantes, partidos políticos e dos demais trabalhadores, assim como dos usuários e clientes dessas plataformas<sup>20</sup>. Até onde se tem informação, foi também a primeira greve mundial de uma mesma categoria de trabalhadores convocada de forma autônoma e com o uso dos atuais meios de comunicação de massa, como é o caso das mídias sociais, dos aplicativos de mensagens instantâneas, sites de postagens gratuitas, serviços de traduções automáticas simultâneas etc.

Da mesma forma, em julho de 2020, a partir de convocações feitas por associações diversas no Brasil e através dos mesmos meios que convocaram a greve geral mundial da Uber de 2019, os entregadores de empresas de aplicativos em geral realizaram uma paralisação com ampla adesão nas mais diferentes regiões do país, assim como em outros países, como foi o caso da Argentina, México, Chile, Colômbia etc. A greve logo teve a adesão de movimentos sindicais e políticos variados e foi apoiada na forma de novas divulgações, acesso às mídias vinculadas a esses movimentos e convocações solidárias de boicote às empresas de entrega e transporte por aplicativos.

## A luta de classes pode ser “cancelada”?

### Considerações finais

Recentemente, ressaltamos os processos sociais que fundamentariam as condições pelas quais estariam sendo gestadas algumas reivindicações proletárias mundiais relativamente similares e, a partir das mesmas, consideramos a possibilidade de ações políticas unificadas que, eventualmente, poderiam vir a desafiar as teses que associam maior rotatividade a menor poder classista de organização (Felix, 2019). Neste sentido, viemos a pesquisar o cotidiano de parte dos trabalhadores submetidos à digitalização, em especial, à empresa Uber e demais empresas de transporte e de *delivery* por meio de aplicativos.

Sendo assim, ressaltamos aqui, em um primeiro momento, alguns aspectos do debate sociológico que envolve o advento do chamado capitalismo de plataforma e as condições de classe que envolvem a produção social da visibilidade dos trabalhadores digitalizados. E, em seguida, em face das condições de trabalho dos motoristas da Uber e às estratégias empresariais de regularização das empresas que exploram o trabalho por meio de plataformas digitais, analisamos algumas formas de controle e de resistência, como é o caso das sabotagens, das paralisações, manifestações e greves, organizadas por categoria laboral, no que se refere ao agenciamento político, padecendo de limitações e potencialidades não muito diferentes das análises classistas clássicas já relatadas na literatura sobre o movimento operário<sup>21</sup>. No caso dessas últimas greves, porém, dadas as características autônomas frente aos meios de convocação e às direções dos organismos sindicais tradicionais e, em particular, dadas *as reivindicações imediatas de caráter internacionalista*, há de se analisar ainda o sentido que tomarão frente às manifestações e aos movimentos antiglobalização de massa até então em voga.

Em termos das adesões políticas às manifestações contra-hegemônicas de âmbito global, *grosso modo* as greves convocadas pelos trabalhadores das empresas de aplicativos só se comparam aos movimentos antissistêmicos pós-Batalha de Seattle. Contudo, se, em 1999, as manifestações se reuniam em torno das convocações à população para a luta contra o livre comércio e as ideologias neoliberais na forma de combate às reuniões dos chefes de Estado e de organismos como o G7, G20, a OMC etc., em 2019 as manifestações se reuniram em torno das convocações aos trabalhadores e aos seus apoiadores para a luta contra a exploração do trabalho, as empresas transnacionais de aplicativos e o capitalismo de plataforma na forma de greve mundial. Resta saber se, em virtude das hipóteses que apresentamos a respeito dos processos sociais de constituição ou não de condições proletárias mundiais tais manifestações terão, também, tendências sociais de unificação a partir

21. Refiro-me a análises realizadas no âmbito do movimento operário e/ou pró-operário, como no caso das tradições anarquistas (Mikhail Bakunin, Errico Malatesta, Nestor Makhno), social-democratas (Karl Kautsky, Eduard Bernstein) e comunistas (Vladimir Lenin, Rosa Luxemburg, Antonio Gramsci). Dados de pesquisas iniciais como a de Haipeter (2022), Lenaerts, Kilhoffer e Beblavy (2017), Woodcock (2021a; 2021b) e Akgüç, Lenaerts e Kilhoffer (2018) são ilustrativas nesse sentido.

de reivindicações e horizontes políticos de emancipação de classe e de greve geral mundial.

Contudo, a análise das potencialidades de ação política dos trabalhadores digitalizados e/ou em digitalização implica, metodologicamente, a observação plena das relações sociais de circulação que lhes impõe a acumulação de capital atualmente e que, dentre outros aspectos, *aproxima a ponto de as situações de exército ativo e de reserva serem indistinguíveis*, fenômeno pelo qual, em condições modernas, constitui, efetivamente, condições sociais de possibilidade de constituição política classista, enquanto, por outro lado, desconstitui ou enfraquece a ação política setorial ou fragmentarista.

Neste sentido, da mesma forma, em espelho, quanto mais a análise política se afasta desta perspectiva colocada pela morfologia contemporânea de classe, menos ela também percebe o que uma determinada situação ou categoria de classe permite sociologicamente no atual momento.

## Agradecimentos

Parte dos dados analisados no presente artigo advém de projeto de pesquisa apoiado pela Fundação de Amparo à Pesquisa do Estado de São Paulo (Fapesp) e, em seguida, desenvolvido pelo Grupo de Pesquisa sobre Trabalho (CNPq) no âmbito do Projeto de Pesquisa “Trabalho e trabalhadores na América Latina e Caribe: economia, sociedade e política”, que, sob minha coordenação e orientação na Universidade Federal da Integração Latino-americana (Unila), participaram os estudantes Wilson Antonio de Almeida Duarte, Welita Barbosa da Silva, Vitor Mateus Moraes e Maurício Machado Lourenço. Parte dos resultados também foram analisados no âmbito de pesquisa pós-doutoral realizada no Instituto de Sociologia da Friedrich-Schiller-Universität Jena sob a supervisão do Prof. Klaus Dörre. Agradeço, por fim, aos revisores anônimos pelas sugestões para o aprimoramento do artigo.

## Referências

- ABDELNOUR, Sarah; BERNARD, Sophie. Vers un capitalisme de plateforme? *La Nouvelle Revue du Travail*, n. 13, 2018.
- ABILIO, Ludmila Costhek. Uberização traz ao debate a relação entre precarização e tecnologia. *IHUOnline*, n. 503, 2017.

AKGÜÇ, Mehtap; LENAERTS, Karolien; KILHOFFER, Zachary. Traditional and new forms of organisation and representation in the platform economy. *Work Organisation, Labour & Globalization*, v. 12, n. 2, p. 60-78, 2018.

ANDRADE, Dalila Nascimento; MURICY, Jéferson Alves Silva (Orgs.). *Revista Eletrônica do Tribunal Regional do Trabalho da Bahia*. Tribunal Regional do Trabalho da 5ª Região/Escola Judicial), Ano 9, n. 13, maio 2021. Disponível em: < [http://abet-trabalho.org.br/wp-content/uploads/2021/05/revista\\_13\\_otimizado.pdf](http://abet-trabalho.org.br/wp-content/uploads/2021/05/revista_13_otimizado.pdf)>.

ANTUNES, Ricardo. A nova morfologia do trabalho e suas principais tendências: informalidade, infoproletariado, (i)materialidade e valor. In: \_\_\_\_\_ (Org.). *Riqueza e miséria do trabalho no Brasil II*. São Paulo: Boitempo, 2013.

\_\_\_\_\_ (Org.). *Uberização, trabalho digital e Indústria 4.0*. São Paulo: Boitempo, 2020.

ANTUNES, Ricardo; FILGUEIRAS, Vitor. Plataformas digitais, uberização do trabalho e regulação no capitalismo contemporâneo. *Contracampo*, v. 39, n. 1, p. 27-43, 2020.

BAYLOS, Antonio. La larga marcha hacia el trabajo formal: el caso de los riders y la ley 12/2021. *Cuadernos de Relaciones Laborales*, v. 40, n. 1, p. 95-113, 2022.

BENVEGNÙ, Carlota et al. (Eds). Platformization and its discontents. *The South Atlantic Quarterly*, v. 120, n. 4, out. 2021.

BIHR, Alain. *Du "grand soir" à "l'alternative"*. Paris: Les Éditions Ouvrières, 1991.

CABEZA PEREIRO, Jaime. La devaluación de las garantías del empleo: el reducido control de la decisión unilateral del empresario. *Cuadernos de Relaciones Laborales*, v. 40, n. 1, p. 57-76, 2022

CANT, Callum. *Riding for Deliveroo*. Cambridge, UK: Polity Press, 2020.

CANT, Callum; WOODCOCK, Jamie. Platform Worker Organising at Deliveroo in the UK. *Journal of Labor and Society online*, 2022. Disponível em: <<https://brill.com/view/journals/jlso/aop/article-10.1163-24714607-bja10050/article-10.1163-24714607-bja10050.xml>>.

CASTEL, Robert. *Les métamorphoses de la question sociale*. Mesnil-sur-L'Estrée, FR: Librairie Arthème Fayard, 1995.

CHESSNAIS, François. La mondialisation de l'armée industrielle de réserve. *Carré Rouge*, n. 35, 2006.

DEPARTAMENTO INTERSINDICAL DE ESTATÍSTICA E ESTUDOS SOCIOECONÔMICOS (DIEESE). *Boletim de Conjuntura*, n. 22, maio 2020a.

\_\_\_\_\_. *Boletim Emprego em Pauta*, n. 17, dez. 2020b.

\_\_\_\_\_. *A reforma trabalhista e os impactos para as relações de trabalho no Brasil*. São Paulo: Dieese, 2017a.

\_\_\_\_\_. *Impactos da Lei 13429/17*. São Paulo: Dieese, 2017b.

DOHERTY, Michael. When the working day is through: the end of work as identity? *Work, Employment and Society*, v. 23, n. 1, p. 84-101, 2009.

DÖRRE, Klaus. Prekarität als Konzept kritischer Gesellschaftsanalyse – Zwischenbilanz und Ausblick. *Ethik und Gesellschaft*, n. 2, p. 1-28, 2014.

DRAHOKOUPIL, Jan; FABO, Brian. *The platform economy and the disruption of the employment relationship*. Brussels: The European Trade Union Institute, 2020.

ENGLERT, Sai; WOODCOCK, Jamie; CANT, Callum. Digital workerism: technology, platforms, and the circulation of workers' struggles. *TripleC*, v. 18, n. 1, p. 132-145, 2020.

FELIX, Gil. Krise des Reformismus und revolutionäre Wiederaufnahme in Brasilien. *Indymedia.org*, 16 jul. 2022. Disponível em: <<https://de.indymedia.org/node/208711>>.

\_\_\_\_\_. O capital selvagem: mobilidade e superexploração do trabalho. *Revista Latinoamericana de Antropología del Trabajo*, n. 10, jan./abr. 2021a.

\_\_\_\_\_. Aportes da teoria marxista da dependência para a análise da agropecuária e da indústria da mineração. *Revista Brasileira de Estudos Urbanos e Regionais*, v. 23, jan./dez. 2021b.

\_\_\_\_\_. Aportes teóricos de Ruy Mauro Marini para o marxismo e as ciências sociais hoje". In: \_\_\_\_\_ (Org.). *Dependência, Estado e superexploração do trabalho no século XXI*. Bremen: El Tiple, 2021c.

\_\_\_\_\_. Super-Circulation: towards a political economy of platformisation. *Critical Sociology*, v. 46, n. 7-8, p. 1221-1232, 2020a.

\_\_\_\_\_. Mate todos eles! Amazonização do trabalho, consenso bolsonarista e algumas distopias políticas do primeiro de maio no Brasil. *Kaos en la Red*, 06 maio 2020b. Disponível em: <<https://passapalavra.info/2020/05/131645/>>.



\_\_\_\_\_. *Mobilidade e superexploração do trabalho: o enigma da circulação*. Rio de Janeiro: Fapesp; Lamparina, 2019.

\_\_\_\_\_. Circulación y superexplotación del trabajo. *Sociología del Trabajo*, n. 92, p. 87-105, 2018.

\_\_\_\_\_. Circulação e superexploração do trabalho. *Anais do 41º Encontro Anual da Anpocs*. Caxambu: Anpocs, 2017.

FELIX, Gil; SOTELO VALENCIA, Adrián. Superexploitation: precarity and the proletarian condition through the perspective of the Marxist theory of dependency. *Studies in Political Economy*, v. 103, n. 1, p. 1-18, 2022.

FONTES, Virgínia. Capitalismo em tempos de uberização: do emprego ao trabalho. *Marx e Marxismo*, v. 5, n. 8, p. 46-67, 2017.

FRANCA, Valentina; ZIRNSTEIN, Elisabeta. The legal aspects of the deregulation of professions as a supporting measure towards greater mobility of workers. *E-Journal of International and Comparative Labor Studies*, v. 3, n. 1, p. 1-26, 2014.

GERSHON, Ilana. *Down and out in the new economy: how people find (or don't find) work today*. Chicago, IL: University of Chicago Press, 2017.

GONSALES, Marco; MODA, Felipe. Por dentro da mobilização global dos motoristas de transporte particular por aplicativo. *Pensata*, v. 9, n. 1, p. 1-19, 2020.

GRAHAM, Mark; WOODCOCK, Jamie. *The gig economy: a critical introduction*. Cambridge, UK: Polity, 2020.

HAIPIETER, Thomas. Trade Unions and digitalization in Germany. *Cuadernos de Relaciones Laborales*, v. 40, n. 2, p. 301-323, 2022.

HARVEY, David. *The condition of postmodernity*. New York: Blackwell, 1989.

HUWS, Ursula. Reaping the whirlwind: digitalization, restructuring, and mobilization in the Covid crisis. *Socialist Register*, v. 57, p. 1-13, 2021.

\_\_\_\_\_. *The making of a cybertariat*. New York: Monthly Review Press, 2003.

INTERNATIONAL LABOUR ORGANIZATION (ILO). *World employment and social outlook: the role of digital platforms in transforming the world of work*. Geneva: ILO, 2021.

\_\_\_\_\_. *Digital labour platforms and the future of work: towards decent work in the online world*. Geneva: ILO, 2018.

\_\_\_\_\_. *Working anytime, anywhere: the effects on the world of work*. Geneva: ILO, 2017.

\_\_\_\_\_. *World employment and social outlook 2015: the changing nature of jobs*. Geneva: ILO, 2015a.

\_\_\_\_\_. *Labour market reforms since the crisis: drivers and consequences*. Geneva: ILO, 2015b.

IUS LABORIS. *The gig economy*. Brussels: Global HR Lawyers *Ius Laboris*, 2018.

JEPSEN, Maria; DRAHOKOUPIL, Jan (Eds). The digital economy and its implications for labour: the platform economy. *Transfer: European Review of Labour and Research*, v. 23, n. 2, p. 103-223, maio 2017.

KÄMPF, Tobias. *Die neue Unsicherheit*. Frankfurt, DE; New York: Campus, 2008.

KILHOFFER, Zachary et al. *Study to gather evidence on the working conditions of platform workers (Final Report)*. Brussels: European Commission, 2020.

LENAERTS, Karolien; KILHOFFER, Zachary; BEBLAVY, Miroslav. The platform economy and industrial relations: applying the old framework to the new reality. *Research Report (CEPS)*, 12 ago. 2017.

LINHART, Danièle. *A desmedida do capital*. São Paulo: Boitempo, 2007.

LINHART, Danièle et al. Vers une nouvelle rémunération scientifique du travail? *Travail et Emploi*, n. 57, 1993.

LOJKINE, Jean. *La révolution informationnelle*. Paris: Presses Universitaires de France, 1992.

MACHADO, Leandro. Dormir na rua e pedalar 12 horas por dia: a rotina dos entregadores por aplicativo. *BBC News Brasil*, maio 2019. Disponível em: <<https://www.bbc.com/portuguese/brasil-48304340>>.

MAGDOFF, Fred; MAGDOFF, Harry. Disposable workers: today's reserve army of labor. *Monthly Review*, v. 55, n. 11, abr. 2004.

MARINI, Ruy Mauro. *El reformismo y la contrarrevolución: estudios sobre Chile*. México: Era, 1976.

\_\_\_\_\_. *Dialéctica de la dependencia*. México: Era, 1973.

\_\_\_\_\_. *Subdesarrollo y revolución*. México: Siglo XXI, 1969.

- MARSZALEK, Bernard. Stronger together? *Monthly Review*, v. 69, n. 5, 2017.
- MARX, Karl. *O capital*. Livro I. São Paulo: Boitempo, 2013 [1867].
- \_\_\_\_\_. Trabalho assalariado e capital. In: \_\_\_\_\_. *Trabalho assalariado e capital & salário, preço e lucro*. São Paulo: Expressão Popular, 2006a.
- \_\_\_\_\_. Salário, preço e lucro. In: \_\_\_\_\_. *Trabalho assalariado e capital & salário, preço e lucro*. São Paulo: Expressão Popular, 2006b.
- MELLA, Maria; BINGEN, Aline. Una carrera hacia la rentabilidad. *Revista Latinoamericana de Antropología del Trabajo*, n. 9, out./dez. 2020.
- ORSINI, Adriana et al. (Orgs.). *Trabalhadores plataformizados e o acesso à justiça pela via dos direitos*. Belo Horizonte: Expert, 2021.
- PAGURA, Nicola. La teoría del valor-trabajo y la cuestión de su validez em el marco del llamado “posfordismo”. *Trabajo y Sociedad*, n. 15, p. 55-69, 2010.
- PANITCH, Leo; ALBO, Greg. (Eds.). Beyond digital capitalism. *Socialist Register*, v. 57, 2021.
- PASTOR MARTINEZ, Alberto. La endémica situación de la contratación temporal como justificante de una necesaria revisión de sus presupuestos normativos. *Cuadernos de Relaciones Laborales*, v. 40, n. 1, p. 17-36, 2022.
- PESOLE, A. et al. *Platform workers in Europe*. Luxembourg: Publications Office of the European Union, 2018.
- RADICE, Hugo; COLE, Matthew; UMNEY, Charles. The political economy of datafication and work: a new digital Taylorism? *Socialist Register*, v. 57, p. 78-99, 2021.
- RAVENELLE, Alexandra. *Hustle and gig: struggling and surviving in the sharing economy*. Oakland, CA: University of California Press, 2019.
- ROSENBLAT, Alex. *Uberland: how algorithms are rewriting the rules of work*. Oakland, CA: University of California Press, 2018.
- SCHOLZ, Trebor. *Platform cooperativism: challenging the corporate sharing economy*. New York: Rosa Luxemburg Stiftung New York Office, 2016.
- SCHOLZ, Trebor (Org.). *Digital labor: the internet as playground and factory*. London: Routledge, 2013.
- \_\_\_\_\_. *The corrosion of character*. London; New York: W.W. Norton & Company, 1998.

SENETT, Richard. *The corrosion of character*. London: W. W. Norton & Company: 1998.

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

SMITH, John. *Imperialism in the 21st Century: globalization, super-exploitation and capitalism's final crisis*. New York: Monthly Review Press, 2016.

SPENCER, Neil; HOLTS, Kaire; HUWS, Ursula; COATES, Matthew. *The platformisation of work in Europe*. Brussels: Foundation for European Progressive Studies, 2019.

SRNICEK, Nick. *Platform capitalism*. Cambridge, UK: Polity Press, 2016.

STANDING, Guy. *The precariat*. London: Bloomsbury, 2011.

SUNDARARAJAN, Arun. *The sharing economy*. Cambridge, MA: The MIT Press, 2016.

SUTTER, Ove. *Erzählte Prekarität*. Frankfurt, DE; New York: Campus, 2013.

TASSINARI, Arianna; MACCARONE, Vincenzo. Striking the Startups. *Jacobin*, 23 jan. 2017. Available in: <<https://auth.jacobinmag.com/2017/01/foodora-strike-turin-gig-economy-startups-uber>>.

WOODCOCK, Jamie. The limits of algorithmic management: on platforms, data, and workers' struggle. *South Atlantic Quarterly*, v. 120, n. 4, p. 703-713, 2021a.

\_\_\_\_\_. *The fight against platform capitalism*. London: University of Westminster Press, 2021b.

\_\_\_\_\_. The algorithmic panopticon at deliveroo: measurement, precarity, and the illusion of control. *Ephemera*, v. 20, n. 3, p. 67-95, 2020.

