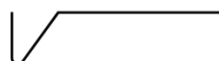


## **“Não pode parar”: o trabalho de motorista de Uber com a chegada da pandemia de Covid-19 no Brasil**



Ana Cláudia Bessa<sup>1</sup>  
Carolina Castellitti<sup>2</sup>

### **Resumo**

O texto apresenta resultados de uma pesquisa sociológica exploratória sobre as representações do trabalho de motorista por aplicativo, especificamente sobre os riscos, dilemas e dificuldades enfrentados com a chegada da epidemia de Covid-19 no Brasil. Os dados quantitativos analisados foram coletados através de formulário aplicado, entre abril e junho de 2020, em grupos de Facebook de motoristas de diversas cidades do país, obtendo 766 respostas relativas ao perfil dos motoristas, as condições da atividade e os efeitos da chegada da pandemia de Covid-19. Complementarmente, a participação nos grupos permitiu incorporar informações qualitativas sobre as representações e sentidos da atividade. Em diálogo com contribuições da ciência social sobre neoliberalismo, individualização e pandemia, propomos uma reflexão sobre os discursos dos motoristas nos primeiros meses da crise sanitária no país, e sobre nossa própria atividade de pesquisa, profundamente impactada pelo fenômeno.

**Palavras-chave:** motorista; Uber; pandemia; trabalho; Brasil.

---

<sup>1</sup> Mestranda em Sociologia e Antropologia pela UFRJ. Bacharela em Sociologia pela Universidade Federal Fluminense. Integrante do Programa de Mobilidade Internacional para estudos no Mestrado em Sociologia da Faculdade de Economia da Universidade de Coimbra – Portugal. Email: anabessa.ufrj@gmail.com.

<sup>2</sup> Realiza estágio pós-doutoral no Programa de Pós-graduação em Antropologia Social do Museu Nacional, Universidade Federal do Rio de Janeiro, com bolsa da Fundação Carlos Chagas Filho de Amparo à Pesquisa do Rio de Janeiro (FAPERJ). Forma parte de grupos de pesquisa como o NuSEX (PPGAS-UFRJ), o LabGEN (UFF) e o NuEFem (IE-UFRJ). Foi professora substituta de sociologia na Universidade Federal Fluminense e pesquisa temas relativos a carreiras, trabalho, gênero, memória e práticas de colecionamento. DOI: 0000-0003-3843-4296. Email: castellittic@gmail.com.

## Abstract

The aim of this paper is to present the results of an exploratory sociological research on the representations of the work of driver by application in Brazil, specifically on the risks, dilemmas and difficulties faced by these workers with the arrival of the Covid-19 epidemic in the country. The quantitative data analyzed were collected from a form applied between April and June 2020 through Facebook groups of drivers from different cities in the country obtaining 766 responses regarding the profile of drivers, the conditions of the activity and the effects of the arrival of the Covid-19 pandemic. Complementarily, participation in the groups allowed for the incorporation of qualitative information about the representations and meanings of the activity. In dialogue with contributions from social science on neoliberalism, individualization and the pandemic, we propose a reflection on the discourses of drivers during the first months of the health crisis in the country, and on our own research activity, deeply impacted by the phenomenon.

**Keywords:** driver; Uber; epidemic; work; Brazil.

## Introdução

O objetivo deste texto é apresentar alguns resultados de uma pesquisa sociológica exploratória sobre as representações do trabalho de motorista por aplicativo no Brasil, especificamente sobre os riscos, dilemas e dificuldades enfrentados por esses trabalhadores com a chegada da epidemia de Covid-19 no país. Enquanto evento crítico que descotidianizou o planeta (Lins Ribeiro, 2021), a pandemia teve impactos diferenciados nas interações sociais, nos diferentes usos do espaço público real e virtual, e no incremento de novos hibridismos (como o lar-escola, e o lar-escritório). Acentuou desigualdades preexistentes, como um tipo de “brecha” digital, a tripla jornada de trabalho das mulheres, a precarização neoliberal do ensino e da saúde, e revelou o fundamental papel do Estado como organizador da economia em defesa do interesse público. Fomos testemunhos de pronunciamentos sobre as relações de custo-benefício entre vida e economia por parte das principais figuras públicas do mundo, enquanto o fluxo monetário colocado em movimento parecia diminuir a importância dos que eram tidos até agora como grandes problemas (Neiburg, 2020).

Dado o conhecimento (em princípio escasso) sobre as condições de transmissão da doença, o trabalho dos motoristas por aplicativo foi reconhecido desde o início como atividade essencial – principalmente, no momento que mesmo o transporte público diminuiu drasticamente sua frequência – e de alto risco, devido à inevitabilidade da

proximidade e do contato pessoal. Os impactos, portanto, foram percebidos desde os primeiros momentos: redução de clientes em virtude da diminuição de circulação das pessoas nas ruas e redução de motoristas disponíveis para exercer a atividade devido ao receio de ser contaminado e levar a doença para dentro de suas famílias. Constituiriam essas condições um alicerce para alguns motoristas despreocupados pela doença e atraídos pela possibilidade de maiores ganhos? A produção da ignorância (Freire, 2020) agenciada pelo discurso negacionista do presidente Bolsonaro encontraria entre os motoristas um espaço de recepção especialmente favorável? Teríamos com a pandemia a oportunidade de verificar a suposta disposição “empreendedora” e individualista dos sujeitos que se direcionam para essa atividade? Empreendendo o caminho científico conforme apontado nas descrições metodológicas de Durkheim (2007), nossa pesquisa procurou se aproximar deste fenômeno com um olhar sociológico rigoroso, livre de prenoções.

Por outro lado, assim como a crise sanitária mundial afetou de modo abrupto a atividade desenvolvida por essas pessoas como meio de obtenção de renda, enquanto pesquisadores também fomos obrigados a adaptar nosso trabalho às medidas sanitárias decretadas (ou não) pelas diferentes autoridades de governo. Assim, ao mesmo tempo que procuraremos descrever as ações e discursos desses sujeitos no período, refletiremos sobre as decisões que foram balizando o desenho metodológico do estudo. O fato é que a explosão da emergência sanitária no país se deu em um momento decisório da pesquisa, alterando radicalmente o planejamento da etapa de coleta de dados. Interrompida toda forma de circulação social e contato que não constituíssem “atividade essencial”, fomos impedidos de realizar entrevistas ou aplicar questionários de forma direta, através do diálogo com os trabalhadores. Diante desse cenário, os dados empíricos sobre o perfil dos motoristas, as representações da atividade e as consequências da pandemia foram obtidos fundamentalmente a partir de um questionário aplicado através da Internet entre abril e junho de 2020. A especificidade metodológica da pesquisa, porém, não se resume nesse aspecto. Com o objetivo de alcançar uma quantidade relevante de respostas, foi necessário desenvolver estratégias que exigiram um verdadeiro engajamento em redes sociais, interagindo nos grupos e observando o desenvolvimento dos debates. Desse modo, nossa análise pôde se nutrir de observações que vão além do questionário, nos aventurando nos caminhos de uma etnografia on-line (MILLER & SLATER, 2004) ou digital.

Em um contexto de persistência ou retomada do neoliberalismo na América Latina (BALESTRO & MONTEIRO, 2019), nossa análise procura contribuir com o estudo das transformações contemporâneas do mundo do trabalho desde uma perspectiva situada e empiricamente embasada. Reconfigurações da ordem mundial caracterizadas pela crescente informalização do emprego, pelo aumento sem precedentes da desocupação, e pela intensa precarização das condições de trabalho e de vida dos trabalhadores, derivaram em uma nova morfologia do trabalho (ANTUNES, 2012). Frente a tradicionais dicotomias como precariedade/ estabilidade, trabalho assalariado/ trabalho informal, estudos situados vêm iluminando um mosaico muito particular de experiências em torno ao trabalhar na América Latina e no Caribe (CAPOGROSSI & QUINTANA, 2021). Trata-se de transformações da materialidade do trabalho acompanhadas de mudanças nas subjetividades, que devem ser reconhecidas como espaços de construção de novos sujeitos e relações. É nessa direção que apontamos nosso esforço interpretativo, procurando entender essas configurações não como reflexos automáticos ou respostas mecânicas, mas a partir de um olhar atento para a capacidade inventiva da vida social em contextos de precariedade.

### **Quando relações, espaços e contratos se reduzem a um “app”**

O trabalho por aplicativo é um tipo de modalidade que se baseia no uso de plataformas de tecnologia que oferece serviços aos consumidores/clientes através de prestadores de serviço cadastrados. Os serviços de motorista e entregadores são os mais populares e conhecidos e as empresas plataformizadas vêm crescendo cada vez mais em todo o mundo. Assim, o serviço se configura como uma “oferta” realizada por empresas de plataforma digital, onde os trabalhadores não são selecionados ou contratados, mas sim, cadastrados. As pessoas que desempenham a atividade são consideradas trabalhadores por conta própria que atuam sob demanda, também referenciados como trabalhadores *just-in-time*. Contudo, embora as empresas se recusem a assumir a existência de vínculos trabalhistas nestas relações, a tecnologia oferece um serviço com precisos controles sobre estes trabalhadores que são difíceis de detectar, mas que determinam indiretamente sua disponibilidade, seus horários, seus rendimentos e sua localização. Desta forma, este modelo se configura em uma subordinação informalizada que representa para os

trabalhadores uma significativa perda de estabilidade sobre seus rendimentos, direitos e garantias trabalhistas (ABÍLIO; AMORIM; GROHMANN, 2020).

Pesquisas do setor ainda são escassas e difíceis de realizar por conta da informalidade envolvida na atividade, da falta de um banco de dados oficial e da variedade de atividades envolvidas, que são complexas de identificar isoladamente. Como exemplo, podemos citar os taxistas que também utilizam aplicativos, os entregadores, os que fazem mais de uma atividade (atuando como motoristas em “horas vagas”), e os novos aplicativos para transporte de carga (desde mudanças até pequenas entregas), entre outros. Além disso, a própria categorização deste tipo de trabalho ainda precisa avançar no que se refere às pesquisas dos órgãos oficiais de modo a detectar as características dos indivíduos e da atividade.

Nesse sentido, é necessário mencionar um estudo realizado pelo Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (IPEA) em referência ao período de maio a novembro de 2020 – logo após o término de nossa pesquisa (abril e maio de 2020) – e divulgado em 2021. Por se tratar de um levantamento quantitativo, pode nos dar uma ideia do tamanho no mercado neste contexto. O IPEA buscou estimar o número de pessoas ocupadas no setor de transporte (incluindo, tanto motoristas como entregadores), referido como “Gig economy”<sup>3</sup>. Segundo a análise de dados baseadas em pesquisas do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), no período mencionado cerca 1,4 milhão de trabalhadores poderiam estar atuando neste modelo flexibilizado de trabalho. O levantamento ainda indicou que entre 2016 e 2020, houve um expressivo incremento no setor, estimado em 1000%, demonstrando o relevante aquecimento da atividade no país. Diferentemente, no caso do transporte de passageiros, o levantamento revela que o crescimento foi regular até 2020. E de forma geral, “até 31,0% do total de pessoas ocupadas no setor de transporte, armazenagem e correios da PNAD Contínua estavam na *Gig economy*” (Dados da pesquisa IPEA, 2021).

Ou seja, independente da informalidade que este modelo representa, os trabalhadores estão aderindo de forma crescente. Os trabalhadores se cadastram e se

---

3 Segundo relatado na própria carta de conjuntura, emitida pelo IPEA, “No campo econômico, a *Gig economy* também é conhecida como *freelance economy* ou mesmo *economy on demand* e caracteriza as relações laborais entre trabalhadores e empresas que contratam essa mão de obra para a realização de serviços esporádicos e, portanto, sem vínculo empregatício (tais como *freelancers* e autônomos)”. (GOES; FIRMINO; MARTINS, 2021)

dedicam a uma atividade onde recebem apenas um pagamento parcial sobre o serviço que prestam, arcam com todos os custos e assumem todos os riscos. Enquanto a empresa se apresenta apenas como uma interface de conexão entre clientes e prestadores de serviço, se desobrigando de qualquer responsabilidade trabalhista, em um contexto de pandemia a falta de garantias e direitos sociais acaba enfatizando a situação de vulnerabilidade dos trabalhadores.

### **Alguns comentários metodológicos**

Como mencionado, enfrentados às medidas de distanciamento social recomendadas pela Organização Mundial da Saúde em plena etapa de coleta de dados, a pesquisa assumiu a modalidade remota, decidindo pela utilização de um questionário em formato digital aplicado a motoristas de aplicativo de todo o território nacional. A partir de uma estratégia intuitiva que com o tempo se revelou acertada, distribuimos o questionário através de grupos de Facebook<sup>4</sup> que reúnem motoristas de Uber de diferentes cidades do Brasil. Os grupos eram escolhidos com base nas cidades onde a Uber atuava à época, conforme lista divulgada no site da empresa. Mas essa estratégia não obteve resultados satisfatórios desde o momento inicial. Em primeiro lugar, porque para conseguir acessar esses grupos, precisávamos em muitos casos obter a aprovação dos administradores. Em segundo lugar, mesmo sendo admitidos no grupo, as primeiras postagens eram ignoradas ou viravam alvo de ataques baseados em alguns dados do nosso perfil<sup>5</sup>. Foi assim que tomamos a decisão de criar um novo perfil de usuário, que não contivesse informações falsas, mas mínimas: utilizamos um segundo nome e sobrenome, poucas fotos e que não mostrassem o rosto diretamente, poucas postagens e “amizades”. Esta escolha, mais focada no perfil de pesquisadora, com menos informações pessoais, se mostrou acertada, já que foi possível

---

4 A rede social Facebook foi escolhida para a pesquisa por se mostrar como sendo o ambiente virtual de maior movimentação e mobilização coletiva dos motoristas com presença em numerosos grupos de relacionamento, especialmente dedicados aos trabalhadores da atividade, assim como a existência de grupos específicos de um grande número de cidades onde a Uber informava atuar à época através de seu site. Além disso, é uma rede que engaja os usuários em uma rápida e permanente interação, possibilitando a observação de troca de informações, temas de importância da atividade e relações que se estabelecem entre os trabalhadores.

5 Nos comentários da postagem contendo o questionário houve desde acusações de *fake news* e vírus, até sobre a suposta falta de embasamento científico. No geral, tentamos contornar essas situações respondendo os comentários com maiores explicações sobre a pesquisa.

verificar uma maior aceitação nas solicitações para integrar os grupos e também na publicação das postagens.

O questionário teve o título “O perfil do/a motorista por aplicativo” e começou a ser distribuído nos grupos do Facebook no dia 9 de abril de 2020, acompanhado da descrição: “O objetivo da pesquisa é conhecer o perfil do/a motorista por aplicativo no Brasil, suas condições de trabalho, expectativas e dificuldades. Importante destacar que se trata de uma pesquisa ANÔNIMA (não serão solicitados dados como nome, placa, modelo, etc.). Agradeço sua contribuição”. Das 132 cidades em que a empresa atuava no país naquele momento, realizamos contato com grupos de Facebook pertencentes a 97 cidades. Uma vez que nossa postagem era aceita, para que não se perdesse entre outras publicações mais de um pesquisador procurava fazer parte do grupo e interagir com a chamada. Foram aceitas postagens em 63 grupos que continham uma grande quantidade de membros, totalizando em torno de 250 mil pessoas. O encerramento da coleta se deu quando foi percebida uma redução expressiva na inclusão de respostas e também pelo fato de que as respostas já não produziam variações quantitativas nos resultados. Durante os 54 dias de disponibilização online, entre abril e junho de 2020, obtivemos 766 respostas<sup>6</sup>.

O questionário continha perguntas abertas, perguntas fechadas (em sua maioria, já que facilitam a compilação dos dados) e perguntas com respostas de múltipla escolha. As perguntas abertas e de múltipla escolha tentaram ir além das informações predeterminadas e tornar o questionário menos monótono. As respostas abertas foram consideradas de

---

6 Apesar de a pesquisa ter conseguido um expressivo número de respostas, é importante esclarecer que variáveis numéricas das populações dos municípios, número de trabalhadores em cada região, ou ainda a proporcionalidade de motoristas em cada cidade, coberta pelas empresas de aplicativo, não foram analisadas pela pesquisa. Isso se deu pelo fato de que o objetivo deste levantamento exploratório do campo foi analisar a população através da interação na rede social. Isso significa também considerar que essas proporcionalidades populacionais não refletem os dados oficiais ou corporativos. Como exemplo, pode-se citar os grupos do Nordeste que, apesar de muito numerosos, não apresentaram um número de respondentes proporcional. Os grupos do sudeste, com menos integrantes, eram mais ativos e responderam mais representativamente ao questionário. O estado de SP, tinha grupos menores, mas tinha mais grupos em números de cidades. O RJ apresentou um comportamento inverso, menos grupos, porém maiores. MG não apresentou participação expressiva. Essas situações explicitam que pode haver uma subnotificação numérica em relação a algumas regiões e estados. Por outro lado, também deve-se considerar que o contexto do ambiente virtual é específico pois depende do interesse e da disponibilidade do motorista em entrar nos grupos, participar dos debates, das demandas que se apresentam no grupo, ou ainda, e mais importante, seu interesse em frequentar este ambiente virtual considerando suas especificidades. Por sua vez, este comportamento observado permite que se possa fazer direcionamentos mais eficazes em termos de coleta de dados pela Internet. Isso porque, com base na participação, podemos saber onde pesquisar determinada população pode ser mais ou menos proveitoso para a investigação social.

grande importância para captar sentimentos, expressões, contradições que nos permitissem iluminar as representações sobre a atividade. Foram em total 40 perguntas distribuídas em três seções. A primeira seção coletou informações sobre o perfil do/a trabalhador/a e as características básicas de quem desempenha a atividade. Constavam perguntas sobre idade, sexo, local de nascimento e residência atual, cor ou raça, composição familiar, escolaridade e condição de provedor.

A segunda seção coletou informações sobre as condições do trabalho relacionadas ao desempenho da atividade por aplicativo. Constavam perguntas sobre o tempo de permanência na atividade, a realização de outra atividade profissional paralela ou anterior, sobre a quantidade de tempo destinada à atividade, a utilização de outros aplicativos, sobre a rotina de responsabilidades domésticas e familiares, o tipo de veículo utilizado, as motivações, satisfações e insatisfações com o trabalho e com os ganhos financeiros, amparos sociais, e sentidos do “empreendedorismo”. Finalmente, na terceira seção, à qual direcionamos nossa atenção neste texto, constavam perguntas sobre as condições desencadeadas pela pandemia de Covid-19. Procuramos saber como a crise sanitária afetou a atividade, se foi possível continuar trabalhando, as apreciações sobre os riscos e sobre as medidas impostas pelas autoridades de governo (nas esferas federal, estadual e municipal). Neste ponto, vale ressaltar que muitas outras perguntas poderiam ter sido feitas, face aos comprometimentos que o isolamento social apresentou à atividade econômica e também face às políticas públicas que afetaram esses trabalhadores. Contudo, como a situação era imprevisível em termos de acontecimentos, providências e consequências, as perguntas que fizemos retratam o momento em que a pandemia se encontrava quando o questionário foi distribuído.

Considerando esse longo processo e seus resultados, concluímos que a pesquisa em ambiente digital verificou ser uma estratégia valiosa para superar os desafios impostos pela pandemia, assim como para ir além do alcance regional que teria a aplicação do questionário de forma presencial. Somado a isso, se trata de um desenho metodológico interessante para trabalhar com a população que forma parte da amostra, considerando que os motoristas se servem cotidianamente do suporte digital em sua atividade. As redes sociais, portanto, constituem um canal interessante para a interação com a população que utiliza aplicativos para o gerenciamento de suas atividades, visto que o intenso uso e a quantidade de



informações trocadas permitem interpretar questões relevantes do cotidiano no exercício da atividade.

É importante enfatizar que as pesquisas realizadas em ambientes digitais não são uma novidade nas ciências sociais, e incluem uma variedade de estratégias em forte expansão (BELELI & PELUCIO, 2018). Estes tipos de abordagens metodológicas acompanham o aumento avassalador da presença da Internet em nossas vidas, constituindo um traço social fundamental dos modos de vida contemporâneos (Leitão & Gomes, 2018). Como ficou claro a partir das dificuldades e debates produzidos em torno do trabalho e da educação “remotos”, das reconfigurações do mundo da cultura, do entretenimento, do lazer e do sexo, a pandemia não fez mais que acentuar o fenômeno da digitalização e da conexão permanentes. Sendo assim, a estratégia metodológica adotada trouxe vários ganhos para a coleta de dados e no contato com a população-alvo, permitindo a continuidade e até o crescimento do trabalho, mesmo com a restrição de contato social.

### **A chegada da pandemia no trabalho de motorista por aplicativo**

Caracterizada como um estado de alerta global (BRINGEL & PLEYERS, 2020), a pandemia de Covid-19 submergiu a humanidade em um cotidiano de crise e de incerteza, cujas consequências ainda estamos atravessando. Mesmo podendo antecipar algumas decisões a partir do panorama de propagação da doença observado na Ásia e na Europa, muitos países de América Latina foram vacilantes na hora de adotar quarentenas mais severas no início da subida da curva de infecções. No Brasil, convivemos durante meses com um cenário de terror, caracterizado por taxas de contágios e mortes que se multiplicavam a cada dia. O presidente da república, Jair Bolsonaro, ocupou lugar de destaque por seus posicionamentos públicos negacionistas, minimizando as consequências da doença, à que chegou a comparar com uma “gripezinha”. O isolamento social foi finalmente decretado pelos governos estaduais e pelo judiciário, mas mesmo assim a equipe em mando do executivo nacional continuou promovendo as informações desencontradas e a falta de transparência sobre o real quadro da pandemia no país. Como resultado dessa situação caótica, o Ministério de saúde chegou a permanecer quatro meses sem ministro titular durante o pior período da pandemia no país, que até outubro de 2021 chegou a

acumular mais de 600 mil mortes oficialmente registradas como consequência da Covid-19. Recentemente, esse acionar do executivo federal resultou na instauração de uma Comissão Parlamentar de Inquérito dedicada a investigar a ocorrência de crimes na condução da pandemia no país (EL PAÍS, 2021).

Em abril de 2020 foi aprovado pelo Congresso um auxílio emergencial de R\$600 para ajudar trabalhadores sem carteira assinada, autônomos, MEIs e desempregados durante a crise gerada pela pandemia do coronavírus (UOL ECONOMIA, 2020). A medida, que contrariou o presidente e o Ministro de Economia Paulo Guedes, implicou no desembolso de R\$81,3 bilhões destinados a 63,5 milhões de pessoas somente no mês de junho de 2020, e acabou impactando positivamente na imagem de Bolsonaro. Em um contexto de aumento do desemprego e da informalidade do trabalho, o benefício permitiu reduzir o impacto da pandemia nas populações mais vulneráveis, proporcionando uma renda mínima para aqueles que precisam sair de casa todo dia para garantir suas condições de existência. Como comentaremos mais adiante, os motoristas de Uber foram uma das populações sem renda fixa impactadas positivamente pelo benefício, que funcionou como um apoio importante – pelo menos por alguns meses – para aqueles que preferiam evitar o risco da doença saindo de casa para trabalhar.

Nessa direção, procurando problematizar as relações entre vida e economia para além da rígida oposição configurada no debate mundial, Neiburg (2020) observou o predomínio da incerteza e a desigual distribuição da possibilidade de “ficar em casa”. Em suas palavras:

A proximidade difusa da morte na forma de um vírus, cujo comportamento preciso se desconhece, acentua as incertezas moldando comportamentos individuais e coletivos. Emerge um novo padrão dos bons costumes: a distância física, o isolamento, a disciplina dos corpos e das emoções em quarentena distribuída de forma dramaticamente desigual (quem disse que a pandemia nivela as vidas humanas?). Para as maiorias, para a multidão dos sem salário que cresce exponencialmente ao mesmo ritmo que a pandemia, ou para os migrantes que vivem nos circuitos das diásporas, a imobilidade é um luxo inacessível, um sinônimo de morte e não de vida; para muitos outros, como os milhões nos campos de refugiados ou nas prisões, a imobilidade já era uma condenação que o vírus agora multiplica. (NEIBURG, 2020: s/p).

O setor de serviços, que inclui o transporte por aplicativo e representa aproximadamente 27% do PIB do Brasil, sendo de grande importância na geração de postos de trabalho (DORION, 2021), foi fortemente impactado. Como é sabido, a atividade dos

motoristas por aplicativo se caracteriza por uma demanda baseada no gerenciamento feito pelas empresas e que, ao mesmo tempo, implica em um autogerenciamento por parte dos trabalhadores no que se refere à renda, ao tempo de dedicação ao trabalho e aos investimentos ou gastos realizados. Assim, desde os primeiros dias e contando com poucas informações relativas ao contágio da doença, esses trabalhadores tiveram que escolher entre sair de casa para trabalhar, mesmo se expondo ao contágio, ou ficar para se proteger, abrindo mão da geração de renda. A falsa oposição entre vida e economia, representou para essas pessoas, assim como para a grande massa de trabalhadores informais, a necessidade de escolher entre renda ou saúde.

Neste cenário, as respostas obtidas trouxeram importantes informações para iluminar os significados e representações que envolvem a atividade, assim como as implicações da crise sanitária para milhões de pessoas que, assim como os motoristas, realizam trabalhos informais, sem renda fixa e demais proteções sociais. É importante considerar que a disponibilização do questionário coincidiu com os primeiros momentos do impacto da pandemia no país, quando as informações eram bastante escassas e o número de mortes estava em aumento, mas ainda não tinha alcançado os patamares críticos observados depois. Contudo, o contexto era de insegurança, principalmente para os motoristas, expostos diretamente ao contato com desconhecidos durante a jornada de trabalho. Se tratou, assim, de uma situação de incerteza e insegurança social produzida em um contexto já crítico, de aumento da inflação e do desemprego<sup>7</sup>, no qual as informações relativas ao funcionamento do auxílio emergencial eram ainda pouco claras. Diante desta perspectiva, a pesquisa procurou saber como a pandemia afetou a atividade, se os trabalhadores se mantiveram trabalhando, suas opiniões sobre as restrições de mobilidade determinadas em suas regiões e sobre a gravidade da crise sanitária.

### **“Vamos combater juntos”: algumas observações preliminares**

Como foi mencionado, o ingresso e a permanência nos grupos de Facebook de motoristas de Uber ao redor do Brasil nos permitiu realizar uma série de observações sobre

---

<sup>7</sup> Segundo dados do IBGE, no primeiro trimestre de 2019 faltou trabalho para mais de 28 milhões de pessoas no país.

as interações desses trabalhadores, sobre suas principais demandas, preocupações e insatisfações. Nesse sentido, é necessário afirmar o óbvio: esses grupos se comportam como qualquer rede social, oferecendo serviços, discutindo sobre as principais questões políticas do cenário nacional e local, provocando com comentários irônicos e frequentemente ofensivos, mas também fazendo perguntas, pedindo opiniões e compartilhando informações úteis. Com a pandemia não foi de outra maneira. Participando nos grupos de motoristas desde meados de março, observamos muitos intercâmbios sobre as informações ainda escassas relativas às medidas de prevenção, sobre as determinações de quarentena que poderiam ser adotadas pelas diferentes autoridades e sobre preocupações relativas ao contágio. Durante fevereiro e março de 2020 a propagação da doença no país ainda parecia controlada, e as preocupações provinham das informações e imagens divulgadas ao redor do mundo mostrando o estado alarmante da crise sanitária em alguns países europeus. No Brasil, a falta de informação e de um plano de enfrentamento da pandemia naquele momento dava a falsa impressão de que a duração da situação seria bem menor do que realmente foi.

Quando algumas medidas de paralisação e “remotividade” começaram a ser implementadas, muitas das postagens dos motoristas foram dedicadas às mesmas, seja informando, criticando ou comemorando essas decisões. Assim, observamos que a preocupação pelo avanço das mortes se misturava com a preocupação pela ausência de renda. Nessa direção, frente à suposição que associa de forma automática o desempenho da atividade a uma ideologia ou posicionamento político determinado, o que observamos foi uma pluralidade de opiniões. Não pretendemos aqui realizar qualquer ponderação quantitativa sobre minorias ou majorias, mas somente comentar que, frente à suposição de que todas as pessoas que realizam essa atividade possuem uma disposição a concordar com os discursos de “empreendedorismo”, “liberdade” e “autonomia”, a realidade é muito mais complexa. Nas figuras 1 e 2, é possível observar como alguns criticam o presidente, outros manifestam apoio, outros manifestam preocupação pela quantidade de mortos e outros reafirmam a necessidade de trabalhar para “colocar comida na mesa”, explicitando posicionamentos antagônicos em seus comentários diante da determinação do presidente em manter alguns serviços funcionando:



Figura 1: “Táxi ou aplicativo não pode parar” (cont.) – Fonte: coleção própria.

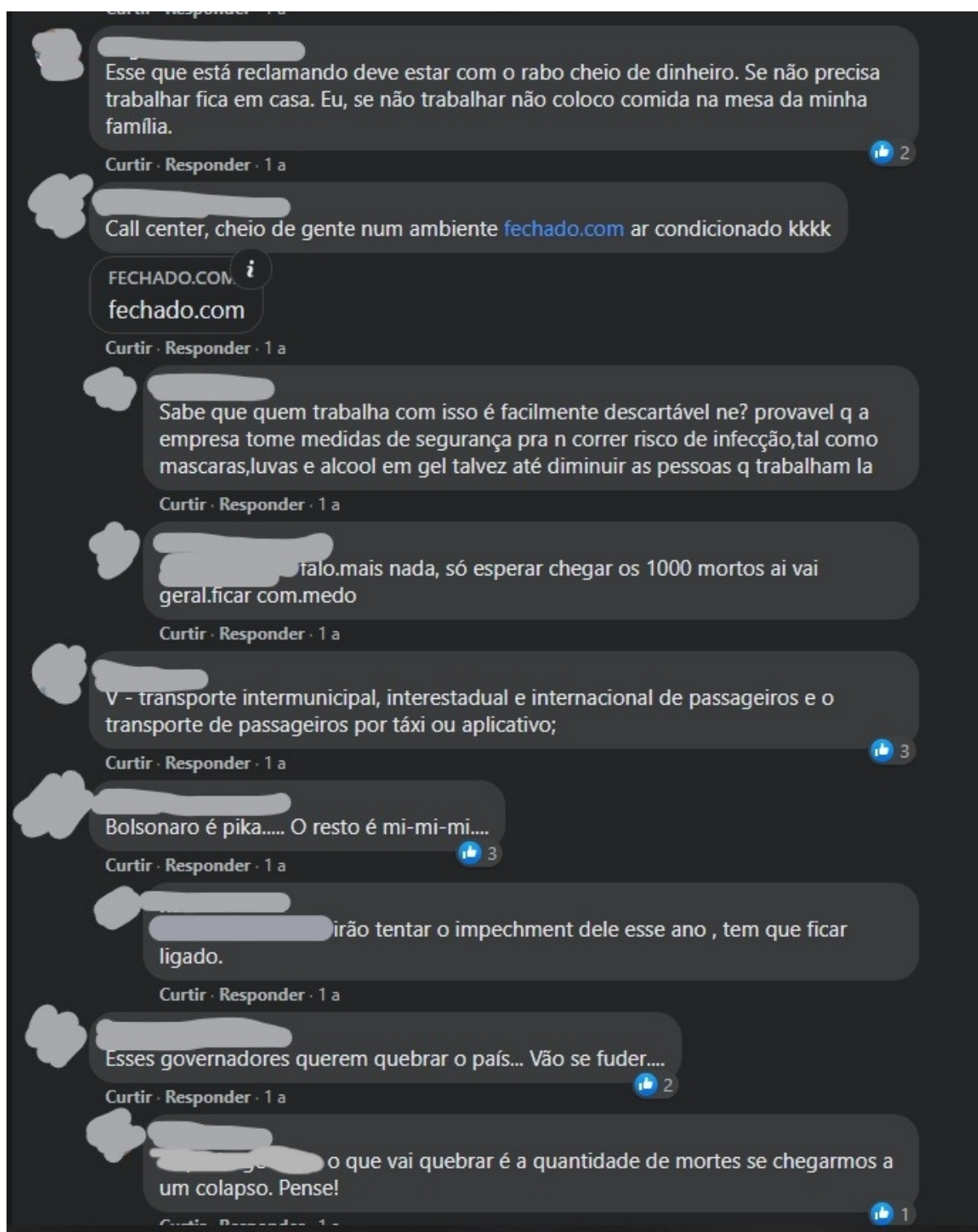


Figura 2: “Táxi ou aplicativo não pode parar” – Fonte: coleção própria

Como foi mencionado, a rede social é utilizada com frequência para compartilhar informações e tirar dúvidas. Na medida que as regras de prevenção foram sendo divulgadas, adaptar a rotina para impedir a transmissão da doença ao motorista e sua família foi uma

grande preocupação, como é possível observar na figura 3 com uma postagem do dia 31 de março de 2020:

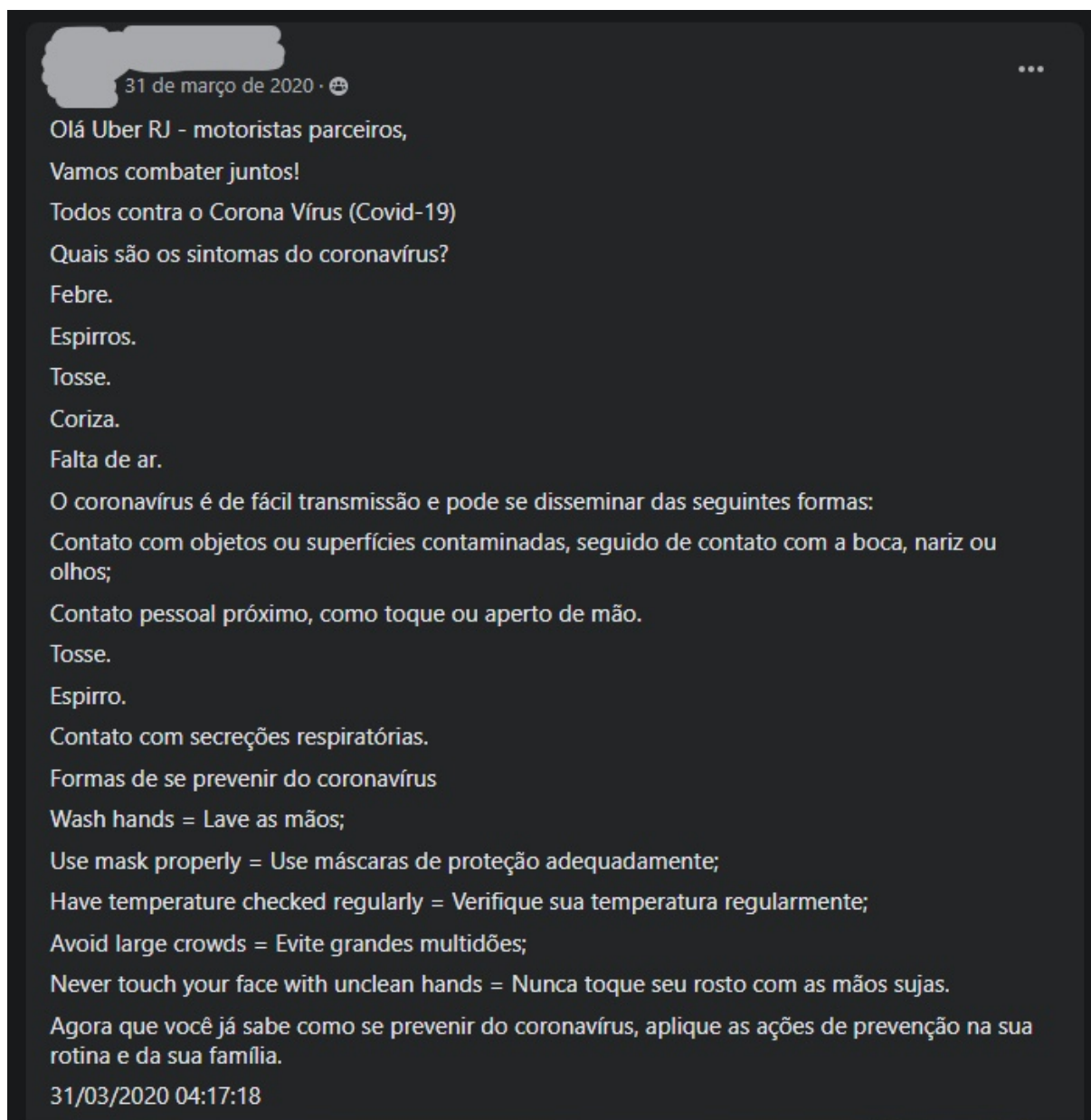


Figura 3: “Vamos combater juntos” – Fonte: coleção própria.



Na figura 4 é possível observar como alguns motoristas reagiram às regras divulgadas pela própria Uber em maio de 2020 que, cumpridas ou não, continuam vigentes até nossos dias (JORNAL CONEXÃO, 2020). Nos comentários, os e as motoristas se manifestam concordando ou discordando com essas medidas, fazendo piadas sobre a não existência de vínculo trabalhista e demonstrando preocupação com o efeito sobre a “nota” recebida pelos usuários.

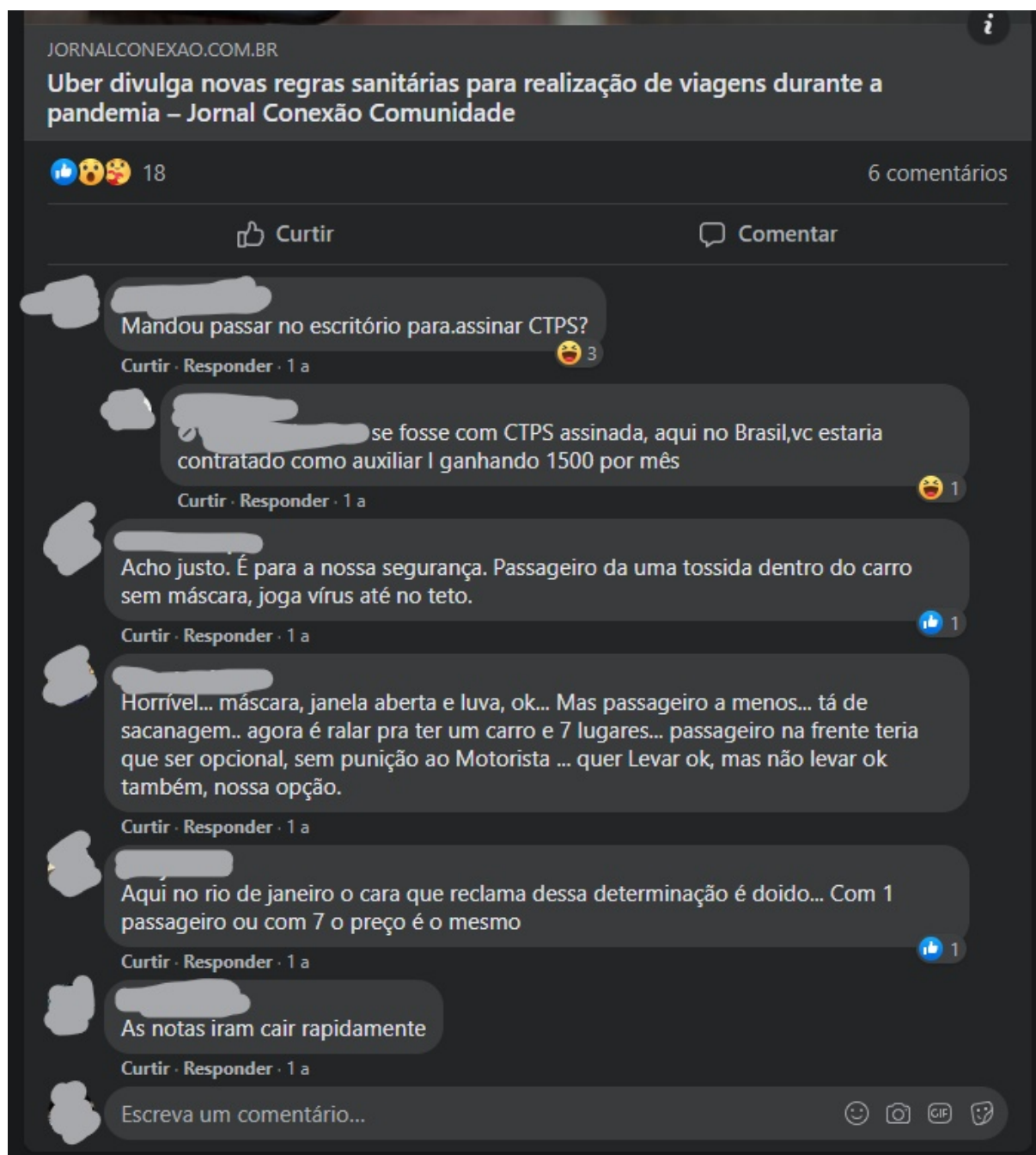


Figura 4: Novas regras da Uber – Fonte: coleção própria

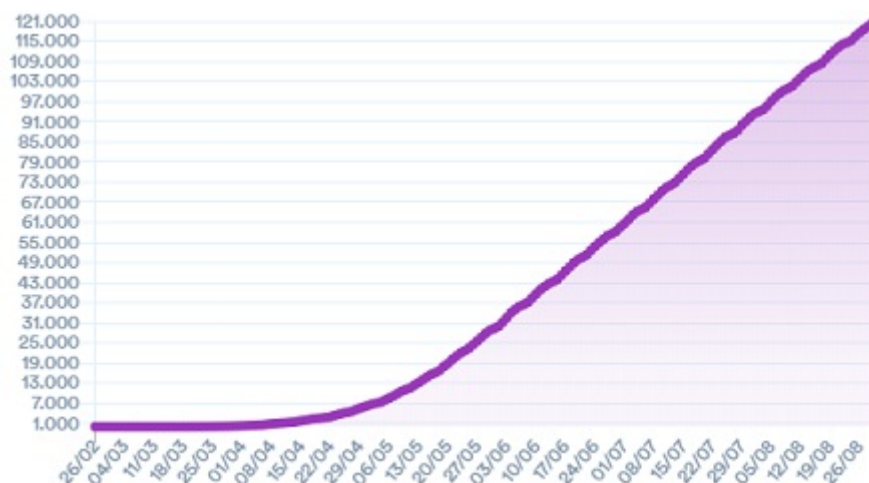


As breves descrições realizadas a partir da participação nos grupos de Facebook nos permitem apontar algumas reflexões metodológicas provisórias. Em relação a este estágio qualitativo e exploratório da pesquisa, embora nosso ingresso nos grupos tivesse a única intenção de disponibilizar o questionário, que constituía a ferramenta metodológica original de nossa pesquisa, as interações nas redes sociais nos permitiram realizar interessantes observações preliminares e complexificar nosso olhar frente ao fenômeno do trabalho por aplicativo. Tais observações são parciais e não alcançam as dimensões de uma etnografia online, que exigiria um esforço mais sistemático e prolongado. No entanto, a estratégia revelou um grande potencial. Além de nos auxiliar na fase inicial de confecção e distribuição do questionário, numa fase posterior à sistematização desses dados um novo estágio qualitativo nos aprofundar nas dimensões subjetivas dos sentidos do trabalho. Algumas impressões que emergem das imagens compartilhadas, sobre “precisar” trabalhar ou “querer” trabalhar, sobre ter ou não ter “CTPS assinada”, sobre existir ou não “punições”, apontam interessantes caminhos de indagação futura.

### **Informalidade, precariedade e pandemia: resultados de uma aproximação quantitativa ao universo**

Como mencionado, o questionário ficou disponível de 9 de abril a 1 de junho de 2020, período de agravamento da situação sanitária no país, principalmente nos meses de abril e maio, em que as medidas de isolamento foram mais rigorosas e a circulação nas ruas diminuiu drasticamente. As últimas semanas de disponibilização do questionário coincidiram com o início das inscrições para receber o auxílio emergencial, fenômeno que deve ser considerado ao interpretar as respostas obtidas. Nesse sentido, é possível avançar a hipótese de que a possibilidade de obtenção do auxílio contribuiu com os posicionamentos reticentes ao exercício da atividade, mesmo que temporariamente. De todo modo, é importante ressaltar que se tratou de um período altamente instável, até por se tratar do início da decretação da pandemia no Brasil e que contava com uma taxa de mortalidade ainda controlada como podemos ver na figura 5. Considerando este contexto, as informações circulavam de forma precária e muitas vezes contraditória. Nesse sentido, nossa pesquisa foi atravessada pelas mesmas questões que afetaram profundamente a vida dos trabalhadores brasileiros, com informações insuficientes, o que gerava infinitos dilemas

e angústias. Especialmente se consideramos que o trabalho *uberizado* está inserido na lógica de flexibilização do trabalho e de diminuição de garantias, deixando os sujeitos a “dependar cada vez mais do rendimento diretamente recebido” (POCHMANN, 2020, p. 87), presos à exigência de conseguir a renda diária. Neste quesito, é importante destacar que a renda rápida é, de fato, uma das vantagens apontadas pelos motoristas como motivação para exercer a atividade (BESSA, 2020).



**Figura 5: Mortes por Covid – Fonte: Secretarias Estaduais de Saúde**

Não por acaso a Uber, principal empresa provedora de serviços de transporte através de uma aplicação, inspirou o termo “uberização” (SLEE, 2017). Adotando a denominação de “parceiro”, o trabalhador se insere em um modelo em que ele é seu próprio capital, de homens que governam a si mesmos, em concorrência constante dentro do mercado, “em um modelo atomístico de agentes econômicos independentes, isolados, guiados pela preocupação com seus próprios interesses, é claro, e cujas decisões eram coordenadas pelo mercado (...)” (DARDOT & LAVAL, 2016, p. 39). No Brasil, a empresa chega e se expande em um contexto de crescente desemprego e financeirização da vida popular, onde a produção de direitos e a inclusão social se realizam através da mediação financeira (GAGO, 2018). O neoliberalismo resiliente (BALESTRO & MONTEIRO, 2019) se afiança na atualidade a partir da conhecida receita de privatizações, redução de proteções sociais, desregulação financeira e flexibilização do trabalho. Neste trabalho, além de observar as configurações da atividade como consequências dessas medidas, nos

interessa caminhar na direção da interpretação proposta por Verónica Gago, de um neoliberalismo “de baixo pra cima”:

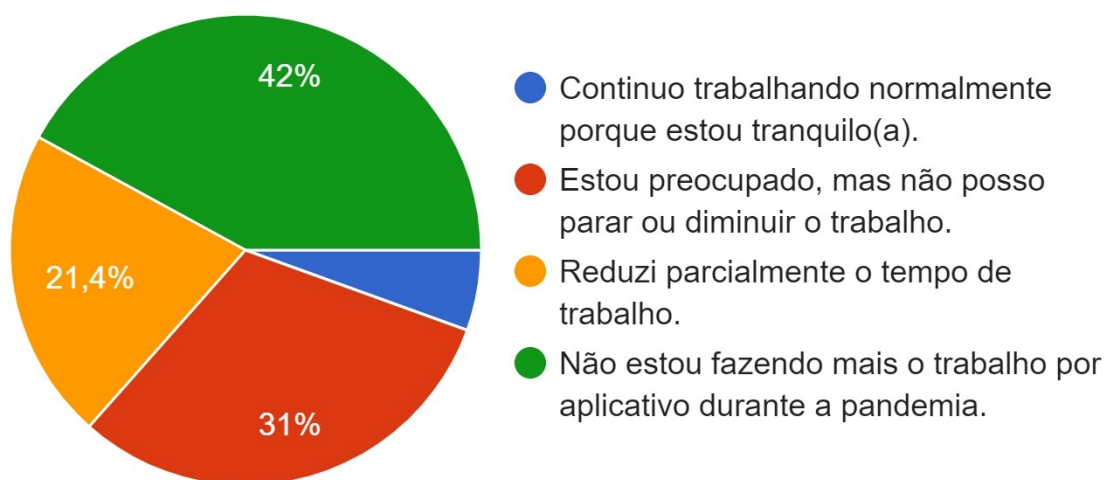
Por *neoliberalismo de baixo pra cima*, entendo, por tanto, um conjunto de condições que se concretizam para além da vontade de um governo, de sua legitimidade ou não, mas que se transformam diante das condições sobre as quais opera uma rede de práticas e saberes que assume o cálculo como matriz subjetiva primordial, e funciona como motor de uma poderosa economia popular que mistura saberes comunitários de autogestão e intimidade com o saber-fazer na crise como tecnologia de uma autoempresarialidade de massas. A força do neoliberalismo pensado dessa maneira acaba se enraizando nos setores que protagonizam a chamada economia informal como uma *pragmática vitalista*. (GAGO, 2018. p. 19)

O que Gago nos traz é uma boa reflexão sobre como se constrói uma. Assim, procuramos interpretar as respostas dos motoristas sobre a atividade, e principalmente em relação à pandemia, como produto da proliferação de modos de vida que reorganizam as noções de liberdade, cálculo e obediência, projetando uma nova racionalidade e afetividade coletiva. Em todo caso, qualquer afirmação sobre “sair”, “ficar”, “rodar”, “ralar”, ter “medo”, ser “punido”, estar ou não “seguro”, deve ser observada no pano de fundo de um contexto de crise sanitária e precarização da vida.

Um primeiro dado de importância revelado pelas respostas obtidas é que quase metade dos motoristas (42%) parou de exercer a atividade durante a pandemia como podemos ver na figura 6. Essa porcentagem cobra mais significância se considerarmos que a maioria dos respondentes expressou que a atividade representa sua principal fonte de renda (BESSA, 2020). Em outras palavras, mesmo perdendo a principal fonte de renda do grupo familiar, muitos motoristas decidiram parar de trabalhar por um período determinado. Em oposição a esse grupo, apenas 6% dos motoristas afirmou ter continuado trabalhando normalmente. Um 31% manifestou ter continuado trabalhando, mesmo com preocupação. Dadas as configurações da atividade, vista como símbolo do empreendedorismo e da autonomia financeira, essas respostas merecem destaque. Se o serviço representasse uma saída fácil frente às dificuldades de trabalho e renda, aprofundadas na pandemia, seria de esperar que a necessidade financeira prevalecesse, fazendo com que os trabalhadores se mantivessem exercendo a atividade, mesmo sob risco de afetar a sua saúde, de sua família ou de arriscar suas vidas. Se por um lado, há uma divisão de opiniões e decisões a respeito de continuar ou não trabalhando, por outro lado, ficou

claro que a certeza de manter a rotina do trabalho, foi uma decisão de poucos trabalhadores. O que se mostrou foi precisamente que uma minoria expressiva se manteve trabalhando efetivamente.

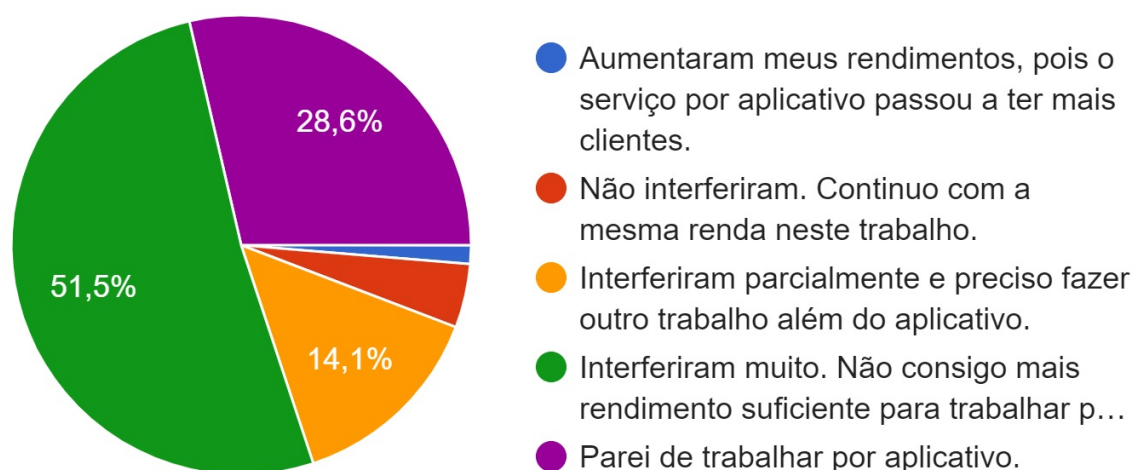
### 35. Como o Corona vírus afetou seu trabalho por aplicativo?



**Figura 6: Como a pandemia afetou o trabalho – Fonte: questionário próprio**

Com a redução da mobilidade durante a pandemia, o rendimento dos trabalhadores por aplicativo também foi afetado, algo que foi confirmado por 51% dos respondentes, que manifestaram que não conseguiram a renda necessária para a subsistência própria ou familiar. A diminuição da renda obtida com o trabalho levou 28% dos trabalhadores a parar de “rodar”. Esses dados podem ser lidos à luz das informações obtidas na figura anterior (6), onde observamos que uma porcentagem muito mínima de trabalhadores continuou trabalhando com normalidade. Ao contrário do que se poderia esperar, a vulnerabilidade causada pela falta de trabalho e também por causa das restrições das medidas de isolamento não constituíram justificativas suficientes para manter-se na atividade. Ao mesmo tempo, e como já mencionado, provavelmente o auxílio emergencial que começou a vigorar nesse momento tenha servido como suporte para, pelo menos durante um tempo, essas pessoas pudessem escolher evitar ser contagiado trabalhando.

### 36. Como as restrições sociais de combate ao Corona Virus afetaram seus rendimentos?



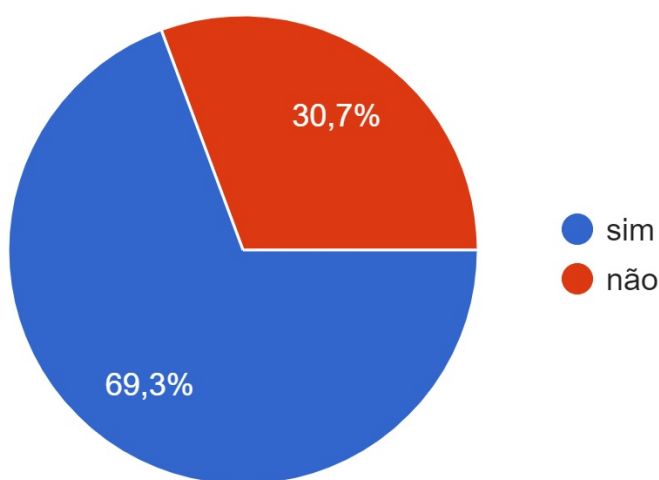
**Figura 7: Rendimento – Fonte: questionário próprio.**

No momento da elaboração do questionário o Auxílio Emergencial ainda não era uma medida que estava sendo cogitada, e por tanto não foram incluídas perguntas nessa direção. Mesmo não contando com dados necessários para medir o impacto do auxílio emergencial na realização do trabalho de motorista de Uber, a figura 7 mostra que o impacto sobre os rendimentos foi relevante para a maioria dos respondentes. As respostas que relatam nenhuma, pouca interferência, ou aumento de ganhos, se somados, são ainda menores até do que os que responderam que pararam de trabalhar. Deste modo, podemos adiantar a hipótese de que a interferência da medida seria positiva em termos de significar alguma garantia de renda ao motorista que parou de trabalhar. Mais uma vez, podemos apontar que, mesmo em um setor caracterizado como favorável ao discurso neoliberal da não interferência do estado na sociedade, esses dados não deixam de ser significativos. Em uma situação de incerteza, medo e aperto econômico, o auxílio emergencial teria cumprido a função de prover renda para que o trabalhador permanecesse em casa, reduzindo a circulação do vírus e demonstrando sua qualidade de bem público garantido pelo estado.

A incerteza da pandemia não fica restrita apenas ao fator econômico. É necessário considerar os fatores humanos e familiares que estão envolvidos nas consequências desse evento tão específico e determinante do modo de vida da sociedade. Durante os primeiros

meses da pandemia, o medo foi um sentimento evocado constantemente pela mídia e com forte impacto na sociedade. Como os trabalhadores lidaram com esse sentimento foi uma das questões que a pesquisa procurou responder, como podemos ver na figura 8. No Brasil, para tornar essa experiência ainda mais alarmante, houve falta de leitos em hospitais, de equipamentos, de equipes médicas e medicamentos (CORREIO BRAZILIENSE, 2020). Portanto, trata-se de um estado social relevante para o desempenho de uma atividade que exige um contato intenso e cotidiano entre motoristas e passageiros, aumentando consideravelmente o risco de contágio. A resposta dos trabalhadores por aplicativo não surpreendeu: 70% declarou ter sentido medo de continuar trabalhando durante a pandemia. Essa resposta demonstra que suas decisões também podem ter sido pautadas por este sentimento.

### 37. Você tem medo de continuar trabalhando no aplicativo em meio à pandemia do Covid19?



**Figura 8: Sentimento de medo – Fonte: questionário próprio.**

Em uma sociedade marcada pelo imediatismo, onde as estruturas são constantemente redefinidas e a estabilidade torna-se um bem escasso, o medo constitui um sentimento relevante para entender as relações entre os indivíduos e suas histórias de trabalho, como apontado por Castells (1999). Como mostra a figura 8, os respondentes foram claros em demonstrar que este sentimento fez parte do cotidiano da maioria desses

trabalhadores no contexto pandêmico. Essas considerações nos parecem adequadas para compreender as condições do trabalho de motorista, fundamental para o transporte dos trabalhadores da “linha de frente” da área da saúde e doentes. Em muitas ocasiões, os motoristas comprovavam a manifestação de sintomas durante a viagem, sem contar com medidas como avaliação da temperatura, aplicáveis para comércios e lojas.

Considerando a pergunta sobre sentimento de medo, procuramos então saber a dimensão das eventuais medidas restritivas que foram impostas objetivando diminuir a circulação de pessoas dentro das cidades. A figura 9 mostra quando, mesmo contrariando ordens que partiam do governo brasileiro, na pessoa do próprio Presidente da República<sup>8</sup>, medidas de restrição da circulação e distanciamento social passaram a ser adotadas pelas autoridades locais, com relativa variação em cada região. Assim, também foi possível conhecer qual era a situação das localidades dos motoristas e suas opiniões sobre as regras adotadas. Como revelam as respostas, de modo geral, os motoristas não foram impedidos de continuar realizando a atividade, sempre e quando seguissem algumas regras, como observado anteriormente. As restrições foram descritas como medianamente restritivas em 70% dos casos. “Rodar” ou “não rodar” era, portanto, escolha de cada um.

---

<sup>8</sup> A imprensa divulgou amplamente variados pronunciamentos do Presidente Jair Bolsonaro contra as medidas de restrição, minimização das consequências e riscos da pandemia e demonstrações públicas de um posicionamento negacionista e anti-científico. Suas posições em defesa aberta da economia e do mercado, em detrimento da saúde e da segurança da população, eram diametralmente opostas às recomendações da Organização Mundial da Saúde – OMS e do Ministério da Saúde brasileiro. Ver um dos exemplos dessas situações em <https://noticias.uol.com.br/politica/ultimas-noticias/2020/03/30/bolsonaro-nao-e-apenas-a-questao-da-vida-e-a-questao-da-economia-tambem.htm> Acessado em 01/12/2020.

38. De 1 a 4, qual o nível de medidas de isolamento social por causa da pandemia foram adotadas na cidade onde você trabalha?

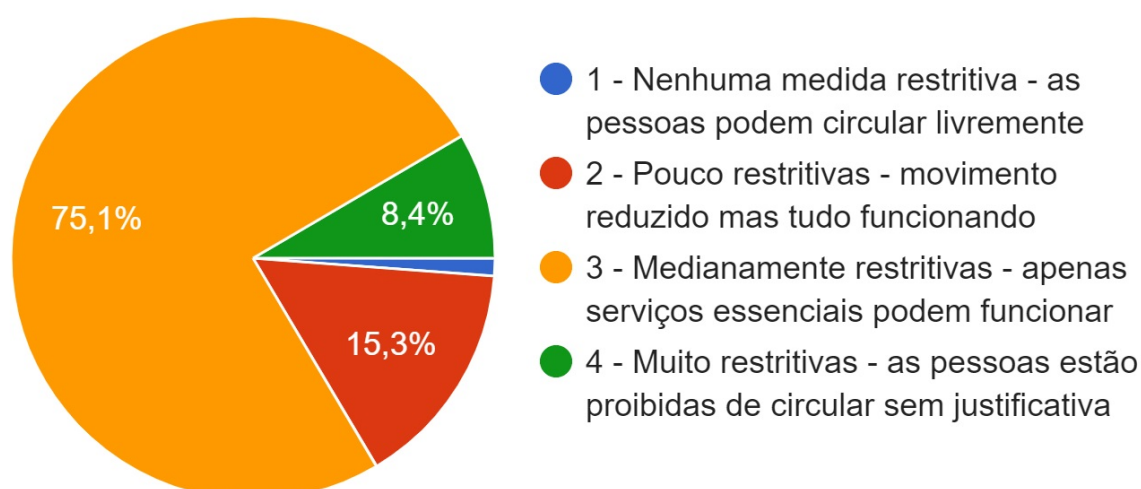
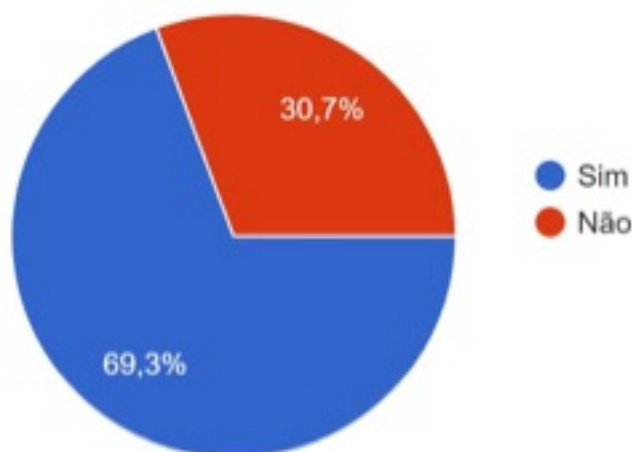


Figura 9: Medidas restritivas – Fonte: *questionário próprio*.

Por outro lado, 69% dos respondentes concordou com as medidas estabelecidas, mesmo sabendo – como já visto – que a interferência sobre a renda seria relevante, como nos mostra o gráfico da figura 10. Essas informações demonstraram que as escolhas dos trabalhadores por aplicativo não foram, naquele momento inicial da pandemia, orientadas unicamente por interesses econômicos. Considerando que as medidas restritivas afetam diretamente a prática da atividade, o empreendedorismo pode não ser uma meta a qualquer custo para esta população. Essas constatações não são definitivas, mas dão indícios importantes sobre os trabalhadores de aplicativo, mostrando que conclusões apressadas, reproduzem o senso comum e não correspondem à realidade complexa que permeia a atividade.



39. Você concorda com as medidas restritivas por causa da pandemia?

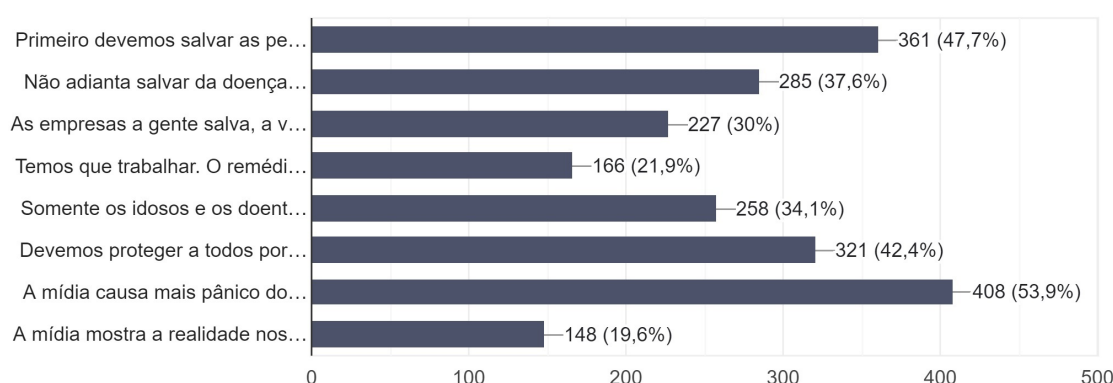


**Figura 10: Concordância com as medidas restritivas – Fonte: questionário próprio.**

Os efeitos da pandemia no mundo do trabalho foram muitos e afetaram de forma mais urgente os trabalhadores de serviços essenciais e comércios. Nossa participação nos grupos de Facebook nos permitiu observar, como apontado, que alguns motoristas expressavam suas preocupações com o contágio, clamavam por paciência e calma aos demais, lamentavam a ausência de direitos sociais, demonstravam seu inconformismo com a falta de suporte – tanto das empresas, como do governo – e com as diferenças entre os níveis de risco a que se expunham as diferentes classes sociais; outros consideravam que havia um excesso de pânico e manifestavam seu apoio ao governo em oposição às medidas de restrição da circulação; e havia também aqueles que reafirmavam a necessidade de trabalhar para obter qualquer renda, não tendo alternativa para garantir o sustento. Procurando obter algumas informações adicionais sobre essas opiniões, a última pergunta relacionada à pandemia foi composta por frases vinculadas à atividade e que foram mencionadas pelos trabalhadores nos comentários feitos por eles nos grupos de Facebook. Essas afirmações tinham a ver com questões cotidianas da atividade, e com os principais temas do debate público no momento, segundo transmitidos pela mídia e as redes sociais. Principalmente, a suposta oposição entre a urgência de preservar a vida e a necessidade de proteger a economia foi uma questão muito presente no debate público e que também apareceu nas conversas trocadas entre os motoristas nos grupos da rede social.

Analisando as respostas, a figura 11 mostra que a afirmação<sup>9</sup> mais escolhida pelos respondentes revelou que para a maioria a imprensa e os meios de comunicação “causam mais pânico do que informam sobre a pandemia”. É importante lembrar que naquele momento, a pandemia estava em fase inicial e as informações ainda eram poucas e confusas. Deste modo, faz sentido que os trabalhadores tenham expressado seu sentimento de insegurança, medo e inquietude com o que viam nos noticiários.

40. Com relação à pandemia, com qual dessas afirmações você mais concorda? Escolha 3 opções.



**Figura 11: Afirmações com as quais concorda – Fonte: questionário próprio.**

Entre as possíveis respostas também constaram quatro afirmações sobre a necessidade de preservar o trabalho e a economia, e quatro afirmações sobre a preservação da vida e da saúde. Entre elas, a mais selecionada – e que aparece em segundo lugar no total – foi “primeiro devemos salvar as pessoas, e depois a economia”. Essa afirmação mostra novamente a preocupação destes trabalhadores com a segurança coletiva, sobrepondo-se ao egoísmo e aos interesses meramente econômicos. Contudo, também houve consideráveis manifestações sobre a importância de preservar os postos de trabalho e a economia.

9 A título de informação, as perguntas completas da figura 11 são: Primeiro devemos salvar as pessoas, depois a economia; Não adianta salvar da doença e deixar a população sem emprego; As empresas a gente salva, a vida não volta; Temos que trabalhar. O remédio não pode ser pior que a doença; Temos que trabalhar. O remédio não pode ser pior que a doença; Somente os idosos e os doentes de risco devem ser isolados; Devemos proteger a todos porque um pode adoecer o outro; A mídia causa mais pânico do que informa; A mídia mostra a realidade nos outros países para nos precavermos.

Na verdade, embora naquele momento esse foi o argumento recuperado constantemente para defender ou questionar medidas de isolamento, hoje podemos interpretar a divisão de opiniões como reflexo do falso dilema de se opor a vida à economia. Se as autoridades políticas responsáveis pela gestão coletiva da pandemia se manifestavam a favor ou contra uma ou outra direção, e os meios de comunicação contribuíram a construir esse dualismo como uma questão de opinião, as respostas obtidas não permitem dar conta da complexidade das condições materiais e subjetivas de cada trabalhador. Em outras palavras, as possibilidades de “ficar em casa” se superpõem com representações sobre gravidade da doença, com teorias mais ou menos conspiratórias sobre suas origens, com opiniões sobre o dever ou capacidade dos governos oferecerem garantias de isolamento à população, de formas múltiplas e criativas, que o dualismo vida/ economia não permite apreciar.

Os dados analisados ao longo desta secção devem ser interpretados à luz das condições de desenvolvimento do mercado de trabalho plataformizado, apontadas como consequência da “face sombria” do neoliberalismo, caracterizada pela

(...) vigilância cada vez mais densa do espaço público e privado, a rastreabilidade cada vez mais precisa dos movimentos dos indivíduos na Internet, a avaliação cada vez mais minuciosa e mesquinha da atividade dos indivíduos, a ação cada vez mais pregnante dos sistemas conjuntos de informações e publicidade e, talvez sobretudo, as formas cada vez mais insidiosas de autocontrole dos próprios sujeitos. (DARDOT & LAVAL, 2016, p. 374)

Essas formas insidiosas de autocontrole são apontadas frequentemente como alicerces de um individualismo de tipo hedonista ou egoísta, contrário a qualquer forma de compromisso ou engajamento coletivo. Nessa direção, em seu estudo clássico do salário Robert Castel (2012: p. 596) definiu como negativas as formas de individualização que são obtidas por subtração em relação ao entranhamento em coletivos. Em sua conclusão sobre as metamorfoses contemporâneas do salário, afirma que essas condições têm levado a colocar em questão o frágil equilíbrio que a sociedade salarial havia logrado entre promoção do indivíduo e pertencimento a coletivos protetores. Esse individualismo negativo, segundo o sociólogo francês, reúne a independência completa do indivíduo e sua completa ausência de consistência. Para alguns – talvez poucos em nossa sociedade, em comparação à estudada pelo autor – a condição salarial possibilitou a conquista de um status profissional público e coletivo, uma ancoragem que permitia uma estabilização dos modos de vida

(CASTELLITTI, 2018). O advento de novos regimes de sociabilidade, que o autor localiza fundamentalmente na esfera do trabalho, faz com que as prerrogativas do individualismo se apliquem a indivíduos que, da liberdade, conhecem sobretudo a falta de vínculos e, da autonomia, a ausência de suportes.

O trabalho de motorista por aplicativo forma parte desses novos regimes de sociabilidade, onde as contradições que atravessa o processo atual de individualização ameaçam a sociedade de uma fragmentação “entre os que podem associar individualismo e independência, porque sua posição social está assegurada, e os que carregam sua individualidade como uma cruz, porque significa falta de vínculos e ausência de proteções” (CASTEL, 2012 p. 609-610). No entanto, as informações analisadas até aqui nos permitem apontar que se trata de um universo muito mais complexo e plural do que a imagem representada por um senso comum crítico, que homogeneiza a categoria a partir de noções autoexplicativas e condenatórias. A própria rede social pode ser apontada como um espaço de construção de vínculos que permite apreender um campo social que mistura saberes comunitários de autogestão e intimidade com o saber-fazer na crise como tecnologia de uma autoempresarialidade de massas, nas palavras de Verónica Gago anteriormente citadas.

### **Considerações finais**

Com a promessa de prover “a viagem que você deseja”, a Uber revolucionou os serviços de transporte de passageiros, garantindo “viagens sob demanda” (“a qualquer momento e em qualquer dia do ano”), “opções econômicas”, “mobilidade e praticidade” (UBER BRASIL, 2021). Além de um serviço atrativo ao consumo, ofereceu uma fonte de renda rápida e simplificada para milhões de pessoas ao redor do mundo. Considerando o formato de “parceria”, desprovido de contrato de trabalho, salário fixo, seguranças e garantias mínimas, a atividade vem sendo apontada como o ápice do modelo flexível, desregulado e autogestionado de obtenção de renda, em sintonia com transformações do mundo econômico e dos empregos caracterizadas pela financeirização e precarização da vida. Trata-se de transformações da materialidade do trabalho que são acompanhadas de mudanças nas subjetividades, que devem ser pensados como espaços de construção de novos sujeitos e relações.

Nessa direção, nossa pesquisa teve o objetivo de contribuir com o conhecimento empírico das condições da atividade do motorista por aplicativo no país. Especificamente, neste texto buscamos interpretar os desafios, dilemas e debates protagonizados pelas pessoas que se dedicaram à atividade durante os primeiros meses da chegada da epidemia de Covid-19 no Brasil. A partir de um olhar científico, procuramos nos afastar do senso comum que atribui de forma mecânica determinadas subjetividades e engajamentos à população que exerce a atividade, sem propor verdadeiras vias empíricas de acesso aos sentidos do trabalho.

Em relação aos impactos da pandemia na atividade, as respostas analisadas revelaram que nas cidades onde os motoristas “rodam”, a maioria destes trabalhadores concordou com as medidas restritivas, mesmo quando estas afetaram seus rendimentos. Contudo, a redução de renda não foi determinante para justificar a continuidade do trabalho, pois a maioria dos motoristas afirmou que o medo da doença os levou a ficar em casa, mesmo que a atividade representasse sua principal fonte de renda.

As preocupações dos trabalhadores e o sentimento ambíguo entre a proteção da saúde e a necessidade econômica se fizeram presentes em outras respostas do questionário revelando que as proteções de um trabalho formal ainda fazem falta em situações de vulnerabilidade, como as que a sociedade teve que enfrentar com a decretação da pandemia. A precarização das relações de trabalho impõe aos trabalhadores que os mesmos façam escolhas difíceis e eles se mostram conscientes da realidade em que estão inseridos e das opções que possuem. Nessas margens reduzidas de escolhas possíveis, não deixa de ser significativo que, pelo menos por algum período, a oportunidade de renda rápida e de forma simplificada não representou condição suficiente para que os motoristas arriscassem outras questões que lhes representam valor.

Diferentes países têm adotado marcos regulatórios mais rígidos para o trabalho por plataformas digitais, que vem crescendo e se diversificando. Por isso, a investigação empírica e situada se torna relevante para entender as questões que envolvem esta nova modalidade de trabalho e seus usuários no Brasil. É cada dia mais urgente entender este fenômeno em sua complexidade, de forma a possibilitar a aplicação de soluções efetivas que atendam às necessidades desses trabalhadores, considerando as suas realidades, suas alternativas e suas demandas. Conhecer os riscos, dilemas e dificuldades enfrentados por esses trabalhadores é um caminho para alcançar o desenho de políticas públicas e legislações

trabalhistas mais adequadas, que garantam a segurança necessária para o exercício da atividade e para que este trabalho represente fonte de renda justa e humana para estes trabalhadores. Considerando que o trabalho é a forma com que a sociedade produz e reproduz a sua existência, as novas modalidades – principalmente oriundas do desenvolvimento tecnológico – precisam de análises concretas para que elas venham a contribuir com uma sociedade mais equilibrada e que propicie aos indivíduos uma vida plena de direitos e com menos desigualdade social.

## Referências

- ABÍLIO, Ludmila Costhek. Uberização: Fazer empreendedorismo para autogestão de subordinados. *Psicoperspectivas*, Valparaíso, v.18, n.3, nov.2019.
- ABÍLIO, Ludmila Costhek; AMORIM, Henrique; GROHMANN, Rafael. Uberização e plataformização do trabalho no Brasil: conceitos, processos e formas. *Sociologias*, Porto Alegre, ano 23, n. 57, mai.-ago. 2021.
- BALESTRO, M., & MONTEIRO, C. F. (2019). A Onda Rosa e o Neoliberalismo Resiliente. *Revista De Estudos E Pesquisas Sobre As Américas*, 13(2), 45-52.
- BELELI, I, & PELUCIO, L. (2018). Aperte play para iniciar: desafios metodológicos de pesquisas nas mídias digitais. In S. Durão, & I. Lins França (Eds.), *Pensar com método* (pp. 117-143). Papéis Selvagens.
- BESSA, Ana Cláudia. *Chama o Uber*: as representações do trabalho por aplicativo para os/ as trabalhadores/ as brasileiros/as. 2020. 90f. Trabalho de Conclusão de Curso (Graduação em Sociologia) – Instituto de Ciências Humanas e Filosofia, Universidade Federal Fluminense, Niterói, 2020.
- BRINGEL, B., & PLEYERS, G. (Eds.). (2020). Alerta global. Políticas, movimientos sociales y futuros en disputa en tiempos de pandemia. CLACSO; ALAS.
- CAPOGROSSI, M. L., & QUINTANA, O. I. (2021). Las múltiples dimensiones del trabajo precario e informal: algunas problematizaciones desde las ciencias sociales. *Revista Latinoamericana de Antropología Del Trabajo*, 10. Disponível em <<http://www.ceil-conicet.gov.ar/ojs/index.php/lat/article/viewFile/893/747>>.
- CASTEL, Robert. 2012. *As metamorfoses da questão social*. Uma crônica do salário. Rio de Janeiro: Vozes.
- CASTELLITTI, C. (2018). A carreira de comissária de bordo na Varig: processos de individualização feminina em contextos urbanos. PPGAS, Museu Nacional, UFRJ.
- CASTELLITTI, C., AZEVEDO, E. A. de, MELO, L. C., BONFIM, L. F. S.,

Macedo, R. de C., & Lima, R. G. de. (2020). Movimentos Sociais e Pandemia no Brasil de Bolsonaro. In C. Kraus Luvizotto & I. F. Cunha (Eds.), *Comunicação, Cidadania e Movimentos Sociais*. (pp. 317–344). Ria Editorial.

CASTELLS, Manuel. *A Sociedade em Redes*. Volume 1. 2ª ed. São Paulo: Editora Paz e Terra, 1999.

DARDOT, Pierre & LAVAL, Christian. *A nova razão do mundo: ensaio sobre a sociedade neoliberal*; tradução Mariana Echalat. - 1. ed. - São Paulo: Boitempo, 2016.

DURKHEIM, Émile, 1858-1917. *As regRas do método sociológico* / Émile Durkheim; tradução Paulo Neves; revisão da tradução Eduardo Brandão. – 3ª ed. São Paulo: Martins Fontes, 2007.

DORION, Eric Charles Henri. Reflexão sobre os impactos da pandemia covid-19 no setor de serviços e comércio e as perspectivas de retomada e mudanças para a sociedade. *Observatório Socioeconomico da Covid-19*. UFSM. 2021. Disponível em <<https://www.ufsm.br/app/uploads/sites/820/2021/03/Textos-para-Discussao-25-Reflexao-sobre-os-impactos-da-pandemia-COVID-19-no-setor-de-Servicos-e-Comercio.pdf>>.

FREIRE, L. (2020, maio 6). Subnotificação e negacionismo: o que conta como real em uma (in)visível pandemia. *Boletim Cientistas Sociais*, (34). Disponível em <<http://anpocs.org/index.php/publicacoes-sp-2056165036/boletim-cientistas-sociais/2348-boletim-n-34-cientistas-sociais-e-o-coronavirus>>.

GAGO, V. (2018). *A razão neoliberal*. Economias barrocas e pragmática popular. Elefante.

GÓES, G.; FIRMINO, A.; MARTINS, F., M.-G. A Gig economy no Brasil: uma abordagem inicial para o setor de transporte. Carta de Conjuntura. Número 53 — Nota de conjuntura 5 — 4º trimestre de 2021. Brasília: Ipea, 2021. Disponível em <[https://www.ipea.gov.br/portal/images/stories/PDFs/conjuntura/211216\\_not\\_a\\_5\\_gig\\_economy\\_brasil.pdf](https://www.ipea.gov.br/portal/images/stories/PDFs/conjuntura/211216_not_a_5_gig_economy_brasil.pdf)>.

LEITÃO, D. K., & GOMES, L. G. (2018). Etnografia em ambientes digitais: perambulações, acompanhamentos e imersões. *Antropolítica – Revista Contemporânea De Antropologia*, 1(42). Disponível em <<https://doi.org/10.22409/antropolitica.2017.1i42.a41884>>.

MILLER, D. & SLATER, D. (2004) *Etnografia on e off-line: cibercafés em Trinidad*. *Horizontes Antropológicos*, 10(21). doi:10.1590/S0104-71832004000100003.

NEFFA, Júlio César. Nota sobre la pandemia. In: Neffa, Julio Cesar e Toledo, Enrique de la Garza (coords). Trabajo y crisis de los modelos productivos en América Latina. 1ª ed. Clacso, 2020.

NEIBURG, F. (2020). Vidas, economia e emergência. *ANPOCS: Boletim Especial*, 22. Disponível em <<http://anpocs.org/index.php/publicacoes-sp-2056165036/boletim-cientistas-sociais/2335-boletim-n-22-vidas-economia-e-emergencia>>.

POCHMANN, Marcio. Sociedade do Descarte: dos desfechos da industrialização nacional à desestruturalização do trabalho no Brasil. In: Neffa, Julio Cesar e Toledo, Enrique de la Garza (coords). *Trabajo y crisis de los modelos productivos en América Latina*. 1ª ed. Clacso, 2020.

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

### Recursos em meio eletrônico

Ao atacar isolamento, Bolsonaro se vê sozinho: "Atiram em uma pessoa só"... Disponível em <<https://noticias.uol.com.br/politica/ultimas-noticias/2020/03/30/bolsonaro-nao-e- apenas-a-questao-da-vida-e-a-questao-da-economia-tambem.htm>>.

Auxílio emergencial. UOL Economia. Disponível em <<https://economia.uol.com.br/auxilio-emergencial/>>.

Auxílio emergencial: 63,5 milhões de pessoas já receberam benefício. IG. Economia. 2020. Disponível em <<https://economia.ig.com.br/2020-06-17/auxilio-emergencial-635-milhoes-de-pessoas-ja-receberam-beneficio.html>>.

A viagem que você deseja. Uber. Disponível em <<https://www.uber.com/br/pt-br/ride/>>.

Brasil completa três meses sem ministro da Saúde definitivo. *Carta Capital*. 2020. Disponível em <<https://www.cartacapital.com.br/sa>

[ude/brasil-completa-tres-meses-sem-ministro-da-saude-definitivo](https://brasil-completa-tres-meses-sem-ministro-da-saude-definitivo)>.

Coronavírus, comércio de SP registra falta de máscara e álcool gel. *G1*. São Paulo. 2020. Disponível em <<https://g1.globo.com/sp/sao-paulo/noticia/2020/03/17/apos-coronavirus-comercio-de-sp-registra-falta-de-mascaras-e-alcool-gel.ghtml>>.

CORONA VÍRUS – perguntas e respostas. *Ministério da Saúde*. Disponível em <<https://www.gov.br/saude/pt-br/Coronavirus/perguntas-e-respostas>>.

Dramática falta de médicos – Congresso e o governo federal buscam meios para suprir a carência de profissionais de saúde no combate à pandemia. *Correio Braziliense*. 2020. Disponível em <<https://www.correiobraziliense.com.br/app/noticia/brasil/2020/06/03/interna-brasil,860515/dramatica-falta-de-medicos.shtml>>.

Não houve enfrentamento à pandemia, mas uma espécie de gerenciamento de danos. *PORTAL CIÊNCIA*. UFPR. 2021. Disponível em <<https://ciencia.ufpr.br/porta/nao-houve-enfrentamento-a-pandemia-mas-sim-uma-especie-de-gerenciamento-de-danos-maria-tarcisa-silva-bega/>>.

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

Relatório da CPI da Pandemia é documento histórico da crise da Covid-19 no mundo. *El País*. 2021. Disponível em



<<https://brasil.elpais.com/brasil/2021-10-20/relatorio-da-cpi-da-pandemia-e-documento-historico-da-pandemia-no-mundo.html>>.

Uber divulga novas regras sanitárias para realização de viagens durante a pandemia. Jornal Conexão. Disponível em <<https://jornalconexao.com.br/2020/05/18/uber-divulga-novas-regras-sanitarias-para-realizacao-de-viagens-durante-a-pandemia/>>.