UNIVERSIDADE ESTADUAL DO NORTE FLUMINENSE DARCY RIBEIRO – UENF
CENTRO DE CIÊNCIAS DO HOMEM – CCH
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM SOCIOLOGIA POLÍTICA

Thalita Barreto Sarlo

# A Uberização entre o centro e a periferia: experiências comparadas de trabalho em plataformas no Brasil e na Alemanha

Campos dos Goytacazes
2026

**FICHA CATALOGRÁFICA**
UENF - Bibliotecas
Elaborada com os dados fornecidos pela autora.

S245 Sarlo, Thalita Barreto.

"A uberização entre o centro e a periferia : experiências comparadas de trabalho em plataformas no Brasil e na Alemanha" / Thalita Barreto Sarlo. - Campos dos Goytacazes, RJ, 2026.

239 f. : il.
Inclui bibliografia.

Tese (Doutorado em Sociologia Política) - Universidade Estadual do Norte Fluminense Darcy Ribeiro, Centro de Ciências do Homem, 2026.
Orientador: Fabricio Barbosa Maciel.

1. uberização. 2. plataformas digitais. 3. centro-periferia. I. Universidade Estadual do Norte Fluminense Darcy Ribeiro. II. Título.

CDD - 320

THALITA BARRETO SARLO

# A UBERIZAÇÃO ENTRE O CENTRO E A PERIFERIA: EXPERIÊNCIAS COMPARADAS DE TRABALHO EM PLATAFORMAS NO BRASIL E NA ALEMANHA

Tese apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Sociologia Política Sociologia Política do Centro de Ciências do Homem da Universidade Estadual do Norte Fluminense Darcy Ribeiro, como parte das exigências para obtenção do título de Doutora em Sociologia Política.

Orientador: Fabrício Barbosa Maciel

Campos dos Goytacazes

2026

THALITA BARRETO SARLO

# A UBERIZAÇÃO ENTRE O CENTRO E A PERIFERIA: EXPERIÊNCIAS COMPARADAS DE TRABALHO EM PLATAFORMAS NO BRASIL E NA ALEMANHA

Tese apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Sociologia Política Sociologia Política do Centro de Ciências do Homem da Universidade Estadual do Norte Fluminense Darcy Ribeiro, como parte das exigências para obtenção do título de Doutora em Sociologia Política.

Data de aprovação: 11/06/2026.

Documento assinado digitalmente
gov.br
FABRICIO BARBOSA MACIEL
Data: 06/09/2026 15:44:22-0300
Verifique em https://validar.iti.gov.br

Prof. Dr. Fabrício Maciel (Presidente)

UFF/UENF

Documento assinado digitalmente
gov.br
GEORGE GOMES COUTINHO
Data: 04/09/2026 17:50:53-0300
Verifique em https://validar.iti.gov.br

Prof. Dr. George Gomes Coutinho (UFF)

Documento assinado digitalmente
gov.br
VALTER MARTINS
Data: 08/09/2026 11:38:57-0300
Verifique em https://validar.iti.gov.br

Prof. Dr. Valter Martins (UFF)

Documento assinado digitalmente
gov.br
RICARDO ANDRE AVELAR DA NOBREGA
Data: 04/09/2026 17:38:19-0300
Verifique em https://validar.iti.gov.br

Prof. Dr. Ricardo Nóbrega (UENF)

Documento assinado digitalmente
gov.br
WANIA AMELIA BELCHIOR MESQUITA
Data: 06/09/2026 11:36:16-0300
Verifique em https://validar.iti.gov.br

Prof. Drª. Wania Amélia Belchior Mesquita (UENF)

Dedico este trabalho à minha mãe, Luciana,
pelo amor e dedicação que ela me ensinou.

## AGRADECIMENTOS

Agradeço a Deus, porque “a fé não costuma faiá” e de alguma forma isso ajudou a sustentar essa trajetória.

Agradeço à minha mãe, Luciana, que vibra por cada pequena coisa, se orgulha e me motiva. Por ter me criado com tanto amor, cuidado, carinho e dedicação. Por todo o seu sacrifício para me criar praticamente sozinha e por me ensinar os valores mais importantes da vida. Ela nunca questionou o meu caminho e nem gostaria que eu fosse outra coisa; apenas sente certo estranhamento por eu estar prestes a atingir o mais alto título acadêmico, simplesmente, porque isso é inédito em nossa família. Agradeço à minha vó, que mesmo sem entender direito ficará contente pela sua neta.

Agradeço ao Bruno, meu esposo e companheiro por todo o apoio e carinho. Por me transmitir fé e esperança em momentos de desânimo, por acreditar na minha disciplina, pelo cuidado diário com o nosso amor e por me oferecer um lugar seguro. Por ter ido comigo viver a aventura do Doutorado Sanduíche em Berlim e por ter me acompanhado em grande parte da pesquisa de campo. Bruno, você é parte disso daqui.

Agradeço ao meu pai, por ser uma referência de força de vontade e inteligência, um exemplo de brasileiro que “deu a volta por cima” sob condições adversas. Espero que esse título seja fruto de orgulho para ele.

Agradeço à minha amiga Maria Angélica por escutar minhas angústias dessa trajetória acadêmica, pelas conversas profundas, pelas trocas generosas, por todos os cafés, por ter cuidado da minha casa enquanto eu estava em outro país e por me presentear com nossa amizade. Agradeço à minha amiga Gabriela por ter se feito presente durante essa trajetória, por me motivar sempre e me presentear com momentos alegres, descontraídos, e ao mesmo tempo pelas trocas sinceras da vida. Agradeço à todas as outras amigas que sempre torcem por mim e me apoiam: Julia, minha prima querida uma referência de inteligência, carinho e cuidado, Victoria e Sofia, minhas irmãs e amores, Débora, pelas palavras sempre encorajadoras, Thaisa por nossa amizade e trajetória na Uenf, agradeço às amigas de infância à vida adulta Neuza e Raquel. Agradeço à minha sogra, pelos momentos descontraídos e por me passar positividade sempre. Essa lista seria infinita e temo estar esquecendo alguém. Mas sou verdadeiramente grata pelos encontros dessa vida e em especial desse período.

Agradeço à minha analista anterior, Sanne, que me ajudou na maior parte dessa trajetória com sensibilidade, escuta atenta e pontuações fundamentais.

Agradeço à minha analista atual, Daniela, que me ajudou nessa reta final e a defender neste prazo (risos).

Aos amigos do PPGSP: à amiga Camila Berçot pela parceria e por compartilhar tantas angústias; ao amigo Yves Pessanha pela amizade e pelas trocas acadêmicas sempre honestas e inteligentes; à amiga Ana Beatriz Xavier pelo apoio, e também por compartilhar as angústias e momentos felizes dessa trajetória; ao amigo Sávio, que é um dos sobreviventes do mestrado por todas as trocas; à amiga Sintilla, que nem sabe como gosto de nossas conversas e quanto ela é motivadora e generosa.

Agradeço ao Coral da Uenf, por me presentear com a arte e fazer arte nessa universidade. O tempo do doutorado foi marcado por essa participação, o que significa que a minha trajetória tem trilha sonora!

Agradeço à Professora Wania que esteve por muito tempo e de forma incansável como coordenadora do PPGSP – Uenf, pela preocupação quase materna conosco e pelo apoio em diversos momentos da trajetória acadêmica.

Agradeço a todo aprendizado que tive com o Projeto Caminhos do Trabalho, que agregou outros conhecimentos importantes sobre o mundo trabalho e a saúde trabalhador. Por consequência, fiquei mais atenta aos ricos ocupacionais, acidentes e doenças relacionadas ao trabalho, algo que busquei incorporar de forma breve na tese. Agradeço à Fundacentro por desenvolver e buscar atuar diretamente na saúde do trabalhador. Faço votos da sua consolidação e ao apoio aos trabalhadores uberizados.

Agradeço à CAPES pelo financiamento da Bolsa de Doutorado Capes e ao financiamento da Bolsa do Programa Doutorado Sanduíche no exterior (PDSE). Sem esse financiamento, esse trabalho não seria possível.

Agradeço à Uenf e a todo o corpo docente do PPGSP. Sinto-me um pedacinho bem pequeno do sonho de Darcy Ribeiro para a região fluminense. Agradeço a todos pelo aprendizado, pelas trocas acadêmicas, pelas aulas e por me fazer pertencer a esta instituição. Um agradecimento especial para o Prof. Mauro Macedo, que em uma conversa informal me fez uma sugestão que aderi na parte final da tese.

Agradeço ao meu orientador, Professor Fabrício Maciel, por ter aberto muitas portas e pelo seu livro "A nova sociedade mundial do trabalho: Para além de centro e periferia?" que certamente foi uma inspiração para esta tese. E pelos votos de "fique tranquila" ou "relaxe, vai dar certo", mesmo quando eu me desesperava.

Agradeço ao co-orientador no exterior, Professor Thomas Kühn por ter me recebido tão bem na Alemanha, pela gentileza e generosidade, e por ter compartilhado seus

conhecimentos sobre o método qualitativo de pesquisa. Agradeço também à International Psychoanalytic University Berlin, por ter sediado essa experiência com abertura e cooperação.

Por que vocês não sabem do lixo ocidental?

Não precisam mais temer

Não precisam da solidão

Todo dia é dia de viver

Por que você não verá meu lado ocidental?

[...]

Eu sou da América do Sul

Eu sei, vocês não vão saber. [...]

*Para Lennon e McCartney - Fernando Brant, Márcio Borges e Lô Borges. Por Milton Nascimento.*

## RESUMO

Esta pesquisa busca contribuir para o debate sobre o trabalho em plataformas digitais a partir do contexto da "uberização" das relações de trabalho em uma perspectiva centro-periferia. O estudo realiza uma comparação das experiências empíricas no Brasil e na Alemanha. Para isso, propõe uma discussão teórica fundamentada em autores que analisam as desigualdades globais entre países centrais e periféricos no capitalismo do sistema-mundo, articulando-a com uma revisão bibliográfica sobre o tema na Alemanha e no Brasil. Adicionalmente, posiciona a uberização do trabalho no Brasil considerando a persistência das desigualdades sociais no contexto da modernidade periférica. A abordagem metodológica é qualitativa, baseando-se em pesquisa de campo que utiliza a trajetória de vida e a experiência de trabalhadores de ambos os países. Parte das entrevistas foi realizada durante estágio de doutorado sanduíche na Alemanha, e as demais foram conduzidas ao longo da pesquisa de doutorado. Por fim, as considerações finais destacam as diferenças contextuais, e a materialização das desigualdades no fenômeno do trabalho em plataformas digitais.



Palavras-chave: uberização, plataformas digitais, centro-periferia.

**ABSTRACT**

This research aims to contribute to the debate on work on digital platforms within the context of the "uberization" of labor relations from a center-periphery perspective. The study compares empirical experiences in Brazil and Germany. To this end, it proposes a theoretical discussion grounded in authors who analyze global inequalities between core and peripheral countries within world-system capitalism, linking it to a literature review on the topic in Germany and Brazil. Additionally, it situates the uberization of labor in Brazil within the persistence of social inequalities in the context of peripheral modernity. The methodological approach is qualitative, based on field research that draws on the life trajectories and experiences of workers in both countries. Part of the interviews was conducted during a sandwich doctoral internship in Germany, and the rest were carried out throughout the doctoral research. Finally, the concluding remarks highlight contextual differences and the manifestation of inequalities in the phenomenon of work on digital platforms.

Keywords: uberization, digital plataforms, center-periphery.

## LISTA DE LUSTRAÇÕES

Figura 1 - Veículo da Uber na Eurocopa ..... 87
Figura 2 - Empresa de transporte licenciada ..... 89
Figura 3 - Veículos Freenow - imagem 1 ..... 90
Figura 4 - Veículos Freenow - imagem 2 ..... 91
Figura 5 - Veículo especial da Freenow ..... 91
Figura 6 - Hub da Flink ..... 105
Figura 7 - Ponto de encontro de entregadores ..... 119
Figura 8 - Motocicleta entregador do Ifood ..... 180
Figura 9 - Captura da tela de um celular ..... 188
Figura 10 - Entregadores aguardando chamada para entrega de pedidos ..... 191
Figura 11 - Resumo das categorias de análise ..... 206

## LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

| | |
|---|---|
| AfD | Alternativa para a Alemanha – Partido político |
| CAPS | Centros de Atenção Psicossocial |
| CDU | União Democrata-Cristã – Partido político |
| CLT | Consolidação das Leis do Trabalho |
| CNPJ | Cadastro Nacional da Pessoa Jurídica |
| INSS | Instituto Nacional de Seguro Social |
| MEI | Microempreendedor Individual |
| OIT | Organização Internacional do Trabalho |
| SPD | Partido Social-Democrata da Alemanha |
| SUS | Sistema Único de Saúde |

**SUMÁRIO**

**INTRODUÇÃO ..... 13**
**1 O TRABALHO EM PLATAFORMAS DIGITAIS: UMA LEITURA CENTRO-PERIFERIA ..... 21**
**1.1 As plataformas digitais como plataformas de trabalho em um sistema-mundo ... 33**
**1.2 Esclarecendo conceitos: plataformização, uberização, capitalismo de plataforma, economia de plataformas ..... 38**
**2 O TRABALHO EM PLATAFORMAS DIGITAIS NA ALEMANHA: RESISTÊNCIA ÀS TRANSFORMAÇÕES NO MUNDO DO TRABALHO? ..... 44**
**2.1 Especificidades da plataformização no setor de delivery e transporte por aplicativos na Alemanha ..... 51**
**3 DILEMAS DO TRABALHO NO BRASIL: DAS DESIGUALDADES HISTÓRICAS À UBERIZAÇÃO ..... 56**
**3.1 A consolidação do trabalho em plataformas digitais no Brasil ..... 68**
**3.2 Por que o modelo uberizado se articula tão bem à modernidade periférica? ..... 74**
**4 NOTA METODOLÓGICA: CONTRASTE COMPARATIVO E REFLEXIVIDADE ..... 79**
**5 RETRATOS DO TRABALHO EM PLATAFORMAS DIGITAIS NA ALEMANHA ..... 84**
**5.1 Percurso metodológico no campo do transporte por aplicativo e a especificidade da Freenow ..... 84**
**5.2 Freenow como alternativa ao novo modelo da Uber e ao tradicional modelo do táxi: caso do motorista Amin ..... 92**
**5.3 Uma representação da comunidade turca/alemã no trabalho em plataformas ..... 98**
**5.4 Entregadores de aplicativo e modelos de empresa no campo na Alemanha ..... 102**
**5.4.1 A empresa Flink ..... 103**
**5.5 Análise de entrevista: a experiência de um brasileiro como entregador da Flink ..... 106**
**5.6 A empresa Wolt ..... 114**
**5.6.1 O "bico" de estudante estrangeiro em Berlim: caso do entregador Zaid ..... 115**
**5.6.2 Emigrar, estudar, retornar: o caso do entregador Vikram ..... 121**

**5.7 A empresa Lieferando ..... 124**
**5.7.1 Cidadão brasileiro e europeu empregado da Lieferando ..... 124**
**5.7.2 O capital econômico e cultural como facilitadores da migração qualificada.... 134**
**5.7.3 A migração qualificada como alternativa a frustração..... 139**
**5.8. De operário brasileiro a trabalhador plataformizado na Alemanha..... 147**
**6 RETRATO DO TRABALHO EM PLATAFORMAS DIGITAIS NO BRASIL: DADOS EMPÍRICOS DE MOTORISTAS E ENTREGADORES DE APLICATIVOS ..... 152**
**6.1 O transporte por aplicativos e o trabalho de motorista de aplicativos no Brasil 152**
**6.2 Entre a busca pela estabilidade e a necessidade do "bico": o motorista de aplicativos Rodrigo ..... 154**
**6.3 A frustração com o mercado de trabalho e a opção pela Uber ..... 164**
**6.4 Microempreendedor e motorista de aplicativos: um tipo ideal de batalhador brasileiro..... 172**
**6.5 Os entregadores de "aplicativos" no Brasil: trajetórias estáticas de classe e banalização de riscos ..... 176**
**6.6 A figura do motoboy "raiz" e o trabalho como entregador de aplicativos ..... 178**
**6.7 Jovem trabalhador uberizado e a "mira do futuro": a busca pela estabilidade no serviço público. ..... 185**
**6.8 Fé na meritocracia e legitimação das desigualdades de oportunidades: o caso de um jovem entregador de aplicativo ..... 193**
**6.9 Sofrimento psíquico relacionado ao trabalho e a cooptação pelo discurso da extrema-direita: o caso do entregador Josias..... 197**
**7 TRAJETÓRIAS DE TRABALHADORES PLATAFORMIZADOS: HISTÓRIA DE VIDA E CONTRASTES ENTRE BRASIL E ALEMANHA ..... 205**
**CONSIDERAÇÕES FINAIS ..... 211**
**REFERÊNCIAS..... 218**
**ANEXO A – ..... 231**
**ANEXO B – ..... 232**
**ANEXO C – ..... 235**

# INTRODUÇÃO

O capitalismo de plataforma, como discutido por Srnicek (2016), é uma forma em que o capitalismo avançado no século XXI passou a se reestruturar. Especialmente após a crise de 2008, a restruturação aconteceu buscando novas tecnologias, novas formas organizacionais e modelos de exploração, novos tipos de emprego e novos mercados para criar uma nova forma de acumular capital. A partir desse paradigma, surgem transformações sociais, que vão desde o trabalho concreto até a subjetividade dos indivíduos.

Com relação aos novos tipos de emprego, surge o fenômeno da plataformização do trabalho, que, como o próprio capitalismo e suas transformações, é um processo global, o que significa que ele está presente de forma mais ou menos relevante em todos os países capitalistas, especialmente no ocidente. Muitas pesquisas e reflexões teóricas têm mostrado a conexão entre trabalho, plataformas digitais e precariedade (Pochmann, 2016; Abílio, 2020; Grohmann, 2020; De Stefano, 2021; Huws, 2022). Essa relação pode apresentar nuances de acordo com os contextos que se estabelecem, associando-se com os aspectos históricos de trabalho digno e indigno (Maciel, 2021), a depender de diversos fatores.

A partir dessa premissa em que há nuances em diferentes contextos, tem-se como objetivo pesquisar o trabalho em plataformas digitais em diferentes países, no caso desta pesquisa, entre Brasil e Alemanha. O recorte de análise está na categoria de plataformas digitais *location-based platforms* (Marques; Silva, 2024; ILO, 2021; Pinheiro-Machado *et al.*, 2024), que tem tarefas realizadas em locais específicos, como os serviços de entrega e de transporte por aplicativos. Essa categoria é a parte mais visível do trabalho plataformizado, o qual está presente em quase todas as cidades brasileiras, oferecendo um serviço amplamente utilizado pela população (Festi *et al.*, 2025).

O pano de fundo é a compreensão de um tipo de trabalho e uma forma de trabalhar que têm se tornado cada vez mais significativos em termos quantitativos, relacionados ao número de trabalhadores no Brasil, e em termos qualitativos, impondo uma dinâmica de trabalho extensiva, desvinculada de proteção social e solidificando uma relação alienada entre trabalhador e empregador, uma vez que há uma subordinação invisibilizada a grandes empresas de capital internacional através da gestão algorítmica do trabalho.

Historicamente, a sociedade do trabalho tem sofrido transformações importantes, especialmente se considerarmos o período do século XX, em que houve o estabelecimento dos direitos sociais vinculados ao trabalho e sua corrosão com as crises do capitalismo e a ascensão gradual do neoliberalismo. O objetivo de um novo modelo de regulação em escala mundial – o

neoliberalismo – se constituiu ao longo do tempo e ofereceu um ponto de encontro a forças até então relativamente dispersas (Laval; Dardot, 2016).

Nas conquistas históricas da classe trabalhadora que ocorreu principalmente na Europa e nos Estados Unidos pós Segunda Guerra, países periféricos como o Brasil ensaiaram alguns períodos de bem-estar social sem nunca tê-lo realizado completamente, conforme a "cidadania regulada" (Santos, 1979), a construção social da subcidadania (Souza, 2023) a Consolidação das Leis Trabalhistas (CLT), as promessas da Constituição de 1988 junto à redemocratização do país e o período de avanço de políticas sociais nos governos dos Partidos dos Trabalhadores.

O Brasil tem mantido uma estrutura social com altos índices de informalidade, precariedade e indignidade. Após o período escravista, grande massa populacional nunca foi totalmente integrada ao que se convencionou chamar de sociedade do trabalho. A lenta transição para o trabalho livre trouxe consequências para toda a configuração social que viria em seguida, inclusive para as relações de classe. A sociabilidade capitalista foi se construindo com uma ordem profundamente antiliberal em suas práticas e concepções de mundo, acompanhada por uma ética da degradação do trabalho. Essa dinâmica perpetuou, ao longo do tempo, a negação da constituição do trabalhador como sujeito de direitos. Nesse sentido, o processo de construção do Estado capitalista entre nós teve essa sociabilidade como um dos elementos centrais (Cardoso, 2010b).

Essas características históricas e estruturais têm persistido e podem ser encontradas em trabalhos ditos "novos", como a o trabalho em plataformas, sendo os mais populares os de "entregador de aplicativos e "motorista de aplicativos", que tem sido estudada, principalmente, como uma uberização do trabalho.

A questão que me guiou nesta pesquisa foi a seguinte: na uberização do trabalho, é possível identificar as mesmas tendências de uma divisão internacional do trabalho historicamente constituídas sob novas bases? Ou seja, até que ponto é possível afirmar que a precarização do trabalho em plataformas digitais é um fenômeno mais acentuado e com características específicas nos países periféricos, como o Brasil, do que nos países centrais? Algumas formulações teóricas e empíricas fortalecem a hipótese de que sim, em países centrais, como alguns países europeus, os efeitos de precariedade nesse tipo de trabalho são menores se comparados a países periféricos, mas tal modelo de trabalho tem buscado furar as barreiras do bem-estar social remanescente nessas sociedades.

Além do Brasil, a Alemanha foi escolhida para pesquisa em virtude de alguns fatores: a Corte Superior Trabalhista alemã mostrou resistência ao modelo imposto pelas plataformas digitais, reconhecendo a existência de subordinação algorítmica dos trabalhadores à plataforma

e o uso de técnicas de gamificação como elementos de controle do trabalho (Carelli, 2020). Assim, o fato de que a empresa Uber adotava uma operação diferenciada no país, contratando empresas intermediárias especializadas na contratação de motoristas, apresentava uma distinção do que ocorria no Brasil. Além disso, o levantamento realizado pelo Fairwork Germany (2021), que identificou plataformas de serviços de entrega com avaliações positivas em critérios como remuneração justa, contratos justos e outros indicadores de trabalho decente da Organização Internacional do Trabalho (OIT), reforçou minha curiosidade intelectual. Do ponto de vista normativo, a Alemanha indicava um cenário contrastante em relação ao Brasil e alguns outros países do mundo, o que provocou o interesse de investigação.

A realização desta pesquisa foi possível porque fui aprovada no Programa de Doutorado Sanduíche no Exterior da CAPES (PDSE), com bolsa, o que resultou na minha estadia como estudante de doutorado no semestre de verão da International Psychoanalytic University Berlin, no ano de 2024.

Destaco o papel do grupo de pesquisa Núcleo de Novos Estudos sobre Desigualdade Social - NUESDE, onde busco situar a minha trajetória acadêmica até o momento presente, buscando pensar a temática das desigualdades e das estruturas do novo capitalismo.

É importante ressaltar que a pesquisa empírica sobre o trabalho em plataformas digitais torna-se rapidamente obsoleta devido à dinamicidade inerente ao fenômeno do trabalho em plataformas digitais e das empresas-plataforma. Desde seu estabelecimento, essas empresas estão em processo contínuo de mudança, tanto em razão da própria dinâmica do mercado quanto em razão da relação conflituosa com as iniciativas de regulamentação. Como bem observou Slee (2017, p. 154) sobre as empresas da “economia do compartilhamento”: “no momento em que esse livro chegar à gráfica, este capítulo já estará desatualizado por novos acontecimentos”. Isso não muda, todavia, as questões principais que a pesquisa empírica pode fornecer.

O primeiro capítulo da tese tem por objetivo situar o leitor no debate teórico sobre as dinâmicas centro e periferia do capitalismo, articulando a literatura internacional sobre o trabalho em plataformas digitais com as contribuições da teoria do sistema-mundo, especialmente com o referencial Wallerstein (2001) acerca da economia-mundo capitalista e da troca desigual. O capítulo parte do argumento que o modelo de negócio das plataformas digitais reproduz e aprofunda as assimetrias estruturais entre países centrais e periféricos, na medida em que a expansão geográfica das cadeias mercantis, agora estendida ao "proletariado de serviços", opera sob a lógica da transferência de excedentes e da busca por força de trabalho de baixo custo. Nesse debate, apresento também as interpretações da teoria da dependência marxista, particularmente a tese da superexploração do trabalho de Marini (1973), bem como

com as leituras de Cardoso e Faletto (2010). Tensiono, ainda, essas teorias enquanto explicadoras de todo o padrão de desigualdade persistente no Brasil, contrapondo-lhes a contribuição de Filgueiras (2017), que discute a gestão predatória do trabalho como um fenômeno endogeneizado no Brasil, discutido por Filgueiras (2017).

Adiante, o capítulo avança na direção de uma conceituação do fenômeno do trabalho em plataformas digitais, percorrendo as noções de capitalismo de plataforma (Srnicek, 2016), uberização (Abílio, 2020) e plataformização do trabalho (Grohmann, 2020). Argumento que a uberização, tal como definida pela literatura no Brasil, não se restringe a uma modalidade contingente de organização do trabalho, mas constitui uma nova forma de controle, gerenciamento e subjetivação ancorada no papel ativo do Estado na eliminação de direitos e na transferência de custos e riscos ao trabalhador (Abílio, 2020). O capítulo demonstra, ainda, o padrão de desigualdade persistente no Brasil, sobretudo a partir das formulações de Cardoso (2010b), e traz também a leitura de Souza (2023), segundo o qual a subcidadania é a principal marca da nossa modernidade periférica, em um paralelo com o padrão de cidadania desenvolvido nos países centrais. Essa discussão prepara o terreno para o capítulo seguinte, em que trato da comparação com a Alemanha.

No segundo capítulo, realizo uma revisão bibliográfica acerca do trabalho em plataformas digitais na Alemanha, partindo do pressuposto inicial de que países centrais com histórico e instituições de bem-estar social tenderiam a tornar residuais as situações de vulnerabilidade e indignidade. O capítulo problematiza essa hipótese ao demonstrar que, embora a Alemanha possua uma tradição de regulamentação forte e de proteção trabalhista, o modelo de negócios das plataformas digitais pressiona as instituições de bem-estar social a se tornarem mais flexíveis. Esse trabalho é especialmente realizado por trabalhadores migrantes, que, diante das barreiras ao emprego formal, veem no trabalho em plataformas uma "tábua de salvação". A revisão da literatura mostra que a economia de plataformas na Alemanha opera majoritariamente em dois formatos legais: com contratos de trabalho flexíveis, como os part-time jobs e mini-jobs no setor de entregas, e com o modelo de subcontratação, presente no setor de transporte por aplicativo (Uber, Freenow, Bolt), no qual os motoristas são empregados por empresas terceirizadas em redes complexas e opacas que dificultam o acesso aos direitos.

Em seguida, busco compreender como o movimento de flexibilização do trabalho na Alemanha, materializado nas reformas Hartz IV e no crescimento do trabalho "atípico", vem transformando o compromisso social que fundamentava o fordismo e produzindo o que Dörre (2015) chama de uma nova Landnahme capitalista: um processo que privilegia o acionista e desmantela o sujeito social. Argumento, a partir dos relatórios Fairwork (2021, 2025a) e da

literatura consultada, que as condições de trabalho nas plataformas avaliadas, embora precárias desde o início da operação, se deterioraram nos últimos anos, com a subcontratação cada vez mais difundida e nenhuma plataforma oferecendo provas de proteção adequada em matéria de saúde, segurança e transparência algorítmica. Essa constatação, contudo, não anula as especificidades do caso alemão: a presença de atores econômicos fortes, como a indústria automobilística, que adotou postura competitiva diante das plataformas estrangeiras e dominou o mercado de mobilidade por aplicativos, uma dinâmica que aponta para o fortalecimento da soberania nacional que não encontra paralelo no Brasil.

No terceiro capítulo, analiso os dilemas históricos da sociedade do trabalho no Brasil e procuro dialogar com as questões da modernidade periférica e as dinâmicas contemporâneas do trabalho uberizado. Parto da provocação de Ulrich Beck sobre a "brasilização do Ocidente" para, a partir da crítica de Maciel (2021), reposicionar o debate: os efeitos negativos do capitalismo sempre estiveram presentes na periferia do sistema, e a precariedade só se tornou motivo de alarde quando começou a atingir o centro, ainda que de forma residual. Dialogo com a proposta de Abílio, Amorim e Grohmann (2021) de olhar para os modos de vida periféricos para compreender a generalização de formas de exploração e dominação do trabalho, demonstrando que a uberização não constitui uma novidade absoluta no Brasil, e por isso, parece inserir na vida social certo teor de naturalidade no que diz respeito às condições de trabalho. Recupero, nesse percurso, as contribuições de Cardoso (2010b) sobre a persistência das desigualdades e a "cidadania regulada" como promessa de inclusão que nunca se efetivou plenamente, bem como a leitura de Souza (2023) sobre a subcidadania como principal marca da modernidade periférica, ancorada na negação de reconhecimento social às classes populares e na naturalização da desigualdade.

Passo, então, a tratar da consolidação do trabalho em plataformas digitais no Brasil, mobilizando dados empíricos recentes que evidenciam a baixa cobertura previdenciária dos trabalhadores de plataforma, a predominância de jovens entregadores em situação de insegurança alimentar, e a precarização das condições de saúde e trabalho. Argumento que o modelo uberizado se articula à modernidade periférica na medida em que combina fatores estruturais, como a urbanização periférica e a mobilidade urbana precária, com fatores conjunturais e culturais, como a ampla adesão dos brasileiros às tecnologias digitais e a disseminação da ideologia empreendedora. O capítulo demonstra que as plataformas digitais encontram no Brasil um ambiente fértil para crescer, preenchendo lacunas deixadas pelo Estado, ao mesmo tempo que reproduzem desigualdades socioespaciais e reforçam a distinção social entre aqueles que podem pagar pelo conforto do transporte individual e aqueles que

enfrentam o transporte público precário. Nas seções seguintes, apresento a análise empírica das entrevistas, onde categorias como classe, trabalho, política e percepção sobre justiça social serão articuladas a partir das histórias de vida dos trabalhadores brasileiros e daqueles que migraram para a Alemanha.

Na quarta seção, detalho a nota metodológica, explicitando a pesquisa comparativa por contraste, os métodos qualitativos e os autores que nortearam e fundamentaram as análises das entrevistas. Parto do pressuposto de que a comparação entre Brasil e Alemanha, tendo como perspectiva a existência de uma economia-mundo, só é possível a partir de um contraste, uma vez que as realidades econômicas, sociais e políticas entre os dois países são distintas. A pesquisa empírica teve como inspiração principal as pesquisas desenvolvidas por Souza (2012; 2018), fundamentadas nos estudos empíricos de Bourdieu e Lahire e no método frankfurtiano, bem como os trabalhos de Maciel (2021) e Kühn (2007), e utilizou o método da história de vida como ferramenta para compreender o lado subjetivo dos processos de mudança social, complementado por observação e notas de campo, conversas informais e fotografias. Foram realizadas entrevistas com trabalhadores de plataformas digitais na Alemanha e no Brasil, incluindo motoristas e entregadores de aplicativos, cujos relatos foram preservados em sua autenticidade e cujos nomes foram substituídos por fictícios para garantir o anonimato.

No quinto capítulo, apresento retratos do trabalho em plataformas digitais location-based com motoristas e entregadores na Alemanha, a partir das entrevistas realizadas em Berlim e da observação de campo. O capítulo se inicia com o percurso metodológico no campo do transporte por aplicativo, destacando a especificidade da Freenow, plataforma alemã que operava no modelo de subcontratação até março de 2025, quando se retirou desse modelo na cidade de Berlim para se posicionar como intermediadora de táxis tradicionais. A análise das entrevistas com os motoristas Amin e Osman mostra que, embora o modelo de subcontratação ofereça algum nível de proteção trabalhista e renda considerada justa, ele não elimina elementos de precariedade, ainda que a condição material na Alemanha permita superar algumas inseguranças se comparadas ao Brasil.

O capítulo dá sequência aos retratos dos entregadores de aplicativos, analisando as empresas Flink, Wolt e Lieferando, que operam com contratos de trabalho e garantia de pagamento por hora, uma diferença fundamental em relação ao caso brasileiro. As entrevistas com os brasileiros Lourenço, Gabriel, André, Ian e Vitor, bem como com os indianos Zaid e Vikram, evidenciam que mesmo diante de proteções trabalhistas e seguridade social, os trabalhadores estão sujeitos a situações de precariedade, como o assédio moral e a

vulnerabilidade da condição de migrantes que, por receio de retaliação, deixam de reportar acidentes.

O capítulo demonstra, contudo, que as condições de trabalho na Alemanha são qualitativamente superiores às do Brasil, sobretudo pela garantia do salário mínimo por hora, o pagamento do tempo de espera, o fornecimento de equipamentos e a possibilidade de licença médica remunerada contrastam com a informalidade e a ausência de direitos enfrentadas pelos trabalhadores brasileiros. As trajetórias de migração qualificada e não qualificada revelam o contraste entre as condições de vida e trabalho na periferia e no centro do capitalismo, ao mesmo tempo em que apontam para a persistência de inseguranças que inibem a mobilização coletiva, muito embora os entrevistados reconheçam na Alemanha um ambiente de maior justiça social e democracia, apesar do crescimento da extrema-direita ser percebido.

No sexto capítulo, apresento retratos do trabalho em plataformas digitais no Brasil, com análise das entrevistas realizadas com motoristas e entregadores de aplicativos na cidade de Campos dos Goytacazes-RJ. O capítulo se inicia com a contextualização do transporte por aplicativos, destacando a condição de autônomos dos motoristas, a ausência de direitos trabalhistas e o debate em torno do Projeto de Lei PLP 12/24, que propõe uma regulamentação criticada por criar uma categoria de trabalhadores de segunda linha. As entrevistas com os motoristas Rodrigo e Valter Hugo e Caio são marcadas por trajetórias de "batalhadores brasileiros" marcadas por frustrações no mercado de trabalho formal, demissões, instabilidade e a busca por complementação de renda na Uber e na 99. Os entrevistados demonstram descrença na política e falta de engajamento coletivo, ainda que reconheçam a injustiça social no Brasil, e suas percepções sobre desigualdade e meritocracia refletem a legitimação da ordem social que Cardoso (2010b) e Souza (2023) analisam como característica da modernidade periférica.

O capítulo avança para os retratos dos entregadores de aplicativos, analisando as trajetórias de Apolo, Artur, Enzo e Josias, todos trabalhadores do iFood, cujas histórias evidenciam a precarização estrutural, a informalidade e a negação de reconhecimento social que atingem especialmente jovens negros e periféricos. As entrevistas revelam que esses trabalhadores enfrentam jornadas exaustivas, remuneração por entrega, ausência de direitos, riscos à integridade física e a constante ameaça de indignidade. Enquanto Apolo, politizado, critica a alienação da categoria e sonha com um espaço de formação política e mobilização coletiva, Artur, com sua "mira do futuro", busca a estabilidade do serviço público como alternativa à uberização; já Enzo e Josias, imersos na ideologia da meritocracia e no discurso da extrema-direita, naturalizam a precariedade e direcionam seu sofrimento e ressentimento

para políticas sociais e para o "outro", reproduzindo a legitimação das desigualdades. O capítulo demonstra que o modelo uberizado no Brasil se articula à precariedade estrutural e à desesperança política, mantendo os trabalhadores em trajetórias estáticas de classe.

No sétimo capítulo, busco articular uma análise geral das entrevistas a partir dos contrastes entre as trajetórias de trabalhadores de plataformas digitais no Brasil e na Alemanha, encerrando com as considerações finais da tese. A partir da figura que sintetiza as principais categorias de análise, o capítulo traz as semelhanças e diferenças contrastantes do trabalho em plataformas digitais em ambos os países, considerando elementos como o discurso das plataformas, a flexibilidade, o gerenciamento algorítmico, as formas de remuneração e as condições de trabalho. As trajetórias de vida dos entrevistados são analisadas à luz das categorias de classe, migração, renda, sindicalização e percepções sobre justiça social, permitindo compreender como o fenômeno da uberização se materializa de acordo com a posição de cada país na economia-mundo. O capítulo também aborda as implicações políticas e subjetivas desse modelo de trabalho, especialmente no Brasil, onde a ausência de contrato de trabalho e a precariedade estrutural se entrelaçam com a legitimação das desigualdades e a dificuldade de mobilização coletiva, enquanto na Alemanha as proteções formais coexistem com tensões crescentes em direção à precarização.

Por fim, nas considerações finais, retomo os principais eixos analíticos que perpassaram a tese, buscando articular os achados empíricos com as questões teóricas colocadas ao longo dos capítulos, especialmente no que diz respeito à perspectiva centro-periferia e à comparação entre Brasil e Alemanha. A partir das trajetórias analisadas e dos contrastes evidenciados pela pesquisa, problematizo o papel do Estado diante da expansão de um modelo de negócios que tende a transferir custos e riscos aos trabalhadores, especialmente na periferia do sistema-mundo. As considerações finais também apontam para outras questões que estruturam a forma como esse fenômeno se consolida, como a própria constituição moral do trabalho no Brasil. Para encerrar, indico a necessidade de imaginação social e política para a construção de alternativas que façam frente à naturalização da desigualdade e à banalização da indignidade no mundo do trabalho contemporâneo.

# 1 O TRABALHO EM PLATAFORMAS DIGITAIS: UMA LEITURA CENTRO-PERIFERIA

No contexto em que surgem e se consolidam as plataformas digitais como plataformas de trabalho, o que se pode chamar de sociedade do trabalho não está restrita às fronteiras dos Estados nacionais, visto que o mundo globalizado é altamente influenciado por decisões de atores em nível transnacional (Wallerstein, 2001; Fraser, 2002; Huws, 2022; Maciel, 2021).

Fraser (2002) chama de "problema do enquadramento desajustado" a imposição à força em um enquadramento nacional os processos que são inerentemente transnacionais. Por isso, na busca pela comparação entre o mesmo fenômeno – o trabalho em plataformas digitais *location based* – em países diferentes, como Brasil e Alemanha, há que se considerar as diferenças históricas que compõem o centro e a periferia do sistema capitalista.

O escopo teórico que usarei para dar suporte ao argumento das diferenças entre países centrais e periféricos começa na compreensão do sistema capitalista como um sistema social histórico a partir de Wallerstein (2001). Para o autor, a essência do desenvolvimento desse sistema é a intenção racional de maximizar a acumulação. A análise concreta da economia capitalista mostra que há restrições objetivas para os produtores acumularem capital, que pode ser a disponibilidade de insumos, materiais, mão de obra, clientes, capital para reinvestir, habilidade de seus competidores, dentre outros. Há outras restrições que são suscetíveis de manipulação, como determinadas regras adotadas por governos, as quais podem beneficiar ou prejudicar determinado produtor. Este pode influenciar as autoridades políticas com a finalidade de obter vantagens. Levando em consideração a compreensão do sistema capitalista, há um elemento central no processo de produção: a força de trabalho.

> Para acumular, o produtor se preocupa com dois aspectos da força de trabalho: disponibilidade e custo. O problema da disponibilidade tem sido colocado da seguinte maneira: relações sociais de produção fixas (ou seja, uma força de trabalho estável para um determinado produtor) podem ter baixo custo se o mercado for estável e a quantidade de força de trabalho for ótima em um momento dado. Mas, se o mercado para o produtor declinar, uma força de trabalho estável aumenta o custo real do produtor; e se esse mercado crescer, uma força de trabalho estável impossibilita o produtor de aproveitar a oportunidade de lucro. Uma força de trabalho variável também apresenta desvantagens para os capitalistas (Wallerstein, 2001, p. 20).

Na economia de plataformas, é vantajoso que a força de trabalho se mantenha estável. Assim, quanto maior a disponibilidade de pessoas para trabalhar prestando serviços para as empresas das plataformas digitais melhor para os produtores. Ao longo do desenvolvimento do capitalismo histórico, as cadeias mercantis se estabeleceram buscando deslocar parte dos processos produtivos para as periferias da economia-mundo, onde o custo da mão de obra é

inferior. De acordo com Wallerstein (2001, p. 33), “esse fenômeno de transferência é parte do capitalismo histórico desde que ele existe”. Nesse sentido, podemos admitir que esse fenômeno pode continuar ocorrendo estendendo-se também a outras atividades que não estejam restritas à produção industrial.

Wallerstein (2001) admite que é difícil contestar esse fenômeno como observação empírica. A questão que ele busca explicar, nesse sentido, é por que isso ocorre. Uma explicação é porque a divisão social do trabalho, que foi sendo ampliada geograficamente, foi tornando-se cada vez mais funcional e hierárquica. Assim, essa estrutura dos processos produtivos formou uma crescente polarização entre as áreas centrais e periféricas da economia-mundo. A periferia foi concentrando níveis de renda mais baixos, qualidade de vida pior, enquanto as áreas centrais concentraram, dentre outras coisas, a acumulação do capital.

Nesse processo de expansão do capitalismo enquanto uma economia-mundo, as disparidades que existiam previamente entre regiões, por questões geográficas ou históricas, foram reforçadas. Isso ocorreu, em grande parte, devido ao uso da força e outros mecanismos coercitivos que influenciaram os preços nas transações de mercado e na distribuição de recursos. Wallerstein (2001) pontua que a troca desigual não é novidade no capitalismo, uma vez que também estava presente nos sistemas anteriores. O que acontece no capitalismo como sistema histórico é a maneira como essa troca desigual pôde ser escondida. O argumento do autor é que esse mecanismo é “escondido” porque, na própria estrutura da economia-mundo capitalista, existe uma aparente separação entre o espaço da economia, que opera com uma divisão social mundial do trabalho, funcionando com o objetivo de acumular capital, e o espaço da política, o qual organiza Estados soberanos com capacidade autônoma por decisões políticas e jurisdição. O que acontece no mundo real desse sistema é que as cadeias mercantis atravessam as fronteiras dos Estados nacionais.

Os Estados nacionais têm poderes semelhantes, mas variações entre graus de poder. O argumento do autor é que a hierarquia de poder entre os Estados pode ser medida, principalmente, pela capacidade efetiva que uma nação tem de promover, ao longo do tempo, a concentração de capital acumulado dentro de suas fronteiras em comparação com Estados rivais. A existência dessa hierarquia, na prática, provê limitação à autonomia dos Estados (Wallerstein, 2001). Segundo a análise de Dardot e Laval (2016), no neoliberalismo, a concorrência entre os Estados foi exacerbada. Primeiro, porque as intervenções feitas pelo FMI e pelo Banco Mundial estimularam a concorrência, como a lei da economia nacional, tanto para os produtores estrangeiros quanto para os produtores nacionais. A partir disso, foram colocados, como uma necessidade, alguns tipos de reformas nos sistemas institucionais e sociais, com

vistas a "aumentar a capacidade de reação das empresas, diminuir a pressão fiscal sobre os rendimentos do capital e os grupos mais favorecidos, disciplinar a mão de obra, baixar o custo do trabalho e aumentar a produtividade" (Laval; Dardot, 2016, p. 198-199). Nesse contexto, os Estados estão cada vez mais submetidos a uma dinâmica da globalização que trabalha para se tornar uma fatalidade.

> Os Estados tornaram-se elementos-chave dessa concorrência exacerbada, procurando atrair uma parte maior dos investimentos estrangeiros pela criação de condições fiscais e sociais mais favoráveis à valorização do capital. Assim, contribuíram amplamente para a criação de uma ordem que os submete a novas restrições que, por sua vez, levam a comprimir salários e gastos públicos, reduzir "direitos adquiridos" considerados muito onerosos e enfraquecer os mecanismos de solidariedade que escapam à lógica assistencial privada (Laval; Dardot, 2016, p. 199).

Aqui, cabe destacar uma diferença importante entre as teses de Wallerstein e as de Dardot e Laval. Enquanto o primeiro compreende o capitalismo como sistema histórico, uma realidade concreta e singular, e critica as análises que propõem que ocorrem transformações fundamentais nesse sistema, os últimos argumentam que o neoliberalismo transformou profundamente o capitalismo e está transformando profundamente as sociedades. Dardot e Laval não exploram, em profundidade, as diferenças dos impactos neoliberais no centro e na periferia. No entanto, é possível pensar, a partir dessa análise, as consequências do projeto neoliberal em países periféricos, dado que "o novo capitalismo está profundamente ligado à construção política de uma finança global regida pelo princípio da concorrência generalizada" (Laval; Dardot, 2016, p. 202). Nesse sentido, conforme os autores argumentam, o fortalecimento do capitalismo financeiro no neoliberalismo traz consequências, sobretudo sociais, as quais fazem as forças de trabalho competirem em escala mundial.

A relação entre centro e periferia nas cadeias mercantis transnacionais consiste, em geral, na transferência de parte do lucro total produzido nas áreas periféricas para as áreas centrais, que são as "ganhadoras". Historicamente, o deslocamento de excedentes para o centro permitiu que grande quantidade de recursos ficasse disponível para aumentar o grau de mecanização, com consequente vantagens competitivas para os produtores do centro, que podiam manter sua posição na economia-mundo (Wallerstein, 2001).

Wallerstein (2001) ainda argumenta que essa disparidade criou também a motivação política para a formação de aparatos estatais fortes, com capacidade de pressionar os países periféricos a aceitarem e promoverem jurisdições que perpetuassem essa lógica, inclusive na questão do trabalho. "[...] Assim, o capitalismo histórico criou diferentes níveis de salário, os

quais se tornaram dramaticamente divergentes nas diferentes regiões do sistema-mundo" (Wallerstein, 2001, p. 30).

O capitalismo histórico expande o seu âmbito geográfico ao longo do tempo. O desenvolvimento tecnológico, a busca e a criação de novos mercados e a busca por força de trabalho de baixo custo são as principais razões que explicam essa expansão. Especialmente em fases de estagnação da economia-mundo, a incorporação de novas áreas e novas forças de trabalho ao sistema serve para contrabalançar a queda de lucros (Wallerstein, 2001). Na economia de plataformas, uma empresa se consolida como "vencedora" e atrai mais investimentos na medida em que expande o seu mercado. O fato de estar presente em diversos países – como as plataformas analisadas nesta pesquisa – serve como propaganda para o investimento do capital. As diferentes jurisdições nos Estados nacionais não têm representado, necessariamente, um impedimento e nem sempre oferecem resistência ao modelo de negócios das plataformas, especialmente no que diz respeito ao trabalho.

É esperado que o deslocamento de processos econômicos para determinadas áreas geográficas, com mão de obra mais barata, provoque também um aumento salarial em alguns segmentos da força de trabalho. Quando Wallerstein (2001) escreveu, essa transferência ocorria, principalmente, nas indústrias automobilística, siderúrgica e eletrônica. No caso do "proletariado de serviços" (Antunes, 2018), como os trabalhadores de plataformas digitais, esse aumento salarial pode nem ocorrer ou se dar em uma escala insignificante, visto que a massa de trabalhadores é composta efetivamente por quem realiza o serviço, como entregadores e motoristas. Retomando Wallerstein (2001), alguns rearranjos ocorreram nesse sistema, beneficiando áreas periféricas. O autor é crítico ao caracterizar esse processo como desenvolvimento, uma vez que a polarização global do sistema não se dissolveu, o que dialoga com a teoria da dependência marxista brasileira.

Além da dicotomia centro e periferia, o conceito de semiperiferia[1] também é utilizado na tentativa de compreender as transformações na economia-mundo e as economias ditas "emergentes", como o próprio Brasil. O próprio Wallerstein (1975, 1984 *apud* Domingues, 2012) introduziu o conceito de semiperiferia buscando captar a mudança empírica no plano teórico: "a semiperiferia não seria uma posição fixa, mas sim um ponto na ascensão/queda dos países na divisão internacional do trabalho" (Domingues, 2012, p. 18, tradução nossa).

[1] O conceito de semiperiferia é permeado por debates, os quais não me aprofundarei nesta tese. Domingues (2012) coloca esse conceito em uma perspectiva interessante e atual. Entretanto, para fins de posicionamento teórico, esta pesquisa se aterá a uma leitura centro-periferia.

As dinâmicas do capitalismo contemporâneo e a capacidade política dos Estados nacionais trouxeram mudanças relevantes na configuração de alguns países no sistema econômico global. Os "BRICS" fazem parte desse contexto atual. Domingues (2012) criticou essa terminologia explicando que, embora existam transformações significativas em curso, estas não alteraram as estruturas básicas das quais a economia global se expande e, portanto, é importante ter em vista o desenvolvimento "desigual e combinado" do capitalismo, tanto para interpretar o presente quanto o passado. Como discutirei no terceiro capítulo, na interpretação de Domingues (2012), o Brasil ascendeu, nas últimas décadas, a uma posição semiperiférica por ter se industrializado mais que qualquer outro país da América Latina.

Harvey (2010) também traz a compreensão de que a atividade capitalista produz o desenvolvimento geográfico desigual. Para o autor, as divisões territoriais e espaciais do trabalho, como a distinção cidade-campo, surgem dos processos interativos de trocas no espaço. Dessa forma, a atividade capitalista produz um desenvolvimento geográfico desigual, especialmente na busca por vantagens competitivas: "impelidos pela concorrência, capitalistas individuais buscam obter vantagens 'competitivas' no interior dessa estrutura espacial, tendendo, portanto, a ser atraídos ou impelidos a mudar para os locais em que os custos sejam menores ou as taxas de lucro maiores" (Harvey, 2010, p. 82-83). Portanto, o capital excedente procura, em diferentes lugares, oportunidades de lucro que ainda não se esgotaram, além disso, as vantagens de localização funcionam para o capitalista de forma semelhante às vantagens tecnológicas, podendo, em muitos casos, se substituírem.

Para a teoria da dependência marxista, no século XIX, as relações da América Latina com os centros capitalistas formaram uma estrutura definida que iria determinar o sentido do desenvolvimento posterior desses países. Assim, as nações europeias se especializaram nas atividades industriais e de serviços enquanto contaram com os meios de subsistência de origem agropecuária dos países latino-americanos, formando, dessa maneira, uma relação de dependência. Ainda na fase do capitalismo industrial, a oferta de alimentos baratos da América Latina ajudou a reduzir o custo da força de trabalho nos países centrais, uma vez que são parte essencial dos bens-salário; portanto, foi possível aumentar os lucros dos capitalistas. Além da sua capacidade para ofertar alimentos no mercado mundial, posteriormente, a América Latina também se inseriu na economia internacional capitalista como produtora de matérias-primas industriais (Marini, 1973).

Enquanto os países centrais buscavam incrementar as forças produtivas por meio de investimentos constantes de capital, os países latino-americanos, para manter a acumulação do capital na troca desigual com o mercado mundial, aprofundavam a exploração do trabalhador

por meio da intensificação do trabalho, da prolongação da jornada e de baixos salários. Quando a América Latina ingressa na industrialização, essa conformação dependente com o mercado mundial permanece, a indústria cresce em função de fatores externos, novamente, através de uma superexploração do trabalho. Essa conformação foi reproduzida até que correspondesse a uma nova divisão internacional do trabalho, cujo papel da industrialização latino-americana se tornou o da produção das etapas inferiores da produção industrial. Essa lógica dificultou a transição para um modelo que poderia se basear em melhores condições de trabalho e ampliação do consumo popular interno (Marini, 1973).

O ponto central da análise de Marini (1973) é que essa estrutura do capitalismo dependente, na qual se posiciona o Brasil, está estabelecida e, ao se reproduzir, explicaria a persistência de padrões de superexploração do trabalho. Inclusive, poderia explicar a reprodução desses padrões na atualidade no trabalho em plataformas digitais, ainda que não estejamos mais tratando da industrialização. Em síntese, Marini (1973[2]) demonstrou em seu ensaio sobre a dialética da dependência que:

> [...] a produção capitalista, ao desenvolver a força produtiva do trabalho, não suprime, e sim acentua, a maior exploração do trabalhador; e, segundo, que as combinações das formas de exploração capitalista se levam a cabo de maneira desigual no conjunto do sistema, engendrando formações sociais distintas segundo o predomínio de uma forma determinada.

Por outro lado, outra interpretação da teoria da dependência por Cardoso e Faletto (2010a) não compreendem a situação de dependência e desenvolvimento na América Latina como algo determinado como em Marini. Esses autores compreenderam que o processo de desenvolvimento nesses países não foi homogêneo, e por isso falam em "desenvolvimento dependente-associado" para mostrar que os interesses de grupos dominantes locais também tiveram um papel importante e conciliáveis com os interesses internacionais e com a economia mundial. Importante destacar que a teoria da dependência é composta por uma pluralidade de contribuições que compartilham o elemento comum de identificar uma posição subordinada e atrasada no contexto internacional (Domingues, 2012).

Cardoso e Faletto (2010, p.10) acredita que a proposição proposta em seu livro fez "uma das primeiras caracterizações do que se designa hoje globalização", uma vez que são críticos a compreender a situação de dependência dos países latino-americanos e, especialmente do Brasil, a partir da concepção mecânica da 'lógica do capital'. Entretanto, seus críticos afirmam que a interpretação de Cardoso responsabiliza o Estado pelos problemas brasileiros, a partir da

[2] A referência consultada não é paginada.

tese do ‘patrimonialismo’. Ademais, sua atuação intelectual e política eram despossuídas de uma crítica efetiva ao capitalismo dependente” (Ribeiro; Pinho, 2024).

Cardoso se opôs às teses sobre a dependência que eram utilizadas como explicativas do quadro econômico brasileiro, a partir das quais era possível fazer uma leitura que o desenvolvimento na periferia seria inviável. Também se opôs à tese da superexploração do trabalho, uma vez que considera que podem existir formas complexas de exploração (Ribeiro; Pinho, 2024). Essa interpretação da dependência, que não considera a reprodução de padrões de desigualdades como pré-determinada, poderia oferecer uma maior margem para ações nacionais, com certo grau de autonomia.

Sob essa perspectiva, pensando o objeto de pesquisa em questão, poderia haver abertura para ações que entrem em conflito com a lógica do capital externo e defenda os interesses locais, como parece ser o caso da Alemanha, descrito no capítulo dois. Na prática, o que parece acontecer, muitas vezes, é que o interesse de grupos dominantes locais se associa aos interesses do capital internacional. No caso aqui estudado, a empresa iFood é um ótimo exemplo, uma vez que é uma empresa brasileira e poderia ter sido estruturada sob outra lógica, fornecendo condições mais dignas de trabalho e alternativas ao modelo que surgiu, especialmente nos Estados Unidos. Entretanto, opera sob investimentos do capital internacional na lógica da superexploração do trabalho.

A relação entre as empresas de plataformas digitais e os Estados nacionais tem sido marcada por conflito. Essas empresas sustentam o discurso que são empresas de “tecnologia” e buscam evitar, assim, uma regulamentação forte. Essa tensão entre interesses capitalistas e a classe trabalhadora organizada tem sido historicamente mediada pelo Estado, que ora se curva aos interesses do capital, ora revê o próprio papel na distribuição de recursos.

Wallerstein (2001) argumentou que, no contexto do Estado moderno, o poder de controlar relações de produção e impor regulamentos às forças de trabalho recalcitrantes implicou em consequências para a acumulação de capital. O poder de cobrar impostos, por exemplo, “foi um dos meios mais imediatos através do qual o Estado ajudou o processo de acumulação de capital em favor de alguns grupos ao invés de outros” (Wallerstein, 2001, p. 47). Nesse mesmo sentido, Huws (2022) tratou da inversão que ocorre com o Estado de bem-estar social britânico, em que as políticas neoliberais beneficiam empresas privadas e indivíduos ricos desproporcionalmente.

O Estado se tornou um ator importante na regulação do trabalho, especialmente com o desenvolvimento do direito do trabalho, que conferiu, segundo Castel (1998), uma dimensão coletiva aos contratos de trabalho, criando um estatuto social de assalariado, o qual transformou

uma relação que antes fora individual. O autor destaca que a introdução da relação salarial moderna se consolidou no período da industrialização no fordismo. Nesse contexto, Castel (1998) analisa como a relação salarial deixou de ser apenas a retribuição pontual de uma tarefa e se constituiu como uma relação que assegura direitos, dá acesso a subvenções extratrabalho, como auxílios em caso de doenças, acidentes e aposentadoria, e permite uma participação na vida social. Embora sua análise foque no Estado de bem-estar social francês, essa concepção de sociedade salarial também está presente no caso brasileiro, onde os direitos vinculados ao trabalho foram institucionalizados com a Consolidação das Leis Trabalhistas (CLT).

No Brasil, entretanto, a promessa civilizatória do direito do trabalho a partir da legislação social do período Vargas nunca foi capaz de incorporar totalmente as populações que migraram do campo para as cidades buscando melhores condições de vida. Podemos dizer que a criação desses direitos foi importante para produzir um ambiente de expectativas de vida digna para grande parte dos brasileiros:

> Tomo como ponto de partida o conceito de "cidadania regulada", para mostrar que ela constituiu uma promessa de incorporação social das massas até então desdenhadas pelo processo de construção da nação, promessa de grande impacto sobre os projetos, esperanças, horizontes de expectativas e sobre a práxis das populações que vivem do trabalho no país, de consequências duradouras para a sociabilidade desigual (Cardoso, 2010b, p. 218).

O Estado brasileiro, contudo, não tinha a capacidade real de garantir esses direitos. O conceito de "cidadania regulada", de Santos (1979), é muito pertinente (e atual), porque era cidadão de direito apenas quem se enquadrava nos requisitos definidos pelo Estado, na maior parte do tempo, a cidadania permaneceu como uma promessa de inclusão. Portanto, as normas legais instituídas por Vargas encontraram inúmeros desafios para ter efetividade. Nesse período, o capitalismo regulado e sua dinâmica das relações de classe tiveram seu primeiro elemento de estruturação para a sociabilidade capitalista brasileira (Cardoso, 2010b).

O processo de criação dos direitos trabalhistas no Brasil durante o período Vargas não partiu de um modelo clássico, como analisado por Oliveira Vianna, em que o trabalhador precisaria lutar por direitos, ao contrário, os direitos estavam ali e o trabalhador precisaria "encontrar os meios para se titular aos benefícios sancionados, meios que o próprio Estado oferecia" (Cardoso, 2010b, p. 223).

Nas sociedades centrais, tal qual a relação salarial, a relação de trabalho foi desenvolvida junto à necessária moralização do povo, em que a racionalização do processo de trabalho foi fundamental e, depois, o acesso a novas formas de consumo através do salário e de direitos sociais (Castel, 1998). Como analisado por Bourdieu (2021), a economia capitalista necessita

da apropriação de um estilo de vida racional, baseado na calculabilidade e nos esquemas de pensamento e ação de um "habitus econômico". O desenvolvimento dessa consciência não é algo natural, mas fruto de circunstâncias históricas e sociais específicas. Para ele, o desenvolvimento de consciência voltada para o futuro somente é possível a partir de pelo menos um mínimo de segurança de emprego e renda. Somente essa consciência de futuro, que requer capacidade de planejamento individual, torna real o comportamento baseado na racionalidade e na calculabilidade (Dörre, 2015).

> A mira do futuro depende estritamente, em sua forma e em sua modalidade, das potencialidades objetivas que são definidas para cada indivíduo por seu estatuto social e por suas condições materiais de existência. O projeto mais individual nunca é senão um aspecto das esperanças estatísticas que estão associadas à classe (Bourdieu, 2021, p. 107).

Souza (2023) buscou criticar a ideia que apenas o mercado e o Estado são entes estruturantes da dinâmica social. Se fosse apenas essa a questão, uma vez que o Brasil importou de fora para dentro o mercado e o Estado com a "europeização" da primeira metade do século XIX, as diferenças em sociedades centrais e periféricas seriam mínimas, no entanto sabemos que tais contrastes são profundos. A explicação para tal é que inexiste, na periferia, o consenso valorativo que acompanha o mesmo processo na Europa e na América do Norte, por exemplo, o consenso acerca da necessidade de homogeneização social e generalização do tipo de personalidade e de economia burguesa a todos os estratos sociais, tal qual o "habitus econômico" tratado acima. Nesse contexto, o imaginário social que compõe uma sociedade é fundamental para a concretização da organização social: "uma ordem moral estipula as obrigações e os direitos que configuram e organizam a nossa relação com os outros. Obrigações políticas, por exemplo, são uma extensão ou aplicação desses vínculos morais mais amplos e mais fundamentais" (Taylor, 2003, p. 3 *apud* Souza, 2023, p. 114).

Esse padrão de modernização, que impõe práticas institucionais sem o lastro valorativo que permita articulação, reflexividade e consciência a longo prazo de seus dilemas e contradições, é o que Souza (2023) interpreta que houve no processo de modernização brasileiro: uma "revolução encapuzada", como chamou Florestan Fernandes, ou uma "revolução passiva", como chamou Werneck Vianna. A continuidade do nosso processo de modernização ganha um outro patamar com o Estado autoritário e modernizador que se consolida a partir de 1930, o qual também continua a formar um padrão especificamente periférico de cidadania e subcidadania (Souza, 2023).

O padrão de desigualdade que, para Cardoso (2010b), permanece no Brasil até hoje, é também para Souza (2023) a principal consequência do processo de modernização periférico. A consequência disso é uma sociedade em que a noção de cidadania e de "ser gente" não é generalizada. Nesse contexto, Souza (2023) coloca como fundamental o tema do reconhecimento para pensar a modernidade central e a periférica. A partir de sua análise do filósofo Charles Taylor, Souza (2023) compreende que o reconhecimento está ligado às formas de atribuição de respeito e autoestima e forma questões da identidade individual e coletiva. Nesse sentido, como reivindicar o "mínimo civilizatório" em condições de trabalho se a subcidadania é a principal marca da nossa modernidade periférica? Ainda, como no caso brasileiro do trabalho em plataformas, em que se vive dia a dia, pode haver uma mira do futuro digna? O autor argumenta que a reprodução dessa desigualdade no tempo está relacionada à negação de reconhecimento social às classes sociais mais baixas, que não permite a sua superação.

Entre interpretações, convergências e divergências entre os autores que buscaram explicar a persistência das desigualdades sociais abissais no Brasil, o que converge, sem dúvida, é a constatação de uma massificação de trabalhadores precários, sem direitos ou com poucos direitos garantidos, vivendo em uma constante ameaça de indignidade.

Uma análise mais contemporânea sugere que a dinâmica capitalista brasileira tem características internas próprias, que explicam um padrão de gestão "predatório", para além do poder que o capital internacional tem em países periféricos como o Brasil. Para Filgueiras (2017, p. 31):

> A vigência de um padrão de gestão do trabalho predominante predatório no Brasil não se relaciona, necessariamente, com o conceito de superexploração do trabalho inserido no debate da dependência (a partir de Marini, 1973). Pelos fatores resumidamente elencados, o capital internacional permanece exercendo um papel relevante na dinâmica da extração de riqueza social. Contudo, a exploração acentuada do trabalho no Brasil parece ter um caráter, em grande medida, endogeneizado e reproduzido pela dinâmica da luta de classes internamente.

Filgueiras (2017) argumenta que os empregadores no Brasil gerenciam a força de trabalho de forma predatória, sem que isso seja em decorrência, necessariamente, da necessidade de compensação do capital internacional, como sugeriu a teoria da dependência, mas sim uma prática inscrita no *habitus* dos empresários brasileiros.

Em outra abordagem também atual, Antunes (2018, p. 22) compreende que, "na periferia, o proletariado nasceu eivado da condição de precariedade", por isso que, no presente, as condições de superexploração assumem novas configurações. O autor problematiza as

diferenças entre centro e periferia ao argumentar que, nos países centrais, empiricamente verificou-se a emergência recente de trabalhos precarizados que não encontram simetria com o que ocorre nos países periféricos.

A relação assimétrica entre centro e periferia perdurou ao longo do século XX, quando os países centrais viviam anos gloriosos do capitalismo e "remeteram para fora de seus territórios todos os problemas sociais, ambientais, políticos e econômicos produzidos pelo sistema em sua totalidade" (Maciel, 2024, p. 167). Para Maciel (2024), o mundo globalizado em mudança, percebido por Ulrich Beck, ao prever a situação de precariedade laboral que existiria na Alemanha, é a constatação que os países centrais não conseguem mais proteger seus territórios das realizações negativas do sistema-mundo.

Na economia de plataformas no Brasil, como veremos adiante, a insegurança trazida pelo modelo de negócio das plataformas digitais não representa uma novidade no mercado de trabalho e, portanto, parece inserir na vida social certo teor de naturalidade no que diz respeito às condições de trabalho. Isso corrobora a ideologia que fundamenta as plataformas como "intermediadoras", eximindo-as de obrigações em relação aos trabalhadores e ao Estado.

As condições estruturais que se colocam no capitalismo enquanto um sistema-mundo, integrado e globalizado, chamado ora de neoliberalismo (Laval; Dardot, 2016), ora de novo capitalismo (Sennett, 2015), ora interpretado como um novo espírito do capitalismo (Boltanski; Chiapello, 2009), trouxeram implicações importantes para a sociedade do trabalho e para os indivíduos, impondo formas específicas na vida social. Castel (1998) aponta que, em todo o mundo, cresce uma vulnerabilidade de massa e, por isso, o autor fala em metamorfose da questão social, uma vez que é necessário fazer face a uma vulnerabilidade após proteções.

Um aspecto empírico importante são as reformas trabalhistas recentes que aconteceram em países centrais e periféricos, a fim de atender às demandas e pressões do mercado global. No Brasil e na França, as reformas trabalhistas que ocorreram entre 2016 e 2017, a exemplo da comparação de Cardoso e Azaïs (2019), trouxeram mudanças em direção à flexibilização dos contratos de trabalho, redução dos custos de demissão, redução de direitos, individualização das relações contratuais, aumento de formas contratuais precárias e instáveis, diminuição da relevância dos sindicatos. Os objetivos das reformas, apesar de Brasil e França ocuparem lugares muito distintos na divisão internacional do trabalho – salientam os autores –, eram espantosamente semelhantes: modernização das relações de trabalho, geração de empregos, combate ao desemprego, crescimento econômico, geração de renda e melhoria das condições de trabalho, dentre outros. Entretanto, essa pesquisa mostrou que esses objetivos não foram atingidos, ao menos no recorte temporal analisado. No Brasil, a redução da informalidade não

ocorreu com a nova legislação trabalhista, e a leve retomada da economia tornou mais precário o perfil ocupacional, já os indicadores na França mostraram uma contínua deterioração dos contratos de trabalho.

Outro fator relevante a destacar, de acordo com Cardoso e Azaïs (2019), é que no caso francês não existe algo que se aproxime da informalidade brasileira, uma vez que todos os ocupados têm contratos de trabalho, ainda que seja em um modelo "fora do padrão", com contratos temporários e indeterminados. Essa comparação é útil para pensar o caso em questão, pois a Alemanha, assim como a França, não tem uma estrutura de mercado de trabalho que se aproxime do Brasil no que diz respeito à massa de pessoas na completa informalidade.

Nesse sentido, a reforma trabalhista parece que aprofunda as questões estruturais do mercado de trabalho brasileiro. Filgueiras (2017) destaca que a reforma trouxe ainda uma série de ataques à saúde e à segurança dos trabalhadores. Há mudanças significativas no que concerne aos limites à exposição a condições e agentes insalubres e também em relação aos parâmetros relativos ao tempo de trabalho e descanso, bem como nas formas de contratação de trabalhadores.

Um dos traços mais importantes desse novo capitalismo é a normalização da flexibilidade, não apenas nos processos produtivos com o Toyotismo, mas na vida social e no trabalho. Segundo Sennett (2015), ao atacar a burocracia rígida e enfatizar o risco, a flexibilidade aparenta dar às pessoas mais liberdade para moldar suas vidas. No entanto, o que a nova ordem impõe são novos controles, que são, muitas vezes, difíceis de entender. A flexibilidade atinge as classes sociais de forma distinta: "como imperativo moral e ideologia, a flexibilidade afeta a todos. Como realidade empírica de trabalho, a diferença é grande" (Maciel, 2021, p. 235). Para a classe média, seja no centro ou na periferia, a flexibilidade no trabalho não significa, necessariamente, precariedade, mas a disposição para mudanças. Para as classes populares, a flexibilidade está diretamente relacionada à insegurança (Maciel, 2021). Nesse imperativo, "as pessoas não sabem que riscos serão compensados, que caminhos seguir" (Sennett, 2015, p. 9).

Para Dardot e Laval (2016), o que acontece no neoliberalismo é a extensão e a intensificação das lógicas de mercado e da concorrência em todas as esferas da vida. Especialmente, tem efeitos sobre a organização do trabalho e sobre as formas de emprego da força de trabalho. A gestão neoliberal, que pode ser chamada também de "coerção flexível" ou "autonomia controlada", faz com que as coerções da rentabilidade financeira sejam interiorizadas pelos indivíduos na forma de eficiência produtiva e desempenho individual. Mover os indivíduos para ações desejadas do mercado supõe criar condições que os obriguem

a trabalhar e se comportar como agentes racionais, cuja alavanca de disciplina é, muitas vezes, o medo do desemprego e da precariedade. Os efeitos dessa nova gestão são a intensificação do trabalho, a individualização e a redução das formas coletivas de solidariedade. Ao contrário do que pode parecer, para os autores, a mudança do "autogoverno" foi obtida, principalmente, pelo controle da subjetividade operado de forma eficaz quando a ameaça de desemprego está no horizonte de todo assalariado.

Todo esse quadro macroestrutural da sociedade do trabalho se tornou ainda mais evidente durante e após a pandemia de covid-19, que acelerou as tendências sociais de precarização e subjetivação do trabalho (Marques; Silva, 2024). As consequências da pandemia intensificaram a realidade social desigual, especialmente nos países do Sul Global, na periferia do capitalismo, onde altos índices de precarização e de desemprego, existentes antes da pandemia, facilitaram a contaminação da covid-19, principalmente onde vive a classe trabalhadora das periferias, causando índices de mortalidade mais intensos. A pandemia também sepultou, para Antunes (2024), as teses do fim do trabalho, uma vez que as decisões políticas do *lockdown* mostraram que sem trabalho vivo não há valorização do capital, por isso, o capital global pressionou para a volta da produção.

O trabalho que precisou continuar a ser realizado por aqueles que não tinham a opção de parar de trabalhar escancarou a hierarquia moral da sociedade do trabalho. Nesse contexto, Maciel (2024, p. 165) observa que:

> A dignidade da pessoa humana é um dos princípios centrais de nossa hierarquia moral de valores no Ocidente, como pode ser visto no ditado que diz que "todo trabalho é digno", mas ele apenas obscurece a realidade de descartabilidade e inutilidade vivida por milhões de pessoas no mundo hoje. Tal realidade, que sempre foi a marca central de países periféricos como o Brasil, agora corrói também o seu centro, lançando todo o sistema global em uma condição indigna, estruturada pelo capitalismo indigno, o que pôde ser visto com toda a nitidez nos piores momentos da pandemia.

Entre esses trabalhadores, destacam-se os ditos autônomos das plataformas digitais, com enfoque nos entregadores de aplicativos, que prestaram um serviço essencial durante a pandemia. É sobre esse tipo de trabalho em plataformas digitais que irei desenvolver na próxima seção.

## 1.1 As plataformas digitais como plataformas de trabalho em um sistema-mundo

As Tecnologias da Informação e Comunicação (TICs), que abrangem as plataformas digitais utilizadas para o trabalho, trouxeram novos contornos para as transformações em curso. Essas novidades não têm relação apenas com o avanço tecnológico, tampouco com a acelerada

difusão das plataformas, mas, principalmente, se relacionam com a financeirização do capitalismo, com a capacidade de centralização do poder e o recrutamento de trabalhadores em localizações diversas, bem como com o neoliberalismo, na medida em que os Estados são pressionados para criar condições fiscais e sociais mais favoráveis à valorização do capital (Laval; Dardot, 2016).

As plataformas digitais de trabalho em sua diversidade de atividades, são modelos de negócios desregulados que surgiram principalmente no Vale do Silício nos Estados Unidos com investimentos do capital de risco (Slee, 2017). O modelo foi difundido em outros países e diversificado, fazendo surgir também plataformas locais que não estão buscando um formato disruptivo como o da Uber e adjacentes.

É fundamental salientar que a expansão desse modelo como plataformas de trabalho não ocorre apenas por consequência dos avanços e possibilidades tecnológicas atuais, uma vez que essas tecnologias não são neutras, como destacam Marques *et al.*, 2022 *apud* Marques; Silva, 2024, p,.191:

> Como tal, ao expressar diferentes situações de trabalho, posicionamentos e relações sociais do trabalho digital, as plataformas não são facilitadores técnicos neutros. Pelo contrário, reforçam as desigualdades econômicas, políticas e sociais em curso.

As plataformas digitais que se apresentam como mediadoras de uma relação têm como contexto e espírito da nossa época uma aceitação tácita de que a tecnologia adentra nossas vidas com a única e exclusiva função de facilitá-la. Slee (2017) expôs que a Uber, com poucos anos de operação, desejava ser vista como "um futuro inevitável da tecnologia". Está explicito nos termos e no discurso com os quais a Uber e outras plataformas semelhantes se apresentam que o meio é 'neutro' e que a tecnologia tem como objetivo principal mediar uma relação.

Cassino, Souza e Silveira (2022) propõem pensar que estamos lidando com as tecnologias a partir de uma aceitação quase ingênua acerca da coleta, armazenamento e processamento de dados por grandes plataformas (as *big techs*) do Norte Global. Os autores chamam esse processo de 'colonialismo de dados'. Segundo Silveira (2022), existe um "epistemicídio" quando questões importantes são encobertas e ofuscadas com base na "dúvida sobre a crença de que as empresas e plataformas digitais são neutras e que não interferem em nosso cotidiano, exceto para nos servir" (Silveira, 2022, p. 36). Esse autor recupera o termo "alienação técnica" (Simondon, 2007 *apud* Silveira, 2022) para tratar da "ignorância ativa" sobre como funcionam e se dão os processos tecnológicos. De acordo com ele, essa alienação é uma condição que contribui para a colonialidade, uma vez que ofusca as redes de submissão

e os processos econômicos, políticos e sociais envolvidos. Ao contrário, Silveira traz a perspectiva de que as escolhas algorítmicas são carregadas de valores, noções e decisões políticas.

A gestão algorítmica é um dos mecanismos utilizados pelas plataformas digitais que torna os processos de gestão e de poder opacos já que não sabemos exatamente como as plataformas coletam dados, controlam, vigiam e induzem o comportamento de trabalhadores. Para Morozov, 2018, p.23 *apud* Oliveira, 2020 p.4 "as empresas-aplicativo customizam e estruturam o mundo de maneira pouco transparente". Assim, os trabalhadores e usuários apenas tentam deduzir a operacionalidade do algoritmo através de suas ações. Enquanto isso, diversas estratégias são utilizadas pelas empresas-aplicativo, sendo uma delas a "gamificação" que nada mais é do que uma nova maneira de organizar o tempo de trabalho, sobretudo, com a finalidade de extrair mais produção assim, as empresas utilizam truques de videogame para estimular a produtividade, através da coleta e "mineração" dos dados (Oliveira, 2020).

Essa estratégia vem sendo desvelada, e, em alguns casos, sendo reconhecida como mecanismo de controle do trabalho. A Suprema Corte Alemã, por exemplo, entendeu que os trabalhadores da Uber são controlados pelo algoritmo e existe uma "gamificação" que estimula o comportamento dos motoristas, estando claro, portanto, que há subordinação (Carelli, 2020).

O modelo das plataformas digitais globais, que expandem sua atividade para vários países, são, em geral, corporações que procuram se sobrepor as soberanias nacionais, suas legislações e cultura, imputando em novas maneiras de trabalhar, se relacionar, consumir, se deslocar. Sennett (2015) já havia chamado atenção para este ponto: são as novas instituições que ocupam altos setores da economia, exercem imensa influência cultural e indicam nova formulação das capacidades e capacitações pessoais, a cultura do consumo, as quais influenciam na política. Huws (2022, p.121) traz essa problemática para a questão do trabalho e procura abrir horizontes possíveis para a sociedade do trabalho:

> Grandes quantidades de dados sobre os trabalhadores e seu desempenho estão sendo acumuladas pelas corporações, com pouca ou nenhuma fiscalização ou responsabilidade. O princípio da universalidade, que sustentava o modelo de direitos trabalhistas do século XX foi significativamente erodido, e, mesmo quando os direitos existem na lei, estabelecer sua elegibilidade tornou-se um processo burocrático tão confuso que muitos são incapazes de reivindicar aquilo a que têm direito. Há claramente necessidade urgente de um novo acordo trabalhista.

O desafio que está posto diz respeito às próprias questões que o neoliberalismo engendra. Os Estados nacionais mantêm alguma autonomia, mas essa autonomia é por vezes enfraquecida por poderes supranacionais (Laval; Dardot, 2016), como é o caso das *big techs* e

das plataformas digitais, como Amazon, Uber, etc. Isso impõe, portanto, um dilema político: como regulamentar e melhorar o trabalho em plataformas digitais, que são, ao mesmo tempo, globais e locais? De acordo com Huws (2022, p. 164), "o Estado-nação é o foco primordial da atenção política e é ele que define a abrangência das políticas praticadas". Na ordem globalizada, os fluxos internacionais do capital restringem as capacidades de governança dos Estados nacionais (Fraser, 2002).

Logo, assumir o controle do Estado-nação continua sendo o objetivo de qualquer partido político, entretanto o dilema que se apresenta parece estar justamente numa demanda que transborda os limites nacionais:

> Seus poderes para promover mudanças são bastante limitados em um mundo em que tantas das principais que moldam nosso dia a dia são tomadas por empresas internacionais com sede em outras partes do mundo, empresas que controlam o acesso a informação, como o Facebook e o Google, Apple ou Microsoft que determinam como acessamos essas informações e como trabalhamos. Amazon, que controla nossas compras e a maneira como as mercadorias chegam até nós [...]. Sempre que usamos uma plataforma como Uber ou Airbnb, uma porcentagem do que pagamos vai para uma empresa global – sob condições que podem ser alteradas arbitrariamente sem consulta nem consentimento. Tais plataformas, portanto, não são apenas determinantes para as condições da vida diária, como também estão extorquindo pagamentos que poderiam totalizar mais do que pagamos aos nossos próprios governos em impostos (Huws, 2022, p. 165).

Isso retoma a questão colocada por Wallerstein (2001): no capitalismo histórico, os Estados nacionais "escondem" o mecanismo da troca desigual da acumulação do capital na economia-mundo. A questão do dilema político colocado por Huws, entretanto, permanece, uma vez que assumir que o Estado-nação (especialmente na periferia) não tem poder para regulamentar a economia de plataformas e melhorar a vida dos trabalhadores é conceder poder irrestrito a essas empresas-plataforma.

A proposta trazida por Fraser (2002, p. 17), no contexto em que a globalização está a descentrar o enquadramento nacional do Estado nacional enquanto única instância que contém em si e regula a justiça social, é "colocar as questões no plano devido: tem de se determinar quais os assuntos que são verdadeiramente nacionais, quais são locais, regionais ou globais". Como Huws (2022), Fraser (2002) compreende que muitos processos econômicos que regem a distribuição são transnacionais, no entanto os mecanismos redistributivos herdados do período fordista se situam na escala nacional. Instituições, como a União Europeia, buscam eliminar o desajustamento desses processos, mas também manifestam graves problemas de justiça, internamente e externamente.

Também nesse sentido, Bauman (2007, p. 31) traz o conceito de "globalização negativa" para argumentar que "não há nem pode haver soluções locais para problemas originados e reforçados globalmente". Assim, a democracia e a liberdade não podem estar seguras em um único país ou em um conjunto de países. Ou seja, ainda que a conclusão desta pesquisa fosse que na Alemanha as plataformas digitais locais e o aparato institucional de bem-estar social são capazes de conceder vidas dignas aos trabalhadores, essa não seria uma solução definitiva, uma vez que outros países do mundo sofrem com a desigualdade e com a precariedade reforçada através do modelo de negócios das grandes plataformas digitais.

Se, para Bauman (2007), a globalização negativa produz efeitos desiguais no mundo, Souza (2018) oferece uma outra perspectiva ao analisar as consequências do capitalismo financeiro em diferentes sociedades. Para o autor, o capitalismo financeiro, que ele está chamando de "financismo", "representa uma ofensiva política por parte dos proprietários contra todo o resto da sociedade. O impacto dessa mudança não é igual em todas as sociedades" (Souza, 2018, p. 267). Em algumas sociedades com forte cultura democrática, nas quais o autor destaca a Alemanha, a França e a Inglaterra, enfatizando as lutas seculares dos trabalhadores, o impacto da financeirização, embora significativo, não destrói por completo os acordos mais importantes da democracia social. Ainda que o cenário seja semelhante para todas as sociedades modernas, as consequências podem variar drasticamente. No Brasil, Souza ressalta que é crucial compreender por que estamos passando por um processo de destruição tão intenso, atribuindo à classe média brasileira um papel central nesse processo.

Essas questões ilustram os desafios dos Estados e das políticas públicas numa economia digital globalizada, na qual uma mesma empresa "emprega" trabalhadores em diferentes países, diferentes legislações, diferentes culturas e diferentes composições de mercado de trabalho, mas com outros aspectos comuns. Afinal, a paisagem cotidiana de entregadores com mochilas nas costas e carros de aplicativo cumprindo um significativo papel no transporte urbano pode ser vista em várias cidades ao redor do mundo (Gómez, 2021).

Retomando as diferenças históricas entre centro e periferia, no contexto da economia de plataformas, as tendências contemporâneas de exploração capitalista do trabalho são globais, mas se materializam de acordo com a divisão internacional do trabalho e com a articulação de desigualdades (Abílio; Amorim; Grohmann, 2021). Sob essa perspectiva, Woodcock e Graham (2021) também destacam que, nesse modelo das plataformas, o capital procura explorar trabalhadores cada vez mais precários, nessas condições, elas se estabelecem em diferentes regiões e países. Assim, portanto, é esperado que as plataformas adotem estratégias distintas para se estabelecerem em determinados contextos.

A flexibilidade das TICs permitiram uma distribuição da exploração capitalista em distintos territórios do mundo, em busca de menores impostos, salários, direitos trabalhistas e maiores jornadas de trabalho. Assim, países como o Brasil, que não chegaram a construir adequadamente um Estado de bem-estar social, "se transformam no parâmetro do que é aceitável quanto às condições de trabalho para ingresso deste capital" (Sousa; Pochmann; Bonone, 2021, p. 6). Nesse sentido, Sousa, Pochmann e Bonone (2021, p.6) argumentam que a economia plataformizada não deriva apenas do surgimento de novas tecnologias, "mas de um processo deliberadamente construído desde a desregulamentação financeira e desconstituição do Estado de bem-estar social nos países desenvolvidos".

Outros estudos corroboram essa discussão, como é o caso da pesquisa realizada em doze países europeus por Huws (2022). Nesse caso, a socióloga identificou que "o trabalho por meio de plataformas atinge seu ponto mais alto quando a renda está mais baixa, com fortes concentrações em regiões em que há grande incidência de informalidade na economia" (Huws, 2022, p. 48). Por consequência, nos países europeus mais pobres, estão os mais altos níveis de trabalho de plataforma.

Woodcock (2021) expõe outro aspecto que as plataformas adotam para se estabelecerem em diferentes mercados: práticas "personalizadas" de acordo com país e cidade que se alocam, buscando a consolidação de seus modelos de negócios no mercado local. Nos países em que os níveis de posse de carro são muito baixos, por exemplo, Índia e África do Sul, as plataformas adotam outro modelo para atrair os trabalhadores.

Para Abílio, Amorim e Grohmann (2021), a novidade que está no cerne das novas formas de organização e controle do trabalho pode ser compreendida através de uma generalização dos elementos estruturantes de modos de vida periféricos, como um mercado de trabalho atravessado por alta rotatividade do emprego formal, empregos de baixa qualificação e remuneração, especialmente uma "gestão da sobrevivência" que tece trajetórias de vida, as dinâmicas e a própria estruturação do mercado de trabalho brasileiro.

## 1.2 Esclarecendo conceitos: plataformização, uberização, capitalismo de plataforma, economia de plataformas

O capitalismo de plataforma (Srnicek, 2016), é um conceito mais amplo e que melhor explica o que são as empresas-plataformas digitais e em que contexto elas surgem. As plataformas digitais fazem parte de um momento contemporâneo em que existem diversas tecnologias emergentes como um modelo de negócios. Trata-se do contexto da reestruturação

do capitalismo que vem buscando novas formas de lucratividade, e se voltou para os dados como meio de continuar acumulando capital e manter o crescimento econômico. O autor compreende que as plataformas são um novo tipo poderoso de empresas, como o Google, o Facebook (hoje Meta), a Uber e o Airbnb têm muito em comum. Todas elas são modelos de negócios que extraem e controlam dados, recurso central para o capitalismo avançado. Os dados cumprem uma série de funções capitalistas essenciais, pois dão vantagem competitiva aos algoritmos, permitem a coordenação e terceirização de trabalhadores, permitem a flexibilização e otimização dos processos produtivos, criam ainda um círculo virtuoso em que a análise de dados geram mais dados.

As plataformas são mais que o meio e a tecnologia em si, elas são empresas que podem operar em qualquer lugar, onde quer que ocorra a interação digital. Elas têm em comum a infraestrutura digital que permite a interação entre um ou mais grupos. É nessa característica que as empresas se firmam para se posicionar enquanto intermediárias. O que explica o rápido crescimento da Uber, e, podemos acrescentar, o seu modelo de negócios, é que essa empresa não precisa construir novas fábricas, apenas precisam alugar mais servidores. Isso, combinado com os efeitos de rede em que as plataformas desenvolvem táticas para garantir que mais e mais usuários participem, significa na prática um potencial rápido de crescimento e uma tendência à monopolização (Srnicek, 2016).

O autor classifica as plataformas em cinco tipos. A Uber é tipificada em "plataformas enxutas", que tentam reduzir a propriedade de ativos ao mínimo e buscam lucrar reduzindo os custos o máximo possível (Srnicek, 2016). Nessa classificação, também podemos incluir as outras empresas que são baseadas no mesmo modelo de negócios, como as plataformas de *delivery*. Os custos do direito e proteção do trabalhador, certamente estão inclusos nessa tipificação enxuta.

Para Kalil (2021), o capitalismo de plataforma tem uma força explicativa, porque coloca as plataformas digitais no centro do debate, trata o fenômeno como uma das expressões do capitalismo e o coloca em evidência como forma organizadora dominante da sociedade. Esse conceito ainda é capaz de dar maior visibilidade aos efeitos concretos das plataformas digitais sobre o trabalho, como a precarização e fragmentação.

A uberização é um conceito mais restrito que o capitalismo de plataformas. No sentido da definição de Abílio (2020, p.112) "a uberização é uma nova forma de controle, organização, gerenciamento e controle do trabalho que se apresenta como uma tendência global" e está ancorada no "papel ativo do Estado na eliminação de direitos, de mediações e controles publicamente constituídos (...) que envolve a legitimação, legalização e banalização da

transferência de custos e riscos ao trabalhador". Também tem relação com o discurso do empreendedorismo, "a uberização remete também aos modos de subjetivação relacionados às formas contemporâneas de gestão do trabalho e ao neoliberalismo" (Laval; Dardot, 2016; Dejours, 1999 *apud* Abílio, 2020). E com a vigilância, controle e gerenciamento do trabalho, formando tendências da gestão e subordinação (Zuboff, 2018, 2019 *apud* Laval; Dartot, 2016). O termo uberização se refere a ideia de processo e transformação que vão descrever, além do trabalho em si, modos de vida, valores e práticas culturais (Abílio, 2023). A autora também descreve o fenômeno como a era do trabalhador "just in time" que é um autogerente de si disponível e subordinado à empresa. " A condição do trabalhador *just-in-time* é estar disponível para ser imediatamente utilizado, mas ser remunerado unicamente pelo que produz."

A uberização do trabalho, apesar de levar o nome da empresa Uber, empresa muito bem-sucedida no ramo da tecnologia nos transportes, a "vencedora" nos termos de Slee (2017), não se restringe apenas ao trabalho de motorista de aplicativo ou o trabalho dos entregadores de aplicativo. Como pontuou Abílio (2020) o termo uberização se refere a processos que não iniciam com a empresa Uber e não terminam com ela, mas culminam em um novo modo de organizar o trabalho. Se define, ainda, como uma tendência em curso que pode ser generalizável para outras ocupações de trabalho.

Em 2017, Slee (2017) apresentou em seu livro diversas atividades que abrangem desde viagens de carro até tarefas domésticas. Como exemplos, ele cita empresas como a Homejoy especializada em limpeza residencial, e a Taskrabbit, que intermedia serviços de manutenção e limpeza. Além disso, explora o caso do Airbnb, que simboliza a "economia do compartilhamento", bem como a Lyft e a Uber, esta última considerada a empresa mais proeminente que surgiu desse movimento. Embora o autor não utilize o temo "*uberização*" em sua obra, o título da edição publicada em português incorporou esse conceito devido à crescente popularidade no Brasil.

O que essas plataformas digitais têm em comum, segundo o autor, é o apelo inicial à "economia do compartilhamento" e a rápida suplantação de valores comunitários por modelos de negócios altamente dependentes e controlados por investimentos do capital de risco, especialmente provenientes do Vale do Silício. Dessa forma, em vez de oferecer um caminho mais humano, as plataformas que emergiram desse movimento revelaram-se "uma forma mais agressiva de capitalismo, com desregulação, novas formas de consumismo e uma nova onda de trabalho precarizado" (Slee, 2017, p. 297).

Importante ressaltar ainda, como argumentado por Filgueiras e Cavalcante (2020), que as chamadas "novas formas de trabalho" não são novas formas de fato, mas estratégias utilizadas pelas empresas para gerenciar um trabalho que continua a ser assalariado, mas aumenta a flexibilidade e nega a relação de emprego. Para os autores, dizer que existem novas formas de trabalho "contribui para legitimar formas precárias de contratação e gestão do trabalho, apresentando-as como inexoráveis" (Filgueiras e Cavalcante, 2020, p.2, tradução nossa).

A definição de plataformização do trabalho, segundo Grohmann (2021), diz respeito a crescente dependência de infraestruturas digitais para a realização de atividades laborativas. Ele argumenta que o termo plataformização do trabalho descreve melhor o fenômeno que o termo "uberização", uma vez que isso centraliza o modelo da Uber e invisibiliza uma míriade de atividades de trabalho envolvidos em plataformas digitais, isto, é: "a dependência que os trabalhadores e consumidores passam a ter das plataformas digitais com suas lógicas algorítmicas, dataficadas e financeirizadas" (Grohmann, 2020). Assim, esse conceito pretende abarcar atividades desde do motorista da Uber, até atividades realizadas por profissionais que utilizam plataformas como *Google Meet* para realizar reuniões de trabalho. Além disso, segundo o autor:

> A plataformização do trabalho se assenta, ao mesmo tempo, em bases tecnológicas, financeiras e políticas, a partir dos processos de dataficação e financeirização e da racionalidade neoliberal empreendedora. São as bases de sustentação pelas quais se estruturam a gestão algorítmica do trabalho e os tipos de controle daí advindos (Grohmann, 2020, p.118).

A partir disso e das classificações propostas por Scholz (2016), Schmidt (2017), Graham e Woodcock (2018) e Casilli (2019) *apud* Grohmann (2020), o autor propõe tipologias de plataformas de trabalho. Nessas tipologias, destaco "as plataformas que requerem o trabalhador em uma localização específica", como as que aparecem na parte empírica: Uber, a 99, o iFood, Rappi, Freenow, Bolt, Lieferando, Flink, dentre outras.

De acordo com Huws (2022) uma das novidades que surge no contexto da plataformização é um novo modelo de trabalho no qual os trabalhadores estão cada vez mais obrigados a ficar disponíveis sob demanda e dos quais é esperado que subordinem suas próprias necessidades as necessidades dos clientes, realizando tarefas padronizadas e mensuráveis.

A uberização, da forma como foi definida por Abílio, descreve de forma precisa como o fenômeno tem ocorrido no Brasil, especialmente nos casos específicos de trabalhadores motoristas e entregadores de aplicativos. Essa definição, entretanto, não contempla exatamente

como o fenômeno ocorre na Alemanha, porque devido as situações contratuais e de subcontratação, não se pode dizer que os trabalhadores são neste caso, *just in time*, uma vez que podem ter horários e remuneração definidos, como veremos a diante. As tendências, entretanto, permanecem globais. No Brasil, a Uber se tornou tão popular, que a informalidade que entoa o termo "uberização" é fundamental para que ele se popularize e cumpra seu propósito – de denunciar condições ruins de trabalho, advindas de empresas que tem modelo de trabalho similar ao da Uber.

A *gig economy* é um conceito amplamente utilizado para definir a economia dos "bicos" em que o trabalho em plataformas digitais está inserido. É um conceito bem estabelecido para mapear as dinâmicas dos países do Norte Global, porém, problemático para ser utilizado em países periféricos como o Brasil, em que a "economia dos bicos" constitui historicamente modos de vida da classe trabalhadora (Abílio, Amorim, Grohmann, 2021).

A economia de plataformas é um conceito que, para grande parte dos críticos à atuação das plataformas digitais, não descreve bem os processos e implicações que as plataformas digitais estão envolvidas. É geralmente associado aos aspectos positivos de mercado que as empresas de plataformas digitais angariaram com seu modelo de negócios de sucesso. Também trata sobre uma economia de forma ampla, que abrange as transações on-line comerciais ou não comerciais (Giovanini, 2020). Em matéria na Exame, onde é divulgado o livro "The Sharing Economy" do economista Michael Munger, que destaca o discurso das plataformas como meios tecnológicos, e seu sucesso ao ganhar a confiança dos usuários: "Em síntese, a economia de plataformas se baseia em um modelo, diz Munger, no qual o empreendedor vende reduções nos custos de transação" (Shikida, 2023). Entretanto, diversos autores brasileiros e estrangeiros utilizam o termo para tratar também de forma crítica as questões que envolvem as plataformas digitais, e, dada a velocidade com que a produção científica discute o tema, torna-se complexo esgotar todos os aspectos, limitantes ou não, de determinado conceito.

Existe ainda, o termo "sociedade de plataforma" que Van Dijk, Poell, and de Wall (2018) descrevem "uma vida social em que os fluxos sociais e econômicos são cada vez mais modulados por um ecossistema globalizado de plataformas on-line que é impulsionado por algoritmos e alimentado por dados" (Keskin, 2018, p. 1).

Tenho buscado desenvolver o argumento que a uberização, além de desproteger e dar seguimento ao modelo "empresa de si" como norma substitutiva à cidadania, contribui para a reprodução de uma desigualdade global, acentuando a precariedade principalmente nos países mais empobrecidos ou emergentes e fortalecendo uma elite econômica global que ganha poder,

capilaridade e influência ao participar ativamente da vida cotidiana das pessoas com discurso da facilidade tecnológica e do empreendedorismo.

Dando continuidade ao debate que realizei na minha dissertação, no Brasil, o trabalho de motorista de aplicativo não representa mais que um tipo de trabalho tipicamente periférico, que foi instrumentalizado para o lucro de acionistas de uma elite global e homogeneizado pelas novas formas de interação com a tecnologia, legitimado por essa nova "economia digital" (Sarlo; Maciel, 2024). Assim sendo, o aspecto que talvez mais singularize a uberização é o gerenciamento algorítmico do trabalho e essa instrumentalização de trabalhos que eram antes realizados e tecidos por redes locais.

# 2 O TRABALHO EM PLATAFORMAS DIGITAIS NA ALEMANHA: RESISTÊNCIA ÀS TRANSFORMAÇÕES NO MUNDO DO TRABALHO?

Com base na premissa de que o trabalho em plataformas digitais se apresenta como tendência global que acompanha o movimento de precarização do trabalho, coloca-se o desafio de pensar-se em uma comparação por contraste (Azarian, 2011) entre Brasil e Alemanha, buscando compreender melhor as peculiaridades de cada realidade, tendo em vista que esse modelo de trabalho pode apresentar nuances de acordo com os contextos que se estabelecem, a depender de diversos fatores.

O pressuposto inicial dessa comparação infere que a relação de trabalho em países centrais, especialmente aqueles com histórico e instituições de bem-estar social, tende a ser mais justa, tornando residuais as situações de vulnerabilidade, "desfiliação social" (Castel, 1997) e indignidade. Além disso, esse pressuposto admite que há uma dinâmica da desigualdade social para além dos Estados-nacionais (Maciel, 2021) que se materializa no trabalho "fora do padrão" do migrante de países periféricos e semiperiféricos no centro do capitalismo.

Segundo Huws (2022), a queda do Muro de Berlim em 1989 trouxe transformações importantes para o mundo do trabalho. Com a expansão do capitalismo, as corporações internacionais alcançaram mais lugares, os quais passaram a ter contato com o exército de reserva global, atualmente capaz de ser acessado até mesmo à distância, por meio de um *smartphone*. Há um mecanismo de interação de acesso a esse exército de reserva que "pode ser acessado de duas maneiras distintas, mas sobrepostas: transferindo empregos *offshore* para países de baixos salários ou usando trabalhadores migrantes na economia doméstica" (Huws, 2022, p.33). Van Door, Ferrari e Graham (2022) compreendem que o trabalho em plataforma na Europa é realizado predominantemente por mão de obra migrante.

Com base nisso, eu supunha encontrar na pesquisa de campo com motoristas de aplicativos e entregadores de aplicativos na capital da Alemanha uma predominância de trabalhadores migrantes. Embora o tamanho da minha amostra de entrevistas e tentativas de recrutamento em Berlim não possa ser considerado representativo devido ao tempo de pesquisa, limitações relacionadas a idioma e à quantidade de entrevistas, os resultados e a revisão da literatura sugerem uma tendência de predomínio de migrantes e/ou de diversidade étnica no campo.

O modelo de negócios das plataformas digitais chega à Alemanha com um discurso muito parecido com o que vemos no Brasil e em outros países. O apelo é para a flexibilidade, a e os ganhos rápidos. Nos primeiros anos de surgimento e consolidação desse modelo das

plataformas digitais, esse discurso foi replicado exaustivamente até ser criticado o suficiente para que as empresas mudassem as estratégias de marketing. O slogan da Uber, "seja seu próprio chefe", forneceu uma base ideológica para a expansão da uberização para diferentes tipos de plataformas digitais de vários segmentos. No início da operação na Alemanha, as plataformas Deliveroo[3] e Foodora se apresentavam com esse discurso, como mostra Ianova *et al.* (2018):

> You decide when to work. Working with Deliveroo gives you flexibility and independence. And by being self-employed, you enjoy the advantages of working to your own availability (Ianova et. al., 2018 apud Deliveroo, 2018).
> Did you ever wonder why so many 'pink bikers' are riding around Berlin? Well, we know why! They all love to have a super flexible job, earn good money and be their own boss, which is exactly why they already joined the Foodora network (Ianova et. al., 2018, apud Foodora, 2018)

Em 2015, a Deliveroo, plataforma digital de delivery do Reino Unido, começa a operar na Alemanha buscando expandir o seu modelo de negócio uberizado com trabalhadores autônomos, enquanto a empresa alemã Foodora, embora tivesse um tipo de trabalho quase idêntico ao dos entregadores da Deliveroo, mantinha os entregadores como empregados (Ianova, et al., 2018).

Mesmo com essa importante distinção entre trabalhador autônomo e empregado, o discurso promovido por ambas as empresas era muito semelhante: destaque para a solução tecnológica que é fonte de flexibilidade e autonomia para os trabalhadores com "o aplicativo que permite que você seja seu próprio chefe" (Ianova, et. al. 2018, tradução nossa). Outros elementos em comum também estão presentes em ambos os casos: como a existência de algum nível de gerenciamento algorítmico, por meio da qual a plataforma controla a autonomia do entregador já que ele é rastreado pelo aplicativo, gerando dados que servirão para controlar o comportamento:

> This data is then used for calculating their earnings – the basis of a system of monetary incentives. The same data is also used to compile personal 'statistcs', which gave some riders a priority in choosing the best shifts but penalize others. While workers feed an enormous amount of data to a system designed to control their behavior, they are also deprived of information that would be key for a rational decision-making. It is trought control over the design of the app, particularly this information asymmetry, that plataforms impoverish the decision-making process of the riders and ultimately retain control over their autonomy (Ianova, et. al. 2018, p. 12).

[3] A Deliveroo não está mais presente na Alemanha e a Foodora foi comprada pela empresa Lieferando, empresa alemã que é uma das dominantes no mercado do país.

Nesse sentido, a autonomia do trabalhador é relativa e questionável diante do gerenciamento algorítmico, uma vez que as plataformas têm de lidar com um certo nível de imprevisibilidade para organizar a força de trabalho para que não haja menos trabalhadores do que a demanda. A compreensão dessas novas estratégias de controle e gerenciamento do trabalho é tratada por Ianova, et al. (2018) como fundamental para entender o futuro das relações laborais. Esses autores também fazem uma crítica aos discursos das plataformas da *gig economy* que se apresentam como portadoras de uma infraestrutura tecnológica neutra, bem como à ideia de que atuam apenas como mediadoras de uma relação.

A economia de plataformas na Alemanha atualmente funciona majoritariamente em dois formatos legais: com contrato de trabalho, geralmente flexível, como é o caso de grande parte das plataformas de entrega de alimentos e mercearias, e com o modelo de subcontratação (Fairwork, 2021), que é o caso das plataformas de transporte, como a Uber, Freenow e Bolt, que têm motoristas contratados por empresa terceirizada.

No setor do transporte por aplicativo, as empresas operam sob um modelo regulatório diferente. É importante ressaltar que o ambiente para as empresas de transporte por aplicativo na Alemanha é altamente competitivo e a indústria de táxis, altamente regulamentada. Os serviços de táxis e semelhantes estão estabelecidos na Lei de Transporte por Passageiros (*Personenbeförderungsgesetz*) e fazem parte do sistema de transporte público (Niebler, et al., 2023).

De acordo com Niebler, et al. (2023, tradução nossa), a Uber, Freenow e outras empresas de plataforma operam como operadores de aluguel privado (*Mietwagenunternehmer*), uma alternativa legal aos táxis historicamente usada por serviços de chofer. Assim como as empresas de táxi, os proprietários de empresas de aluguel privado podem contratar motoristas. A diferença, entretanto, é que estes não estão sujeitos a obrigações de transporte público, como tarifas fixas ou limites de veículos, fazendo prevalecer alguma liberdade por parte das empresas de plataforma para operar.

Essa subcontratação, na prática, funciona com uma divisão dos ganhos: uma parte fica com a plataforma digital (cerca de 30%), outra com a subempresa (cerca de 35%) e o motorista fica com cerca de 35% (Niebler, et al., 2023). Em Berlim, no ano de 2020, mais de 10.000 motoristas de aplicativo estavam registrados na cidade, a maioria empregados das subempresas (Freenow *apud* Niebler, et al., 2023). Em 2023, ainda segundo o artigo de Niebler, et al. (2023, tradução nossa, p. 293), “mais de 700 subempresas de aluguel privado estavam registradas (Stadt Berlin, 2023 *apud* Niebler, et al., 2023). Essas subempresas geralmente empregam entre 5 e 500 motoristas, fornecendo-lhes um contrato de trabalho e um carro”.

Assim, o modelo de subcontratação está presente na economia de plataformas, mas faz parte de um movimento maior de terceirização do trabalho que coloca em xeque os controles e equilíbrios regulatórios. Essa prática da subcontratação, utilizada em diversas atividades na Alemanha, faz com que as empresas consigam contornar obrigações tradicionais do empregador e dificulta a reivindicação dos direitos por parte dos trabalhadores (Ferrari, et. al, 2024).

O relatório mais recente do *Fairwork Germany* (2025a) mostra que as condições de trabalho nas plataformas digitais avaliadas, embora fossem precárias desde o início da operação, deterioraram-se nos últimos três anos. O modelo de subcontratação está cada vez mais difundido, embora algumas plataformas continuem a oferecer contratos de trabalho, o que torna as condições de trabalho, segundo os pesquisadores, cada vez mais precárias e opacas. Além disso, o relatório constatou que nenhuma plataforma avaliada oferece provas de que forneça proteção adequada aos trabalhadores em matéria de saúde, segurança e transparência algorítmica, e também identificou que houve um declínio em todos os princípios do *Fairwork* se comparados aos relatórios anteriores.

A subcontratação faz parte da reestruturação do capitalismo e do movimento de terceirização. A terceirização, que não deve ser confundida com a uberização em si, é um fenômeno do mercado de trabalho definido por Filgueiras e Dutra (2021, p.2) como:

> A terceirização é generalizadamente conceituada como a externalização de parte do processo produtivo de uma empresa, na qual a contratante transferiria atividades para outra organização (normalmente uma pessoa jurídica): a contratada ou "terceirizada". A ideia é que a contratante passaria a se focar nas atividades em que seria especializada, deixando de realizar aquelas menos centrais aos seus propósitos. As contratadas teriam justamente nessas áreas o seu foco, ou seja, seriam especializadas nas atividades terceirizadas e contratariam diretamente os trabalhadores.

Continuando, pesquisas sobre a terceirização em diversos setores apontam que, na maioria das vezes, o controle principal continua nas mãos da empresa contratante, que simplesmente adota uma forma distinta de contratar a força de trabalho. O objetivo desse modelo amplamente difundido é ora reduzir os custos trabalhistas, ora externalizar custos, além de facilitar a flexibilidade e redirecionar os riscos do trabalho. Isso porque o vínculo de emprego com o intermediário é sempre mais frágil do que seria se fosse o vínculo principal (Filgueiras, Dutra, 2021).

Desde a reestruturação do capitalismo e o surgimento de um "novo espírito do capitalismo", a forma de organização da empresa e da força de trabalho substituiu o contrato de emprego por um contrato comercial com um prestador de serviço para evitar coerções do direito

do trabalho. As unidades menores, terceirizadas, em geral não tinham comitês de empresa e eram poucos sindicalizadas, portanto, os riscos de não aplicação do direito do trabalho tornavam-se maiores nesses casos (Boltanski; Chiapello, 2009). No caso da Uber e semelhantes na Alemanha, esse modelo foi imposto como condição pelo Estado para que pudessem operar. Quando foi banida de operar no país pela corte superior trabalhista alemã, a empresa ajustou seu modelo de negócios para cumprir as regulamentações locais (Sena, 2020).

Somando-se ao movimento de terceirização do trabalho que a Alemanha incorporou, também existe o movimento de flexibilização dos contratos de trabalho. Nesse sentido, o formato nos quais se enquadram os trabalhos nas plataformas de entrega são o *part-time job* e *mini-job*, os quais são considerados como trabalhos "atípicos", fora do padrão (Weinkopf, 2009). Essas duas formas surgiram em resposta ao movimento global do capitalismo de flexibilização do trabalho e também como uma tentativa de reduzir o desemprego. O *part-time job* surge nesse contexto, regulamentado pela Lei de Trabalho em Tempo Parcial e Contratos de Temporários (*Teilzeit-und Befristungsgesetz*), aprovada em 2001 (Gebel; Giesecke, 2009). O *mini-job* surge com as reformas do Estado de bem-estar social alemão, chamadas Hartz IV, nas quais as políticas públicas parecem contribuir para regulamentar e promover o trabalho instável, com contratos de baixos salários, curto prazo ou trabalho temporário (Promberger, 2015).

Há pressões socioeconômicas internas e externas que impulsionam esse tipo de reforma, entre elas, as mudanças demográficas. De acordo com Fervers (2019), o Estado de bem-estar social alemão tem sofrido muitas transformações nos últimos anos, sendo a reforma Hartz IV uma das principais iniciativas que reduziram a abrangência das políticas de bem-estar social. Dessa forma, esta reduziu a duração do seguro-desemprego, aumentou os critérios de elegibilidade para recebimento de benefícios, e fundiu dois tipos de benefícios sociais em um só. As consequências políticas dessas transformações podem ser perigosas, segundo a pesquisa do autor, pois tendem a causar uma insatisfação com a democracia e a aumentar o apoio a partidos populistas.

Sociólogos do trabalho alemães avaliaram a reforma Hartz IV e constataram muitas evidências de "mobilidade circular", na qual a precariedade se torna um estado permanente (Greer, 2016). Para o sociólogo do trabalho alemão Klaus Dörre (2015), ocorre na Alemanha uma precarização da sociedade do trabalho. Esse diagnóstico é possível a partir de três pontos focais: o que Marx chamava de "mão de obra excedente" na parte inferior da hierarquia social, o precariado, que classifica como um grupo crescente de indivíduos que dependem de trabalhos inseguros, com baixos salários e pouco prestígio social, e o aumento de relações de trabalho

“atípicas”. Além disso, a mobilidade ascendente para grupos com formação técnica e universitária vem retrocedendo. Os números a que Dörre se refere nessa análise estão desatualizados; sendo em 2007, representavam 25,5 % de todos os trabalhadores da Alemanha com trabalhos considerados “atípicos”. As tendências analisadas por ele, entretanto, permanecem atuais.

Muito mais do que apenas uma mudança socioestrutural, segundo Dörre (2015) a precariedade representa um sistema de dominação e controle que disciplina os trabalhadores fixos da classe média. Assim, mesmo nos capitalismos desenvolvidos como a Alemanha, existe um medo existencial daqueles que temem perder sua conexão com a classe média. Mudanças como as da reforma Hartz IV disciplinam os trabalhadores em prol de uma forma de produção flexível. Com o rompimento do compromisso social que fundamentava o fordismo, o autor chama de nova *Landnahme* capitalista o processo que transforma as relações de propriedade ao privilegiar o acionista e desmantelar o sujeito social.

Nesse contexto de flexibilização, terceirização e rompimento do pacto social do fordismo na Alemanha, o ambiente regulatório para os trabalhadores de plataformas digitais, de acordo com Ferrari, et al., (2024) não vai garantir necessariamente os padrões mínimos de trabalho. Ademais, os trabalhadores que são migrantes têm uma situação particularmente vulnerável para o acesso aos seus direitos, como mostra a pesquisa de Ratzmann (2020).

> Em um caso, Uber, a plataforma utiliza uma rede muito complexa e articulada de acordos de subcontratação, o que significa que a grande maioria dos motoristas não é empregada diretamente pela Uber, mas sim por uma empresa subcontratada. A opacidade e a falta de transparência na forma como a subcontratação opera no contexto alemão, significa que a Uber não pode comprovar que os padrões de saúde e segurança foram respeitadas nesses diferentes arranjos (Ferrari, et a.l, 2024, p. 3, tradução nossa).

Outros autores chamam essa forma de contratação de “*bogus employment models*”, ou seja, formas de emprego falso, pois as plataformas transferem o ônus da regularização para subcontratação de terceiros, e estes muitas vezes reproduzem os riscos do trabalho autônomo e do “*gig work*” sob uma camada formal de regulamentação (Niebler, et al., 2023).

A pesquisa de campo de Ferrari, et al. (2024, p.4, tradução nossa) com motoristas por aplicativos em Berlim mostrou que “a existência de um contrato de trabalho não significa necessariamente que os trabalhadores tenham uma ideia clara de quem é seu empregador ou onde estão as responsabilidades trabalhistas”, e que as redes complexas de subcontratação além de evitarem obrigações trabalhistas diretas, dificultam o acesso aos direitos por parte dos trabalhadores.

Ainda de acordo com Ferrari, et al., 2024, p.6 tradução nossa:

> No entanto, a disseminação do emprego não convencional e da subcontratação, em combinação com o aumento da migração de dentro e fora da UE, moldou um cenário diferente. Nesse contexto, várias plataformas de trabalho digital encontraram um ambiente fértil para crescer. O trabalho em plataformas na Alemanha foi bem recebido por sua flexibilidade e baixas barreiras de entrada, já que geralmente não há necessidade de licenças ocupacionais específicas e pode ser realizado com conhecimento limitado da língua alemã. Portanto, o trabalho em plataformas pode oferecer uma maneira rápida de gerar renda e, frequentemente, é uma tábua de salvação para aqueles que enfrentam barreiras ao emprego formal, incluindo estudantes, mulheres e imigrantes.

Aqui, chamou a atenção o termo "*lifeline*" traduzido para "tábua de salvação". Assim como no Brasil, o trabalho em plataformas é ambíguo: ao mesmo tempo em que faz parte de um movimento de precarização do trabalho, pode ser também uma salvação contra a indignidade, no caso dos migrantes na Alemanha que chegam com diversas dificuldades para acessar o mercado de trabalho tradicional, inclusive as barreiras do idioma. Por outro lado, de acordo com Dörre (2015, p.584), o contexto da precariedade gera um efeito bumerangue: "a concorrência vivida pelo precariado no dia a dia faz com que os assalariados enxerguem o emprego fixo como um privilégio a ser defendido com unhas e dentes". Essas novas mudanças no mundo do trabalho, portanto, têm potencial transformador em toda a esfera social.

Essas análises sugerem que o status de emprego para o setor de transporte por aplicativo e de entregas por aplicativo não resulta em proteção social suficiente. No caso dos motoristas da Uber em Berlim, apenas poucos têm acesso a contratos de trabalho padrão e à seguridade social, e o sistema de remuneração permanece sendo por peças, levando a uma enorme quantidade de horas extras e a baixos níveis de renda, sendo, portanto, uma forma de emprego "bastante fictícia em muitos aspectos e que reproduz amplamente resultados semelhantes aos dos casos de falsa autonomia nos EUA e em outros países" (Niebler, et al., 2023, p.294, tradução nossa). Mesmo em situação regulatória não ideal, Nibler, et al., 2023, acrescentam que a Uber estendeu o modelo de divisão às entregas de alimentos (Uber Eats) reforçando que, mesmo com a produção dos custos regulatórios, a operação e o lucro ainda são viáveis, o que ocorre, devido a lacunas legais na legislação trabalhista e à falta de fiscalização. Os resultados apresentados por (Van Doorn et al., 2022), também revelam a negação de direitos sociais mesmo em contratos de trabalho e mostram que, portanto, um status de emprego não resolve o problema do trabalho precário em si.

Por fim, se o relatório do *Fairwork* 2021 teve um tom otimista em relação à resistência alemã à "uberização" do trabalho, o relatório mais recente revela justamente o contrário,

chamando a atenção para uma tendência crescente de desproteção do trabalho e dos trabalhadores, especialmente aqueles em condições vulneráveis:

> As classificações da *Fairwork Germany* para 2025 revelam que muitos trabalhadores de plataformas continuam a enfrentar condições de trabalho injustas e permanecem sem proteções sociais adequadas. Essas conclusões têm implicações significativas para o debate em curso sobre a transposição da Diretiva Europeia sobre Trabalho em Plataformas para a legislação alemã, uma vez que a interpretação dessa legislação pelos formuladores de políticas determinará até que ponto os trabalhadores de plataformas poderão ter acesso a condições de trabalho dignas (Fairwork, 2025a, p.4, tradução nossa).

## 2.1 Especificidades da plataformização no setor de delivery e transporte por aplicativos na Alemanha

Buscar aproximações e diferenças na economia de plataformas entre países é uma tarefa complexa, visto que, há uma série de variáveis importantes a serem consideradas, especialmente quando se trata de países com realidades tão distintas como Brasil e Alemanha. Nesse sentido, buscarei as especificidades da plataformização na Alemanha, com base na revisão de literatura, na tentativa de não simplificar o fenômeno. Começando pelo estudo de Lehdonvirta, et al. (2020), existem graus de plataformização entre diferentes indústrias e também uma distinção de "natureza" da plataformização. As diferenças regulatórias, o tamanho do mercado e a adoção da tecnologia podem explicar essas variações. É possível, ainda, compreender como o processo de plataformização consolidou certas empresas-plataforma em vez de outras e por que determinados arranjos podem ser relevantes para alterar a dinâmica do fenômeno.

No setor do transporte por aplicativos (aqui chamado de *taxi industrie*), a regulamentação rigorosa pode representar uma barreira importante para as empresas de plataforma e também pode aumentar os custos operacionais. Essas regulamentações variam significativamente, nesse setor, entre países e até entre cidades. No caso da Alemanha, considera-se que o país tem uma regulamentação forte (Lehdonvirta, et al, 2020). Essa classificação, todavia, pode ser refutada, sobretudo, do ponto de vista da proteção real do trabalhador, como discutido no tópico anterior e como será visto em seguida na parte empírica desta pesquisa.

O tamanho do mercado, neste caso, também pode ser relevante, pois, "mercados maiores são mais atraentes para as empresas de plataforma, uma vez que elas enfrentam altos investimentos iniciais, mas custos marginais pequenos, e precisam atingir uma escala mínima eficiente" (Lehdonvirta, et al., 2020, p.25, tradução nossa). Mercados maiores atraem

plataformas globais, mas a regulamentação forte pode dificultar que se estabeleçam no mercado local. Em relação a outros países europeus comparados nesse estudo, a Alemanha está entre os mercados considerados maiores, o que influencia o grau de plataformização tanto no setor de plataformas de entrega de alimento, quanto no de plataformas de transporte.

Em ambos os casos, a adoção da tecnologia é um fator que vai influenciar o grau de plataformização da economia[4]. Isso porque as empresas de plataforma dependem da disponibilidade generalizada de infraestrutura tecnológica, bem como da adesão das pessoas a essas tecnologias. "Portanto, o grau de plataformização é geralmente maior nos países em que essas tecnologias têm maior penetração entre consumidores e empresas" (Lehdonvirta, et al., 2020, p.25, tradução nossa). Essa ampla penetração pode, ainda, facilitar o surgimento e domínio de plataformas locais nesses mercados.

Pode-se afirmar que, na Alemanha, existe uma ampla diversidade de modelos organizacionais e de tipos de trabalho além do modelo da Uber, que culminou em uma uberização contagiosa da economia (Davis, 2016 apud Kirchner; Dittmar; Ziegler, 2022). Kirchner, Dittmar e Ziegler (2022) procuram diferenciar os modelos organizacionais proeminentes na economia de plataforma buscando outros casos que fogem ao modelo exemplar da Uber. Na Europa, em particular, surgiram modelos que não se encaixam nas taxonomias gerais, como no caso da Alemanha, a empresa de entregas Lieferando e a empresa de serviços de limpeza doméstica *Book-a-tiger*, as quais, apesar de utilizarem processos parecidos com os da tecnologia de plataforma, têm prestadores de serviço com *status* de emprego formal. A Freenow e a *Hansa-Taxi* na Alemanha são as únicas que operam uma plataforma digital para motoristas de táxi licenciados e, por isso, são outro exemplo de plataforma digital que atua com um modelo organizacional diferente do da Uber. Todavia, não é possível afirmar com precisão se, apesar de suas diferenças, esses modelos organizacionais também não estão inseridos em um movimento de "uberização" do trabalho. Essa questão será retomada nas considerações finais desta pesquisa.

[4] Esse fator pode parecer irrelevante à primeira vista, mas de acordo com o estudo, influenciou uma tendência a não-plataformização em dois dos países analisados: Romênia e Grécia. Se fossemos tentar enquadrar o Brasil nessas tipologias, é bem provável que o fator da adoção da tecnologia aparecesse como relevante para compreender a alta adesão aos serviços das plataformas digitais, assim como outros serviços tecnológicos, como o "Pix" que rapidamente tornou-se popular entre os brasileiros, o uso das redes sociais, etc. Na Alemanha, percebi certa desconfiança dos serviços digitais como um fator cultural, como por exemplo, o fato da forma dinheiro ser melhor aceita que o cartão magnético e até mesmo não ser aceita em diversos tipos de estabelecimentos comerciais, o fato de que muitas instituições públicas e privadas utilizam muito do serviço por carta, uma menor utilização do whatsapp para a comunicação, etc.

De acordo com o estudo realizado por Lehdonvirta, et al. (2020), a Alemanha pode ser classificada na categoria de cluster de países "localmente plataformizados" tanto no setor da indústria de entrega de alimentos, quanto no da indústria de táxis. No primeiro, o mercado é consolidado pela Takeaway.com, que opera na Alemanha sob a marca Lieferando e deixa poucas chances para novos entrantes e para empresas globais, como a Uber Eats. Não citados nesse estudo, destacam-se alguns "novos entrantes" no setor, como a Wolt, que, em cidades grandes como Berlim compete com a Lieferando. Destacam-se também como as plataformas *delivery* de mantimentos (*groceries*) Flink e Gorillas, as quais podem, assim como a Lieferando, ser consideradas plataformas locais.

É importante situar que, até a data presente, a Uber é a maior plataforma do ramo de transporte por aplicativos em escala global. Embora domine o mercado em alguns lugares, sua presença nos mercados europeus é irregular. Pelo menos nove países no continente proibiram ou restringiram parte das operações da Uber. Tratando-se especificamente da Alemanha, dois fatores principais foram importantes para que a Uber perdesse força. O primeiro diz respeito ao início da operação no país, quando esta enfrentou uma regulamentação rigorosa e a rejeição dos mercados tradicionais de táxi. O segundo é que o processo de entrar no mercado em conformidade regulatória proporcionou mais espaço para o surgimento de empresas locais que conquistaram parte do mercado de *e-hailing*, como a Freenow (Lehdonvirta, et al., 2020).

Desde o início do meu período de doutorado sanduíche, a plataforma Freenow chamou-me a atenção como objeto de estudo. Ao chegar à cidade de Berlim, observei a presença de carros de aplicativos identificados como 'Freenow'. Posteriormente, constatei que essa plataforma se destaca como uma das principais no setor de transporte por aplicativo no país, consolidando-se como a mais popular (Lehdonvirta, et al., 2020), e deixando empresas "vencedoras" como a Uber (Slee, 2017) em segundo plano, assim como a Bolt, outra gigante das plataformas digitais.

A Freenow é uma empresa alemã apoiada pelo grupo BMW e pela Mercedes-Benz Mobility, duas líderes mundiais da indústria automobilística. Define-se como um "aplicativo de mobilidade" e inclui, além dos táxis, veículos de aluguel particular, compartilhamento de carros e também bicicletas, patinetes e ciclomotores elétricos (Freenow, 2024). Assim sendo, difere de empresas como a Uber e outras semelhantes que surgiram no setor de tecnologia no Vale do Silício, as quais se posicionam como empresas de tecnologia, conforme destacado no site da companhia no Brasil, no qual há uma repetição enfática ao afirmar que a empresa é uma plataforma tecnológica.

Esse cenário mudou recentemente, de acordo com o relatório do *Fairwork Germany* (2025a) e com o próprio site oficial da Freenow, a qual, em março de 2025, anunciou publicamente que se retiraria, na cidade de Berlim, "do mercado de transporte por aplicativo operado com empresas de aluguel privadas, como resultado de uma série de reportagens na mídia sobre acordos de trabalho ilegais e informais no setor" (Fairwork, 2025b, p.28, tradução nossa). Com essa mudança, a Freenow deixa de operar no mesmo modelo da Uber e da Bolt na cidade de Berlim e varia sua atuação em outras cidades e países. Desse modo, passa apenas a ser a intermediadora digital de taxis tradicionais.[5] *A mudança demonstra a dinâmica desse mercado e a rapidez com que pesquisas empíricas se tornam obsoletas. Os comentários sobre a Freenow, enquanto plataforma de transporte por aplicativo, referem-se a um passado recente, período da pesquisa de campo na Alemanha, quando a maior parte da análise foi realizada* (grifo da autora).

Cabe destacar que a indústria automobilística é o setor industrial mais importante da Alemanha representando parte significativa do PIB do país. Além disso, possui considerável importância no cenário econômico global uma vez que está interligada com diversas redes de importação e exportação (Destatis, 2019)[6]. Kirchner; Dittmar e Ziegler (2022, p.120, tradução nossa) indicam a existência de uma dinâmica subjacente no setor de transporte que "deriva das tentativas de incumbentes de indústrias adjacentes, como aluguel de carros, fabricação de automóveis e empresas de transporte público, de estender seus negócios convencionais absorvendo a tecnologia de plataforma". Esses atores econômicos veem o mercado de mobilidade como uma oportunidade para ganhar participação de mercado e proteger suas posições em tempos de mudança, de modo que não seria possível relegar a um segundo plano a relação com a tecnologia, especialmente com a economia de plataformas.

Esse, então, é um fator relevante a ser considerado na comparação com o trabalho em plataformas no Brasil, pois, nesse caso, existe um ator econômico muito forte que não está presente no cenário brasileiro. A indústria automobilística alemã adotou uma postura competitiva diante da expansão de plataformas digitais no modelo da Uber e dominou o mercado de mobilidade por aplicativos, bloqueando, em certa medida, o crescimento desse tipo de empresa estrangeira no país. É um comportamento de fortalecimento da soberania nacional

[5] Publicação oficial no site da Freenow: https://www.free-now.com/de/presse/freenow-beendet-mietwagengeschaeft-in-berlin/.
[6] A notícia fala também que o setor industrial automobilístico teve uma queda de produção e que não é tão relevante para a economia como foi no passado.

no contexto do capitalismo de plataforma. Caso semelhante ocorre com as plataformas de entrega de comida e mantimentos.

A partir desse exemplo, é possível fazer um paralelo com o Brasil para pensar nossa posição de dependência no sistema mundial e como isso influencia a "economia de plataformas". Enquanto a Alemanha, como país central e altamente industrializado, exporta produtos tecnológicos e serviços de valor agregado, como automóveis, ônibus, caminhões – pensando na indústria automobilística – e importa algumas matérias-primas de seus parceiros econômicos internacionais, além de, espalharem sua produção por outros países do mundo, o Brasil tem uma posição na cadeia global de exportador de matérias-primas com menor valor agregado, como minério de ferro e *commodities*.

É imperioso relembrar, a fim de exemplificar a dimensão da produção e do deslocamento da para os países periféricos no capitalismo contemporâneo, o cenário do ABC paulista na década de 1990 que sediava montadoras automobilísticas como a Ford, a Scania, a Toyota e as alemãs Mercedez-Benz e Volkswagen e foi palco de uma das maiores greves de trabalhadores no Brasil devido às situações estarrecedoras de trabalho indigno. O documentário ABC da greve (Hirszman,1990) mostra essas situações de indignidade e as lideranças e resistências políticas que se formaram nesse contexto. Rodrigues (2002) compreende o ABC paulista nessa época como um laboratório das relações de trabalho.

Tendo em vista o cenário do trabalho em plataformas digitais na Alemanha apresentado nesta breve revisão bibliográfica, é possível indicar alguns apontamentos preliminares:

a) mesmo um país como a Alemanha, conhecido por suas sólidas instituições de bem-estar social e por seu histórico de regulamentação forte, não conseguiu se proteger integralmente da onda neoliberal;

b) elementos como gerenciamento algorítmico (Ianova, et al., 2018); discurso da flexibilidade e autonomia e economia dos bicos também estão presentes na economia de plataformas alemã;

c) a regulamentação fora do "modelo padrão", rejeição dos mercados tradicionais e a presença de atores locais fortes são as principais características do fenômeno no país.

d) os atores econômicos constituem uma variável relevante para compreender questões entre centro e periferia;

e) embora a flexibilização das leis trabalhistas na Alemanha possa estar associada à precarização do trabalho, a presença de alguma proteção trabalhista e de contratos flexíveis busca assegurar um padrão mínimo de dignidade aos trabalhadores.

# 3 DILEMAS DO TRABALHO NO BRASIL: DAS DESIGUALDADES HISTÓRICAS À UBERIZAÇÃO

No início dos anos 2000 o sociólogo alemão Ulrich Beck previu o aumento do trabalho precário e informal em todo o Ocidente por meio de uma analogia ao trabalho no Brasil, que ele chamou de "brasilização do Ocidente" (Beck, 2000). A ideia central do autor é de que a consequência não intencional da utopia neoliberal do livre mercado é que as sociedades ocidentais, antes sociedades do "pleno emprego", passam a se assemelhar à colcha de retalhos do Sul Global, marcada principalmente pela insegurança. Assim, o trabalho assalariado estável e de tempo integral torna-se a exceção, não a regra. Isso decorre de uma nova economia política da insegurança, na qual o poder se desloca dos atores políticos territoriais para atores econômicos não territoriais: o próprio capital financeiro global.

Essa discussão vai ao encontro de outra ideia importante desenvolvida pelo autor: a economia política da sociedade de risco mundial. Naquele contexto, as mudanças que aconteciam na sociedade levaram Beck (2000, p.3, tradução nossa) a afirmar que "a flexibilidade do mercado de trabalho se tornou um mantra político, o que significa uma redistribuição dos riscos, do Estado e da economia para os indivíduos".

Era claro para Beck (2000) que, em um país semi-industrializado como o Brasil, empregos assalariados de tempo integral representavam uma realidade apenas para uma minoria da população, enquanto a maioria tinha de ganhar a vida em condições mais precárias. Os sinais de que o declínio do emprego seguro, integral e bem remunerado na Alemanha começava a surgir fizeram o sociólogo afirmar que essas tendências poderiam se reproduzir em outras sociedades ocidentais.

Ao interpretar essa tese, Maciel (2021) argumenta que a organização do pensamento de Beck a partir de uma "economia política da insegurança" tem uma aparência crítica: por um lado, percebe as mazelas do capitalismo fora da Europa; por outro, sua preocupação real é com a precariedade que chega à Alemanha. No fundo, o autor compreende a sociedade do trabalho sob uma perspectiva eurocêntrica. Assim, a provocação de Maciel (2021) reside no fato de que os efeitos negativos do capitalismo sempre estiveram presentes na periferia do sistema, como no Brasil, mas só se tornaram motivs de "alarde" quando começaram a atingir o centro do capitalismo, ainda que de forma residual.

Para pensar o fenômeno recente do trabalho em plataformas digitais no Brasil, Abílio, Amorim e Grohmann (2021, p.29) também buscaram uma reflexão da sociedade do trabalho a partir da periferia: "Como expressar os processos de precarização, degradação e flexibilização

em um mercado de trabalho precário, informal, degradado e flexível de nascença?" Para esses autores, elementos que estruturam a periferia parecem estar se generalizando e tecendo as tendências globais de exploração capitalista do trabalho – uma tese que nos ajuda a reposicionar a "brasilização do Ocidente", com a ressalva de que há contextos sociais, políticos e econômicos sempre distintos daqueles vigentes nos países do Norte, e que essas tendências, ainda que sejam globais, realizam-se de acordo com a divisão internacional do trabalho e a articulação das desigualdades.

Eles propõem olhar para os modos de vida periféricos para compreender um novo tipo de generalização de formas de exploração e dominação do trabalho, do "jeitinho", e da "viração" brasileiros, que são tão conhecidos entre nós e que hoje residem no cerne das formas contemporâneas de subsunção do trabalho.

Esse olhar para os modos de vida periféricos implica reconhecer um contraste fundamental entre o que caracteriza o trabalho no Brasil e o que caracteriza o trabalho nos países ricos da Europa Ocidental. Assim, é importante não perder de vista a sociedade global do trabalho e a constituição histórica do capitalismo (Wallerstein, 2001), nem a forma como se reproduz a dominação de classe e se atualiza a legitimação das desigualdades, cada vez mais internacionalizadas pelas mudanças sociais recentes do capitalismo, radicalizando a precarização estrutural na periferia e consolidando uma precarização conjuntural no centro (Maciel, 2021).

Tendo em vista as mudanças sociais recentes no capitalismo, se no início do século XXI as consequências do neoliberalismo já eram evidentes para Beck, hoje elas se aprofundaram. A partir dessa discussão, é possível depreender que: primeiro, a dimensão precária e informal da década de 1990 ainda é componente fundamental da economia brasileira, que agora apenas assume rumos um pouco distintos daqueles do passado. Segundo, a chegada do trabalho em plataformas digitais e sua enorme adesão são partes desse processo histórico da sociedade no trabalho no Brasil; terceiro, Ulrich Beck foi um dos autores que anteciparam as discussões desenvolvidas por autores como o Dardot e Laval (2016) sobre o neoliberalismo e fábrica do sujeito neoliberal:

> Para a maioria das pessoas, mesmo nas camadas médias aparentemente prósperas, sua existência básica e seu mundo de vida serão marcados por uma insegurança endêmica. Cada vez mais indivíduos são incentivados a atuar como uma "*Me & Co*.", vendendo-se no mercado (Beck, 2000, p.3).

No entanto, a partir dos achados desta pesquisa, seria uma distorção afirmar que a Alemanha está se "brasilizando" no que diz respeito ao trabalho em plataformas digitais, caso se avalie essa questão atualmente, embora esteja claro que o modelo de trabalho precário, flexível e inseguro esteja em crescimento no Ocidente. Como pretendo demonstrar, o contraste com o Brasil coloca em evidência as desigualdades do sistema-mundo e a inércia na construção de uma alternativa política que coloque freios ao modelo uberizado, especialmente na periferia.

Todavia, Beck (2000) estava certo ao afirmar que as bases do Estado de bem-estar social e a democracia cotidiana viva baseada no "compromisso de classe institucionalizado" estão desmoronando. Essa interpretação é certamente válida para os países centrais, ao passo que, para o Brasil, o que se constata de que os compromissos sociais firmados na Constituição de 1988 encontram muitos desafios para serem concretizados, ainda que alguns avanços possam ser reconhecidos. Para ele, "o único oponente poderoso do capitalismo é o próprio capitalismo baseado exclusivamente no lucro" (Beck, 2000, p.4). Ou seja, o modelo atual neoliberalizante é antidemocrático em suas bases.

> O que retira a legitimidade ao capitalismo tecnologicamente avançado não é o fato de ele derrubar barreiras nacionais e produzir cada vez mais com cada vez menos mão de obra, mas sim o fato de bloquear iniciativas políticas em direção a um novo modelo social europeu e a um novo contrato social. [...] A questão que precisa ser feita é como a democracia será possível após a sociedade de pleno emprego (Beck, 2000, p.5, tradução nossa).

Apesar da visão eurocêntrica da sociedade do trabalho, conforme destacado na crítica de Maciel (2021), parte da previsão de Beck (2000) mostrou-se acertada: não por acaso, a intensificação da precarização do trabalho ocorre em vários países do Ocidente em paralelo ao expressivo crescimento da extrema direita e à disseminação de discursos neofascistas.

É justamente na atualização desse quadro que a obra mais recente de Dardot e Laval (2016) se mostra fundamental. Os autores argumentam que o neoliberalismo escapa extraordinariamente de suas crises, a despeito de todos os desastres que traz consigo. Apesar do sofrimento causado pela subjetivação neoliberal, as mutações subjetivas provocadas pelo neoliberalismo "que operam no sentido do egoísmo social, da negação da solidariedade e da redistribuição" (Dardot; Laval, 2016, p.9) podem desembocar em movimentos reacionários e até mesmo neofascistas. A análise desse contexto neoliberal e de seus efeitos na sociedade e nos indivíduos ganha contornos mais dramáticos em países como o Brasil, onde a permanência da desigualdade social, da injustiça e da negação de reconhecimento persiste a despeito dos períodos de crescimento econômico.

Acertadamente, Pinheiro-Machado (2025b) atribuiu a ascensão da extrema direita no Brasil às condições sociais que levam tantas pessoas a aderirem ao 'redemoinho de ódio' nos debates políticos. Para além da desinformação como causa, a autora compreende que "sem mexer no vespeiro da desigualdade econômica, o combate à desinformação seguirá enxugando gelo." A autora propõe olhar para a realidade social e compreender, além da raiva, os sonhos, o autovalor, e a humilhação cotidiana como chaves para compreender esse processo:

> O dia a dia do trabalhador brasileiro comum é marcado por uma luta constante, permeada por frustrações e pequenas humilhações - muitas delas atingindo o âmago da honra individual. São jornadas de trabalho que chegam a 15 horas diárias, incluindo longas horas em um transporte público deteriorado - tudo isso para, no fim do mês, conseguir comprar cada vez menos no supermercado (Pinheiro-Machado, 2025b, s.p.).

Nesse sentido, a maneira como os trabalhadores brasileiros constroem suas percepções sobre a desigualdade social e a legitimação da ordem (Cardoso, 2010b), bem como suas perspectivas e aspirações futuras, serão fundamentais para as discussões baseadas nas entrevistas nos capítulos seguintes, tanto no que diz respeito aos brasileiros que migraram e trabalharam como entregadores na Alemanha, quanto aos trabalhadores de plataformas digitais no Brasil. Para compreender essas dimensões, dois referenciais teóricos foram especialmente importantes: o conceito de *habitus* econômico de Bourdieu (2021) com ênfase no "espírito do cálculo econômico e de previsão" e na ideia de "mira do futuro"; e a socialização de classe discutida por Souza (2012, 2018).

É precisamente essa experiência cotidiana dos trabalhadores brasileiros de humilhação e luta constante descrita por Pinheiro-Machado (2025b), que motiva o esforço compreensivo de grandes autores brasileiros ao tratarem da persistência dos padrões de desigualdade social e do trabalho precário – tarefa que já iniciei no primeiro capítulo e que retomo agora para tratar especificamente do Brasil. Do ponto de vista prático, Cardoso (2010b, p. 16) indagou: "Por que razões ou que mecanismos levam à persistência dos vários padrões de desigualdade, resistentes a políticas públicas de toda ordem, desenhadas em momentos de governo democrático ou autoritário, ao longo da história do país?" E, do ponto de vista sociológico, "importa investigar a referida persistência e o problema da ordem, ou mais propriamente, os mecanismos de vertebração da sociedade brasileira" (Cardoso, 2010b, pp.16-17).

As reflexões sobre o assunto mobilizam diferentes abordagens que auxiliam na compreensão da sociedade do trabalho no Brasil. A análise de Domingues (2012) buscou compreender o processo de modernização brasileiro situando a periferia e a semiperiferia no contexto do sistema capitalista global. Para o autor, embora o Brasil tenha se mantido muito

desigual internamente, em certo momento pareceu estar se aproximando do controle das tecnologias básicas da segunda fase da modernidade e de sua segunda revolução industrial. Esse processo foi dirigido por um Estado desenvolvimentista e modernizador, ainda que fraco, quando comparado a outros atores internacionais. No período caracterizado como fordismo, o Brasil ainda mantinha um nível de consumo populacional muito baixo e muito aquém do padrão de acumulação intensiva do qual os países centrais dependiam para seu desenvolvimento nessa segunda fase da modernidade.

Ao avançar em sua análise, Domingues (2012) observa que, nas décadas seguintes ao período desenvolvimentista, o Brasil passou por um processo de "involução relativa" de sua economia, tornando-se comparativamente mais simples e menos diferenciado tecnologicamente, especialmente porque não havia desenvolvido os setores de alta tecnologia como ocorrera nos países centrais. Além disso, o país enfrentou um processo de desindustrialização e reprimarização da economia persistindo o "subdesenvolvimento dependente e associado" como traços importantes do capitalismo brasileiro contemporâneo.

O autor reconhece os avanços pontuais, como o fortalecimento do mercado interno via redistribuição de renda, o aumento do salário mínimo, as políticas sociais de combate à pobreza e os investimentos estatais em infraestrutura. Trata-se de um caminho promissor, mas não garantido, uma vez que resistências e potenciais conflitos redistributivos podem dificultar uma possível reorientação mais radical nessa direção. Ele reforça que a alternativa de desenvolvimento para a América Latina deve passar pelo investimento em educação, ciência e tecnologia, e pela busca da industrialização e pelo desenvolvimento de setores de alta tecnologia; tanto por razões de bem-estar interno e poder global, quanto para reverter os danos infligidos à natureza. Os desafios nessa direção, contudo, são muitos e, nas palavras do autor: "é necessária muita imaginação social e política para enfrentar o complexo conjunto de questões políticas e econômicas que nos desafiam, para avançar nos caminhos da mudança social e econômica na América Latina" [...] (Domingues, 2012, p. 62, tradução nossa).

Retomando Cardoso (2010b), a questão central debatida no livro parte de uma pressuposição de que a legitimação do capitalismo no mundo ocidental se deu por sua capacidade redistributiva, mediada pelo Estado de bem-estar, especialmente a partir da redução da desigualdade de oportunidades que capacitou as pessoas a terem acesso aos demais recursos sociais. O Brasil também construiu um Estado de bem- sobre o qual não se pode negar o caráter redistributivo. Entretanto, "essa redistribuição jamais se universalizou e não foi capaz de reduzir a pobreza a patamares socialmente aceitáveis, pelo menos até esta data" (Cardoso, 2010b, p17).

Isso se deu pela combinação de um conjunto de fatores. O autor toma como ponto de vista o mundo do trabalho para reconstruir o "drama" da sociabilidade capitalista no Brasil a partir de uma sociologia historicamente informada. Primeiro, o padrão de incorporação dos trabalhadores na ordem capitalista no início do século XX, o qual trazia a marca da escravidão instaurada nessa sociabilidade em construção e da transição particularmente lenta para o trabalho livre (ou melhor, as várias transições para o trabalho livre em diferentes regiões do Brasil).

> Sugiro que a escravidão deixou marcas muito profundas no imaginário e nas práticas sociais posteriores, operando como uma espécie de *lastro*, do qual as gerações sucessivas tiveram grande dificuldade de se livrar. Em torno dela construiu-se uma ética do trabalho degradado, uma imagem depreciativa do povo, ou do elemento nacional, uma indiferença moral das elites em relação às carências da maioria, e uma hierarquia social de grande rigidez e vazada por enormes desigualdades (Cardoso, 2010b, p. 49, grifo da autora).

Essa sociabilidade caracterizou-se, pelo menos até a década de 1940, por uma grande inércia estrutural, o que resultou em reprodução de padrões de resistência à mudança social em direção a uma maior igualdade. De geração em geração, a rigidez das clivagens de classe limitou o acesso dos subalternos aos meios materiais, simbólicos e políticos necessários à mudança (Cardoso, 2010b).

O fim da escravidão foi acompanhado por uma hierarquia social ainda rígida, que manteve uma pobreza generalizada no campo e a inacessibilidade às posições superiores durante décadas. A expectativa de melhoria de vida só vira a se concretizar na segunda metade do século XX com a intensificação da industrialização. Além disso, a imigração como solução para o "problema de mão de obra" especialmente em São Paulo, "é expressão patente da enorme inércia da estrutura social em crise" (Cardoso, 2010b, p.61). A elite paulista combinava "preconceito racial e desprezo pelo trabalhador livre nacional, visto como não confiável e privado de mentalidade moderna" (Cardoso, 2010b, p.62). A ordem "profundamente antiliberal em suas práticas e visões de mundo", como coloca o autor, trouxe para a sociabilidade capitalista brasileira consequências que podem ser vistas até os dias atuais.

Segundo, observa-se a estrutural fragilidade do Estado brasileiro, com déficits e sua incapacidade de enraizamento no vasto território nacional. Cardoso (2010b) compreendeu o Estado brasileiro na Primeira República como "Estado antissocial", uma vez que ele próprio se tornou o motor de reprodução de hierarquias e desigualdades sociais. Em 1930, teve início a "utopia brasileira" por meio de transformações importantes realizadas no período Vargas.

Nesse período, o Estado capitalista brasileiro construiu uma utopia conveniente para uma sociedade com uma massa de pessoas em situação de vulnerabilidade: a promessa da proteção estatal representada pela legislação social e trabalhista. A consequência dessa promessa foi o aumento da migração das pessoas do campo para as cidades, que buscavam, entre outras coisas um horizonte para suas próprias aspirações e projetos de vida (Cardoso, 2010b).

Existiam, entretanto, a promessa e o Brasil real. Com a Consolidação das Leis do Trabalho (CLT), houve uma vinculação entre identidade profissional e cidadania. Santos (1979 *apud* Cardoso 2010b) compreendeu essa vinculação como a "cidadania regulada", que, em resumo, era um sistema de estratificação ocupacional definida por uma norma legal. Eram cidadãos todos aqueles que tinham uma ocupação profissional definidas por lei e "pré-cidadãos" todos aqueles cuja ocupação a lei desconhece. Os limites à universalização da cidadania regulada eram muitos, e ela permaneceu como promessa de inclusão para boa parte dos brasileiros (Cardoso, 2010b).

> Essas evidências sobre a adesão dos brasileiros à promessa integradora dos direitos sociais sugerem que, se o processo de inclusão dos nacionais no universo desses direitos foi desigual e intermitente, por outro lado, a crença na possibilidade de inclusão na cidadania regulada parece ter sido universal. Em 1976 os trabalhadores titulares de direitos, por que ocupantes de empregos registrados em carteira ou servidores públicos, eram 59% da força de trabalho urbana do país. Contudo, indica que a imensa maioria dos trabalhadores, empregados ou não, ativos ou não, se havia titulado a um emprego formal, caso este aparecesse (Cardoso, 2010b, p. 229).

O momento histórico, as condições sociais, econômicas e políticas mudaram desde então. No entanto, o conceito de cidadania regulada pode ser atualizado para pensar o momento presente e a uberização do trabalho. Os cidadãos com emprego formal e direitos vinculados à CLT, bem como os servidores públicos, formam um grupo de cidadãos brasileiros privilegiados: salário garantido, férias remuneradas, relativa estabilidade e direitos como aposentadoria, auxílio-doença e licença-maternidade, dentre outros. Por outro lado, grande parte do setor de serviços deve cuidar individualmente de sua própria proteção social. Hoje, o trabalho por plataformas digitais cria uma massa de trabalhadores que a lei não reconhece como detentores de direitos trabalhistas clássicos. Os uberizados se enquadram como "pré-cidadãos": conforme a pesquisa empírica irá mostrar, boa parte deles teria interesse em um emprego formal, caso este aparecesse.

Vale ressaltar que os uberizados não estão dispostos a aceitar qualquer emprego formal para garantir direitos. Observo, sobretudo, que eles valorizam um salário digno, muitas vezes não oferecido no mercado de trabalho formal, especialmente no caso daqueles com baixa

qualificação. O contraste com a Alemanha, nesse sentido, é muito evidente, pois o salário mínimo praticado no país condiz com o patamar sobre o quanto é socialmente necessário e aceito para viver, e não apenas sobreviver. Não por acaso, a metodologia do Projeto Fairwork utiliza a Metodologia Anker da Global Living Wage Coalition, para estimar um salário digno quando este não existe de forma oficial. No caso do Brasil, foi utilizado o indicador DIEESE de salário mínimo necessário, estimado em junho no valor de R$ 7.416,07 (Faiwork, 2025).

Isso nos faz retomar ao período analisado por Cardoso (2010b), acerca da institucionalização do salário mínimo a partir do Estado Novo e sua posterior repercussão. O salário mínimo quase sempre foi uma simples promessa de renda de subsistência, tendo ficado abaixo desse nível durante grande parte de sua história, com a maioria dos trabalhadores recebendo menos do que o valor fixado pelo Estado. Apesar disso, seu caráter civilizatório não foi anulado, pois ele sinalizou aos trabalhadores que uma renda digna era um direito seu, tornando legítima a luta por esse direito, ainda que o Estado, por razões econômicas ou políticas, não garantisse seu poder de compra. Esse mesmo raciocínio se aplica a outros direitos: "os serviços de saúde educação, o valor das aposentadorias e tudo o mais que a obra de "valorização do homem brasileiro" tomara um direito, legitimando, com isso, a luta por dar-lhes facticidade" (Cardoso, 2010b, p.236).

O autor interpreta o projeto varguista como um poderoso instrumento de reprodução das desigualdades sociais. A imensa onda migratória para as grandes cidades brasileiras e o aumento das trajetórias individuais ascendentes que tiveram acesso ao mundo do trabalho e às suas benesses civilizatórias geraram um processo retroalimentador de legitimação da ordem desigual. Nesse sentido, a persistência das desigualdades manteve-se nas décadas seguintes.

O extraordinário crescimento econômico do Brasil entre 1940 e 1980 conhecido pelo período "desenvolvimentista" foi fruto de uma mudança sem precedentes na estrutura produtiva do país; contudo, a renda do trabalho urbano permaneceu muito baixa. Após esse período, o Brasil passou por uma estagnação econômica, e a partir de 1990, a indústria perdeu centralidade em relação ao processo anterior. No início dos anos 2000, outras mudanças estruturais também ocorriam, especialmente na relação entre escolaridade e inserção no mercado de trabalho. Cardoso (2022) identificou que, no período de 2003 a 2015, a valorização do salário mínimo real criou uma cadeia positiva de formalização da classe trabalhadora, uma vez que aumentou a atratividade do assalariamento formal e elevou a taxa de crescimento de salários formais.

Em "A construção da sociedade do trabalho no Brasil", Cardoso (2010b) conclui que, no processo brasileiro de mudança social, embora grandes mudanças estruturais tenham ocorrido na economia, estas foram acompanhadas por apreciável inércia social no que diz

respeito ao acesso à renda e à distribuição desigual. O autor também aponta outros fatores, como a persistente violência estatal contra o trabalho organizado e a baixa participação do operariado na estrutura social.

Outro aspecto central da obra de Cardoso (2010b) é a percepção da desigualdade e injustiça social. A persistência temporal das desigualdades no Brasil é acompanhada por uma justificação social, ou seja, ainda que a disparidade seja claramente visível aos olhos do povo brasileiro, é encarada como legítima pela imensa maioria, especialmente por aqueles que são mais pobres.

Uma vez que vivemos em uma sociedade capitalista, o mercado possui um papel central como distribuidor da riqueza produzida. Entretanto, o movimento operário, ao longo dos últimos cem anos, conseguiu reduzir o papel exclusivo do mercado, domesticando parcialmente seu automatismo desigual por meio da atuação do Estado na definição dos mínimos civilizatórios. Esse mínimo é baseado em critérios substantivos de justiça distributiva, convertendo necessidades coletivas em direitos sociais. "A justiça social definidora do Estado de bem-estar é antes de tudo uma justiça que toma a necessidade como critério distributivo, necessidade empiricamente demarcada pela luta de classes" (Cardoso, 2010b, p. 380).

Esse mínimo civilizatório e as concepções de justiça variam de uma sociedade para outra, e o Brasil mostra-se particularmente interessante: a pesquisa empírica de Cardoso (2010b, p. 418) conclui que: "a distribuição de renda é perfeitamente visível para os pobres, é encarada por eles com injusta, mas não como ilegítima na medida em que seu ideal de boa sociedade é muito tolerante com a desigualdade".

A pesquisa de Kühn (2007) no Brasil, especialmente em um bairro da periferia de Salvador, na Bahia, revelou um aspecto parecido do brasileiro: a capacidade de se adaptar às circunstâncias adversas. Apesar das condições econômicas e sociais difíceis, alguns dos entrevistados demonstraram com orgulho a capacidade de "se ajeitar", de festejar em vez de se lastimar por sua própria condição. O estereótipo culturalmente transmitido do que é o brasileiro serve como pano de fundo de interpretação para aceitar as consequências drásticas da desigualdade social. Nesse sentido, a adaptação à estrutural social dada torna-se um mérito, e, consequentemente, cada pessoa deve assumir a responsabilidade por sua situação, em vez de canalizar esse descontentamento para essa questão em uma crítica social.

Souza (2023) também procurou compreender a legitimação e a naturalização das desigualdades sociais na sociedade brasileira. Para tanto, o esforço compreensivo do autor voltou-se à caracterização do processo de modernização periférica. Uma questão importante da "nova periferia" é que, ao que parece, as práticas modernas são anteriores ao lastro valorativo

moderno que acompanhou o processo de modernidade na Europa e na América do Norte. Aqui, o mercado competitivo e o Estado, como instituições fundamentais do capitalismo, foram importados de fora para dentro com a europeização da primeira metade do século XIX.

Nesse contexto, inexistia um consenso acerca da homogeneização social e da generalização do tipo de personalidade e da economia emocional burguesa a todos estratos sociais, diferentemente do que acontecia na maior parte das sociedades ocidentais no processo de modernização, processos estes que eram fundamentais para eficácia social da noção de cidadania. Souza (2023) retoma a revolução burguesa "encapuçada" na análise de Florestan Fernandes e a revolução passiva de Werneck Vianna para pensar esse padrão de modernização que ocorreu no Brasil. Uma das consequências desse padrão é que a sociedade brasileira é tomada por:

> Uma espécie de hipereconomicismo, em que toda resolução de conflitos e contradições é esperada de uma ação unilateral do progresso econômico, inclusive de aspectos sociais fundamentais como a generalização do tipo humano adequado aos imperativos de mercado e Estado, aspectos que tornam possível a generalização do status intersubjetivamente reconhecido de cidadão (Souza, 2023, p.122).

Assim como Cardoso, Souza (2023) também retoma a transição do regime escravocrata para o trabalho formalmente "livre" para compreender as relações modernas: "o sistema escravocrata lançou sua sombra para todas as outras relações sociais" (Souza, 2023, p.147). O que ocorreu, foi que o "dependente" ou "agregado" formalmente livre estava marcado antes pela posição de escravizado submetido a trabalhos forçados e, posteriormente, pela condição de despossuído, formalmente livre, mas cuja única chance de sobrevivência ocupar-se "nas franjas do sistema como um todo". Formou-se, assim, uma 'ralé' "que cresceu e vagou ao longo de quatro séculos: homens a rigor dispensáveis, desvinculados dos processos essenciais à sociedade" (Franco, 1997, p.14 *apud* Souza, 2023, p.147).

Ao analisar o processo histórico de modernização brasileiro com Souza (2023), constata-se que, a partir de 1930 o Estado autoritário e modernizador elevou essa dinâmica a outro patamar. Com a industrialização, a urbanização e o novo modelo de desenvolvimento, o Brasil consolidou taxas contínuas de crescimento econômico e transformou-se na oitava economia do mundo até a década de 1980. Esse novo período instaurou um novo padrão de institucionalização, e o autor também utiliza o conceito de "cidadania regulada" para descrever o processo pelo qual se deu a formalização das relações de trabalho e a proteção estatal na modernização brasileira. Entretanto, coloca algumas questões, a partir desse conceito, ele

propõe algumas questões para pensar um padrão brasileiro peculiar, caracterizado não mais de cidadania, mas sim pela subcidadania.

> Quais são os fatores objetivos em jogo, no contexto periférico, que decidem sobre a classificação social de outros? Como se dá o ancoramento institucional desses princípios? O que decide acerca de sua lógica de longo prazo? Que elementos e dimensões sociais se articulam complexamente para produzir este resultado? [...] Quais são as variáveis de longo prazo envolvidas no tipo de modernização periférico exógeno, como o brasileiro, que não possibilitaram a homogeneização e a generalização de precondições, que, em outras sociedades, levaram a uma efetiva ampliação da cidadania, com todos os seus atributos políticos econômicos e morais? Quais fatores contribuem para a permanência, até hoje, desse mesmo padrão? Como se explica a permanência de um contexto, em sociedades periféricas como a brasileira, que naturaliza a desigualdade? (Souza, 2023, p. 186-187).

Portanto, na obra de Souza (2023) é central refletir sobre a subcidadania como a principal marca da modernização periférica. O autor demonstra que a sociedade brasileira se diferencia, enquanto moderna por um conflito de classes específico da periferia, no qual a subcidadania é um fenômeno de massa.

Para essa análise, Souza recorre especialmente às contribuições de Charles Taylor e Pierre Bourdieu, reconstruindo-as a partir de uma perspectiva periférica. O autor introduz o conceito de "habitus primário", entendido no sentido que essa noção adquire em Bourdieu, enquanto esquemas avaliativos compartilhados objetivamente, que criam uma espécie de acordo implícito, um "fio invisível" capaz de tecer consensos sociais que definem que certas classes estão acima da lei e outras abaixo.

Souza ilustra essa dinâmica com o exemplo de um atropelamento, em que uma pessoa de classe média europeizada atropela um brasileiro pobre. Ele argumenta que a chance de a lei ser efetivamente aplicada à pessoa de classe média é baixíssima, como resultado de uma espécie de acordo de classe. Souza justifica esse ponto: "há como que uma rede invisível que une desde o policial que abre o inquérito até o juiz que decreta a sentença final, passando por advogados, testemunhas, promotores, jornalistas, etc. E todos, por meio de um acordo implícito e jamais verbalizado, terminam por inocentar o atropelador" (Souza, 2023, p.213).

A partir de Charles Taylor, Souza (2023) propõe pensar a ausência de reconhecimento como algo que atinge suas vítimas com um "autodesprezo mutilador" conduzindo à aceitação da precariedade como legítima e até merecida e justa no Brasil, o que se aproxima das percepções sobre a justiça social discutidas por Cardoso (2010b).

Ora, não é esse o mesmo consenso social, esse mesmo habitus primário, ancorado nas instituições, e na família de classe média urbana, que a leva a solicitar uma pizza em seu apartamento e fazer com que o entregador do Ifood entregue o pedido em sua porta, sem jamais

questionar sobre as condições de trabalho e de vida desse trabalhador? Ou, quando muito, esses indivíduos podem até refletir sobre isso, mas têm uma postura que Georg Simmel (2005) caracterizava como atitude "blasé": um estado de apatia diante das coisas e das pessoas.

E o que dizer da decisão do Supremo Tribunal Federal, que rejeita a relação de emprego e a subordinação no caso dos trabalhadores de plataformas digitais (Carelli, 2025), ou ainda, dos próprios trabalhadores, que, sem consciência de classe e de uma ideia de autovalor, naturalizam sua própria condição insegura? Voltando a Souza (2023, p.213):

> O que liga todas essas intencionalidades individuais de forma subliminar e que conduz ao acordo implícito é o fato objetivo e ancorado institucionalmente do não valor humano, posto que é precisamente o valor diferencial entre os seres humanos que está atualizado de forma inarticulada em todas as nossas práticas institucionais e sociais.

No contexto atual, do trabalho em plataformas digitais, especialmente no caso brasileiro em que se entrelaçam condições históricas de legitimação de uma subcidadania, as consequências dessa organização do trabalho têm o potencial de gerar patologias sociais e comportamentos adoecidos que banalizam ainda mais a injustiça social. Para Ferreira (2007), a mediação do sofrimento gerado pelo trabalho ocorre por meio da utilização de estratégias defensivas e da mobilização coletiva. Esta última é mais eficaz para o enfrentamento do sofrimento, sendo obtida a partir do espaço público de fala e de cooperação. Entretanto, a mobilização coletiva sofre um processo de erosão.

A sociedade contemporânea e as mudanças da gestão flexível do trabalho trazem consigo patologias sociais. De acordo com Ferreira (2007), ao recuperar as reflexões de Habermas (1997) e Dejours (2004), o momento atual é marcado pela desestruturação das formas clássicas de solidariedade, o que dá origem a novas patologias relacionadas ao trabalho, incluindo a sobrecarga, a violência e a servidão voluntária. Nas palavras do autor "A organização do trabalho pode levar a vivências de sofrimento e de violência, mais ou menos explícitas e levar o trabalho ao limite do impossível de ser realizado pelas pessoas" (Ferreira, 2007, p. 133).

A partir de Dejours (2004 *apud* Ferreira 2007), as transformações qualitativas no mundo do trabalho após a década de 1980 trouxeram métodos de gestão que se contrapõem ao direito do trabalho e às conquistas sociais. As consequências incluem a brutalidade nas relações trabalhistas, muitas vezes denunciada, mas com poucas mudanças efetivas. Essa dinâmica, aliada à exclusão do trabalho gera medo, atenua as reações de indignação diante do sofrimento,

da sobrecarga e da injustiça. Outros efeitos decorrentes são a intensificação do sofrimento subjetivo e a neutralização da mobilização coletiva.

A partir do diálogo entre esses autores, coloco mais algumas perguntas, sem a intenção necessariamente de respondê-las: Por que essa "nova forma" de trabalho seria uma questão a ser enfrentada em um país que historicamente tem legitimado níveis abissais de desigualdade social? Por que as empresas-plataforma adotariam outro modelo de negócios no Brasil que não fosse pautado na lógica da superexploração do trabalho? Como enfrentar a erosão da mobilização coletiva nesse novo cenário?

É nesse contexto de estrutura social que emergem e se consolidam as plataformas digitais como plataformas de trabalho no Brasil. A banalização das condições de precariedade, as dificuldades cotidianas enfrentadas pelos trabalhadores e a negação do reconhecimento em seus aspectos legal e moral, e o vínculo de trabalho disfarçado pela tecnologia digital, são elementos tão evidentes que, à primeira vista, poderiam dispensar qualquer esforço interpretativo. Mas é precisamente a sua persistência, e o que ela revela sobre a sociedade brasileira, que exige esta tentativa compreensiva.

## 3.1 A consolidação do trabalho em plataformas digitais no Brasil

O argumento geral que buscarei desenvolver neste trabalho, é que as plataformas digitais utilizadas para o trabalho de motoristas de aplicativo e entregadores de aplicativos tendem a reforçar as desigualdades sociais. Vistas como soluções para geração de renda no novo capitalismo flexível, neoliberal, e como alternativas para resolver grandes problemas urbanos (Slee, 2017), as plataformas se estabelecem, ao contrário, reforçando problemas sociais já existentes.

Muitas razões podem explicar a alta adesão ao uso de plataformas digitais de transporte por aplicativos e entrega de alimentos por parte dos trabalhadores e dos consumidores. Entre elas, destaca-se principalmente a precarização estrutural e histórica, atualmente somada à precarização conjuntural no novo capitalismo (Maciel, 2021), mas também: a generalização da economia informal, os baixos salários e a negação de direitos sociais, a ideologia empreendedora e sua disseminação nas classes populares, a mobilidade urbana precária, as motivações para distinção social e à adesão tecnológica aos serviços das plataformas digitais.

Em países com histórico de subcidadania como a brasileira (Souza, 2023), períodos de instabilidade econômica e política tendem a tornar mais evidentes as condições precárias de trabalho. Além da quantidade de pessoas no mercado de trabalho informal, nas suas mais

diversas atividades, os baixos salários e a desvalorização do salário mínimo real são fatores que criam um ambiente propício para a propagação da ideologia do "empresário de si mesmo". Nos últimos anos, a desvalorização do salário mínimo real (Welle; Furno; Bastos, 2022), (Matos, 2022) tem incentivado a procura por renda extra ou renda superior à praticada no mercado formal de trabalho, ainda que à revelia de direitos sociais.

Esse contexto constitui um campo propício para a ideologia empreendedora, atualmente disseminada de forma extensiva pelas redes sociais, pelos meios tradicionais de comunicação (como a televisão), nas escolas e até mesmo nas Universidades. Sousa, Pochmann, Bonone (2021, p.6) compreenderam esse cenário de forma precisa:

> A busca do trabalhador atomizado, empreendedor e autossuficiente constrói artificialmente a relação ideal que economistas neoclássicos vislumbravam para o mercado de trabalho, com vendedores de mão de obra recebendo salários idênticos à sua produtividade marginal e o capital sendo remunerado também no exato valor que agregou à produção de riqueza. Nesse cenário de ideal neoclássico não existe conflito entre classes, pois não há classes, existem indivíduos hedonistas buscando a maximização de sua utilidade e prazeres.

Diante das respostas disponíveis a esse processo estão os trabalhos nas plataformas digitais, como o de transporte por aplicativo e entregas. Com jornadas de trabalho quase ilimitadas, a autogestão impõe, muitas vezes, a necessidade de trabalhar 12 horas ou mais por dia. Festi (2025) chama de "novo proletariado da era digital" os trabalhadores plataformizados (como os entregadores e motoristas de plataformas digitais) e acrescenta que eles representam uma "classe incômoda"; primeiro porque não se enquadram nos modelos de classe social do século passado, segundo porque "suas contradições, ambiguidades, vacilações, anseios e perspectivas se chocam com os esquemas de consciência de classe e com a expectativa dos pesquisadores progressistas" (Festi, 2025, p,11). Assim, como coloca o autor, delineiam-se muitos desafios teóricos e políticos a serem enfrentados.

Um desses desafios reside justamente na mudança de subjetividade dos trabalhadores. Partindo do debate sobre "a fábrica do sujeito neoliberal" de Dardot e Laval (2016), é possível analisar como a racionalidade neoliberal tem sido eficiente em fabricar esse sujeito, especialmente em um contexto como o brasileiro, no qual as lutas da classe trabalhadora não se generalizaram para os setores informais, que tanto compõe o nosso mercado de trabalho nacional. As plataformas digitais tornam o poder do empregador opaco, tornando-o oculto sob a mediação algorítmica e de dados, o que dificulta a percepção do trabalhador sobre quem efetivamente o explora. Tal configuração tende a gerar autorresponsabilização, incutindo nos próprios trabalhadores a ideia de fracasso pessoal. Na contribuição de Festi (2025b, p.14),

estamos diante de “uma crise mais profunda da subjetividade: que leva à perda da identidade do sujeito enquanto agente do trabalho, isto é, enquanto produtor de riqueza e transformador da sociedade”.

Essa crise da subjetividade faz parte do contexto que leva à consolidação do modelo de negócios uberizado, especialmente no caso brasileiro. Nesse quadro, destaca-se a confusão ideológica que se faz entre plataformas digitais como meios de trabalho e não como empresas de fato. De acordo com Filgueiras e Antunes (2020, p.30), vivemos um momento de contradição quase irônica no capitalismo contemporâneo:

> A mesma tecnologia que torna a regulação tecnicamente mais fácil é apresentada pelas empresas como fator que inviabiliza a proteção. E esse contraditório e complexo movimento, típico da razão instrumental e de suas engrenagens de dominação, tem impactado fortemente as legislações, as instituições públicas, além de se constituir em um elemento a mais para dificultar e obliterar a criação de laços de solidariedade e de organização da classe trabalhadora.

Os efeitos concretos desse processo contraditório podem ser observados empiricamente. Dados recentes sobre o trabalho em plataformas digitais no Brasil, especialmente os de entrega e transporte, mostram um cenário preocupante no mercado de trabalho nacional. Abílio (2020) compreende a uberização como a eliminação de freios legais à exploração do trabalho, bem como a legitimação, a legalização e a banalização da transferência de custos e riscos ao trabalhador.

Nesse contexto de transferências de riscos e custos para os trabalhadores, a vulnerabilidade apresenta alguns recortes geográficos, etários, e de gênero. A Carta de Conjuntura do IPEA (IPEA, 2023) com dados sobre os trabalhadores no Brasil mostra um panorama de crescimento no número de trabalhadores que exercem atividades da *gig economy* (uberização, plataformização) e dedica destaque especial à cobertura previdenciária desses trabalhadores, argumentando que a contribuição fornece um status de segurado pelo sistema, cobrindo uma série de riscos e contingências. A análise dos dados da PNAD Contínua mostrou que a maior parte desses trabalhadores não está inserida no sistema da previdência social (77%). Além disso, observou-se uma desigualdade regional na contribuição previdenciária dos trabalhadores de plataforma, sendo a região Norte apresenta menor cobertura se comparada às outras regiões brasileiras.

Entre os grupos mais afetados por esse modelo estão os jovens, particularmente empurrados para as condições inseguras do trabalho de entregador de aplicativo. Pesquisa do Cebrap (2023) identificou que os trabalhadores de plataformas digitais de transporte e entrega estão majoritariamente na faixa etária dos 20 aos 50 anos, sendo, em geral, os entregadores mais

jovens. Quase 40% dos entregadores têm até 29 anos, ao passo que, nas plataformas de transporte por aplicativos, 45% dos motoristas têm 40 anos ou mais.

Outra pesquisa, realizada com entregadores por aplicativos nas cidades de São Paulo e Rio de Janeiro no ano de 2024 mostrou que esses trabalhadores são, em sua maioria, do sexo masculino (93,9%), com idade entre 18 e 29 anos (60,2%) e tinha cor de pele parda (43,2%). Nessa mesma pesquisa foram avaliados os graus de insegurança alimentar nesse recorte demográfico de entregadores, o que permitiu concluir que três em cada dez entregadores sofrem de algum nível de insegurança alimentar: 18,5% da amostra apresentaram insegurança alimentar leve e 13,5% mostraram ter insegurança alimentar grave (Ação da Cidadania, 2025).

O cotidiano de trabalho e a necessidade de realizar mais entregas para obter uma renda suficiente fazem com que os trabalhadores utilizem diversas estratégias para diminuir o tempo e o custo das refeições. Essas estratégias, segundo essa pesquisa da Ação da Cidadania (2025, p.16):

> Vão desde o "racha" de lanches e salgados, passando pela estratégia mais frequente da compra de ultraprocessados em bares, lanchonetes, padarias, barracas de lanches e bancas de jornais, até o acesso a restaurantes com marmitas mais baratas na região central da cidade. O gasto com alimentação e o tempo despendido para a alimentação – que não é remunerado – podem comprometer a estratégia de ganhos dos entregadores, pautada pelo mecanismo de gamificacão, inserida por sua vez pelas próprias plataformas para estimular os entregadores a manterem seus aplicativos ligados e a nao recusa de chamadas, através de desafios, prêmios e avaliação de desempenho (score).

Poucas coisas expressam de forma tão clara o "trabalho indigno" quanto a negação do direito de se alimentar adequadamente. Nesse contexto, no qual escolhas racionais são necessárias para que o indivíduo se mantenha ativo no trabalho, em que a renda diária cubra não somente a sua remuneração, mas também os custos do trabalho, como manutenção das bicicletas, do *smartphone,* acesso à internet e combustível (no caso das motocicletas), a dignidade torna-se uma variável negociável.

Além disso, os estudos sobre a saúde dos trabalhadores de plataformas digitais, especialmente no caso dos entregadores, ainda que escassas para obter um quadro empírico consistente, indicam que a vida acelerada desses trabalhadores, a necessidade de atender a chamadas e de realizar mais entregas acarreta em dificuldades para atender as próprias necessidades físicas, conforme destaca a revisão de literatura de Salvagni, Veronese e Figaro (2025, p.7):

> Desse modo, a doença é um imperativo a ser enfrentado, mesmo porque não existe direito à assistência. O estresse, a depressão, as dores no corpo, a falta de sono

> repousante, a irritação são sintomas constantes, relatados por inúmeros trabalhadores, conforme aponta a médica e pesquisadora Rita Fernandes em entrevista à Agência Brasil.

Esses jovens, com pouco tempo livre para se dedicarem a outras atividades, como os estudos, podem se ver em um círculo vicioso de negação de reconhecimento social, enquanto a família dos jovens de classe média pode comprar o tempo livre, estimular a autonomia e fornecer acesso a uma educação formal que ampliará o capital cultural e econômico dos seus filhos no futuro (Sousa, Pochmann, Bonone, 2021). Como salientou Souza (2018) "os filhos da classe média já chegam na escola como vencedores". Por isso, Souza, Pochmann e Bonone (2021, p.11) afirmam que "compreender a inserção dos jovens no trabalho plataformizado indica as tendências gerais para esse tipo de ocupação no mercado de trabalho".

É nesse sentido que o modelo das plataformas digitais da forma como opera no Brasil atualmente, tende a gerar mais injustiça social. A justiça, para Fraser (2002), liga duas dimensões do ordenamento social – a dimensão da distribuição e a dimensão do reconhecimento. No âmbito distributivo, a má distribuição de recursos materiais, a desigualdade de rendimentos, a exploração, a privação, a marginalização e a exclusão do mercado de trabalho são formas de injustiça social. No âmbito do reconhecimento, a injustiça é o falso reconhecimento, abarcando a dominação cultural e o desrespeito.

A injustiça social está colocada na dimensão distributiva, tal qual na dimensão do reconhecimento. O próprio não reconhecimento dessa classe de trabalhadores enquanto trabalhadores é um falso reconhecimento. Em muitas cidades brasileiras os serviços oferecidos pelas plataformas digitais de transporte e de entrega se tornaram importantes facilitadores da vida cotidiana, contudo, na condição de consumidores, busca-se utilizar o melhor serviço possível a um custo mínimo. As situações de desrespeito e humilhações são comuns para as pessoas que prestam esse serviço, especialmente no caso dos entregadores, a respeito dos quais a mídia já divulgou diversas situações de violência, racismo e insegurança.

Os trabalhadores "por aplicativo" no Brasil vivem atualmente à margem do mercado de trabalho: não têm direito a salário fixo, são obrigados a arcar com os custos de todo o seu meio de trabalho (automóvel, motocicletas, bicicletas, smartphone), são controlados e vigiados pelas empresas por meio da gestão algorítmica e precisam lidar com a desproteção social ou arcar de forma independente com alguma proteção social. Os baixos rendimentos e a necessidade de trabalhar o máximo possível, visto que o tempo de espera entre uma corrida e outra não é contado como tempo de trabalho — impedem que o indivíduo possa usar o seu tempo de forma

autêntica, sendo este capturado como instrumento de lucro e especulação das empresas-plataforma.

Festi, Peleja, Santos e Gontijo (2024) buscaram compreender justamente o que os entregadores de aplicativos entendem por direitos no contexto do capitalismo neoliberal. A partir desse estudo, os entregadores de aplicativos demonstraram, ao mesmo tempo, a consciência de sua precarização e a necessidade de regulamentação da categoria, mas também uma rejeição ao enquadramento na CLT, cenário no qual parece existir uma falsa dicotomia entre direitos sociais/trabalhistas e flexibilidade. É importante ressaltar, de acordo com os autores, o momento de polarização política no Brasil, que dividiu e prejudicou o debate público em torno dos direitos sociais.

Eles atentam também para o fato de que esse fenômeno em torno da desconstrução da identidade do trabalhador padronizado e fordista não ocorre apenas no Brasil, uma vez que esse debate se intensificou em nível global, com implicações para subjetividade de toda a população. Tanto essa pesquisa quanto a de Festi, et al. (2025), sobre os motoristas de aplicativo, mostraram que a necessidade de aumento dos rendimentos se sobrepõe à reivindicação por direitos trabalhistas previstos na CLT nas reivindicações de regulamentação do trabalho por aplicativos.

O mapeamento do trabalho em plataformas digitais mais recente do Fairwork Brasil (2025) trouxe alguns achados empíricos importantes para compreender a dimensão do problema social do fenômeno no Brasil. Devido à condição de informalidade e à necessidade de sobrevivência, muitos trabalhadores adotam a "prática multiplataforma" trabalhando para diversas empresas-plataformas e até alternando o uso entre carros e motocicletas. Outra prática observada, é a locação da principal ferramenta de trabalho entre entregadores e motoristas em vários centros urbanos, o que faz com que eles iniciem o dia de trabalho com um saldo negativo. Essa condição favorece o endividamento e a intensificação do trabalho.

Além disso, os pesquisadores observaram uma prática de crescente endividamento dos trabalhadores, com dívidas contraídas, inclusive nas próprias plataformas, uma vez que algumas delas atuam também como instituições financeiras. Por meio de estratégias de financeirização, as empresas-plataforma constituem mais uma base de lucros. A lógica financeira está no cerne da atuação das plataformas digitais por duas razões: a primeira, por meio de cotações em bolsas e especulação, ligadas diretamente ao capital transnacional. A segunda, porque a tecnologia permite transferir as cadeias produtivas para países periféricos do Sul Global para extrair lucro da mão de obra excedente nesses países (Fairwork, 2025b).

Os riscos à saúde e à integridade física também foram destacados pela pesquisa do Fairwork (2025b), bem como a persistência da baixa remuneração, a falta de garantias contratuais, a desativação arbitrária, os processos de gestão opacos e reações adversas em relação à organização coletiva. O relatório também menciona que enquanto o mundo avança no debate regulatório, o Brasil obteve pouco ou nenhum progresso sobre o tema, tendo o Projeto de Lei 12/2024 representado a ideia de criar uma "categoria de trabalho de segunda linha" (Fairwork, 2025b, p.21).

Essa forma de trabalhar baseada na negação de reconhecimento social e na injustiça na dimensão distributiva oferece poucas brechas para mudanças positivas na vida desses indivíduos, conquistada em alguns casos através do mérito e esforço pessoal, como no caso da análise feita por Souza (2012) sobre a classe dos batalhadores, contrariando os lugares sociais que estão submetidos, o que também encontra eco nos achados empíricos de Cardoso (2010b).

## 3.2 Por que o modelo uberizado se articula tão bem à modernidade periférica?

Um dado recente chama a atenção para o caso brasileiro e para a disseminação da uberização do trabalho: "Brasil é o maior mercado da Uber no mundo, diz CEO ao CNN Mone" em 2026 (Nakagawa e Miniguini, 2026). O país ultrapassou os Estados Unidos (país sede da empresa) em número de viagens e, segundo a reportagem, são mais de 2 milhões de motoristas cadastrados no Brasil. Considerando esse contexto, além das outras empresas-plataforma de sucesso atuantes por aqui, no território nacional, é possível propor a seguinte questão provocativa: O que faz esse modelo de negócios ser tão bem-sucedido no Brasil? Por que ocorre uma pronta adesão ao uso da tecnologia digital para a mobilidade urbana, para solicitar uma entrega de refeição em domicílio e, sobretudo, para o trabalho, ainda que à revelia de qualquer direito trabalhista vinculado?

Não se pretende, aqui, responder a esses questionamentos, mas pretendo utilizá-los como um fio condutor para as reflexões acerca do desenvolvimento do modelo "uberizado" no Brasil, no contexto da modernidade periférica. Além da discussão sobre o sistema-mundo e as desigualdades entre centro e periferia, outras variáveis endógenas devem ser consideradas para a compreensão do fenômeno da adesão às plataformas digitais.

Ao estabelecer uma comparação com o fenômeno na Alemanha, é fundamental mencionar a mobilidade urbana como um fator relevante. Em geral, nas cidades brasileiras, tal como nas cidades latino-americanas, o processo de urbanização é marcado por características do capitalismo periférico e da subcidadania. Muitos centros urbanos brasileiros, sejam eles

metropolitanos ou não, carecem de uma mobilidade urbana eficiente e de um sistema de transporte público adequado. Como analisou Carvalho (2016), esse cenário foi formado historicamente por meio de um crescimento urbano acelerado, desordenado e desregulado. Durante esse processo, o Brasil substituiu gradativamente os sistemas de transporte que privilegiavam os deslocamentos coletivos, eletrificados e sobre trilhos por modelos focados nos deslocamentos individuais, privados e movidos a combustíveis fósseis. Sistemas de mobilidade ineficientes afetam diretamente a qualidade de vida da população, aprofundando as desigualdades socioespaciais e prejudicando, principalmente, as populações mais empobrecidas.

No contexto europeu, Huws (2022) identificou alguns problemas e apontou caminhos para usos potenciais da tecnologia de plataformas, aprimorando serviços de bem-estar existentes e desenvolvendo novos serviços. A autora sugere, por exemplo, que o serviço público do Reino Unido trabalhe com as plataformas digitais, como na integração com serviços de transporte. Além disso, ela destaca importantes demandas ambientais relacionadas ao uso das plataformas digitais: o aumento do número de veículos nas estradas com os aplicativos de transporte significa mais poluição e mais consumo de combustíveis fósseis. O caso analisado e proposto pela autora, se torna problemático no contexto brasileiro. Primeiramente, porque não cabe nas condições de urbanização brasileira. Em segundo lugar, porque reproduz a agenda neoliberal que coloca a lógica empresarial como parte da solução, como se as empresas das plataformas digitais não tivessem interesses conflitantes com o bem-estar pretendido (Sarlo, 2024).

O fenômeno da plataformização do trabalho nas metrópoles brasileiras, de acordo com De Abreu (2023), relaciona-se com o ao processo de “metropolização” e de “mercadificação” do espaço urbano. Assim, ao se consolidar na formação socioespacial brasileira, especialmente nas zonas metropolitanas, o capitalismo de plataformas encontra um conjunto de relações sociais de produção preexistentes, estruturadas com base na superexploração do subproletariado urbano, absorvendo uma parcela da força excedente de trabalho concentrada nessas regiões. No que diz respeito aos aplicativos de entrega, o autor sintetiza:

> Empresas de aplicativo de entrega encontram no chamado quadrilátero metropolitano brasileiro um denso núcleo urbanizado, tecnicamente equipado, socialmente desigual, espacialmente segregado e saturado em termos de deslocamento, propiciando condições favoráveis à consolidação do capitalismo de plataformas (De Abreu, 2023, p. 153).

Dessa forma, tanto as plataformas digitais de entrega quanto as de transporte encontram nas cidades médias e grandes brasileiras condições típicas da urbanização de países periféricos que serão envolvidas aos interesses das empresas-plataforma e também aos modos de vida presentes nesses espaços. Assim, se o transporte individual, os automóveis e o transporte por aplicativos tendem a ser mais demandados pela população, aumentando o número de veículos nas ruas, e consequentemente, o trânsito. Se a demanda por entregas de refeições e compras de supermercado via aplicativos for alta, e a remuneração dos entregadores for calculada por entrega realizada, o contingente de motociclistas e ciclistas nas vias públicas também tenderá a se elevar.

Em Campos dos Goytacazes-RJ, por exemplo, a precariedade do transporte público, que historicamente assola o munícipio, fortalece a utilização de veículos de transporte individual privado para o deslocamento na cidade (Dória; Da Silva, 2023). Trata-se de um ambiente muito propício para massificação dos serviços de transporte por aplicativos, os quais vêm se tornando um componente importante para os deslocamentos urbanos, uma vez busca cumprir a função não oferecida pelo transporte público municipal. Mesmo em uma cidade não metropolitana, o problema da acessibilidade urbana precária persiste, demonstrando que "os problemas urbanos no Brasil não estão relacionados apenas ao tamanho e à complexidade das grandes cidades e metrópoles, e sim à urbanização capitalista segregadora" (Dória; Da Silva, 2023, p.247).

De acordo com a pesquisa de Dória e Da Silva (2023), em uma cidade marcada por desigualdades socioespaciais como as de Campos, a utilização das plataformas digitais como meio de transporte não contribui para o aumento da mobilidade urbana, especialmente para no que tange à acessibilidade da população periférica ou residente dos distritos. Isso porque, além do custo ser incompatível para deslocamento das classes populares, os próprios motoristas reproduzem a lógica do Centro como área principal e mais segura para trabalhar.

Esse cenário conjuga, ainda, um comportamento de "distinção social" (Bourdieu, 2007), o qual separa aqueles considerados dignos de se deslocarem para o trabalho ou para o lazer nos seus veículos individuais ou com um motorista particular que está a seu serviço, através de táxi, e cada vez mais, de plataformas como a Uber, daqueles tidos como indignos desse conforto e obrigados a enfrentar o transporte público muitas vezes lotado, com esperas longas e jornada cansativa.

Kühn identificou em sua pesquisa sobre a condução da vida cotidiana e as orientações biográficas em Salvador, Bahia, aspectos interessantes na visão de um pesquisador europeu sobre o transporte público. Para ele, o transporte público municipal da capital baiana é pouco equitativo em termos de justiça social: "As tarifas não são únicas por trajeto, nem há tarifas

especiais para famílias de baixa renda, muito menos para as pessoas que usam muito o transporte público. Ao contrário, paga-se por pessoa e por ônibus utilizado" (Kühn, p.312, 2007).

Esse cenário cria, ainda, uma distinção social nos próprios trabalhadores de plataformas digitais, em que os entregadores de aplicativos são a "ralé", estando fadados à negação de reconhecimento social, expostos a humilhações e à insegurança, ao passo que os motoristas de aplicativo conseguem sustentar uma aparência de dignidade. Essa distinção está prestes a se concretizar na lei, cuja proposta de regulamentação dos aplicativos contempla a categoria dos motoristas, mas não exclui a "ralé" dos entregadores de aplicativos. Para Honneth, como observaram Maciel e Torres (2007), a natureza necessariamente moral das injustiças distributivas vinculadas ao emprego advém do fato de que a distribuição institucionalizada pelo mercado ou regulada pelo Estado efetua-se de acordo com a estima social que cada categora desfruta como resultado da confirmação intersubjetiva de que suas contribuições são indispensáveis à continuidade da vida social.

Paralelamente a essas questões estruturais, fatores conjunturais e culturais também são relevantes para a compreensão do fenômeno. Como demonstraram Pinheiro-Machado; et al. 2024, a pandemia acelerou a mudança para o empreendedorismo digital, que somado à precariedade laboral trouxe novas dinâmicas para o mercado de trabalho brasileiro, incluindo a plataformização por meio de aplicativos já estabelecidos como plataformas de trabalho, bem como a popularização da venda de serviços por meio de redes sociais como o Instagram.

Nesse sentido, outro fator que deve ser destacado é a adesão dos brasileiros às plataformas digitais. Essa constatação surgiu a partir da observação empírica dessas tecnologias na Alemanha e também a partir de uma pesquisa realizada em países europeus sobre o grau de plataformização nos países, que considerou a adaptação tecnológica como um dos fatores relevantes para explicar se um país é mais ou menos plataformizado (Lehdonvirta, et al., 2020). De forma objetiva, esse conceito refere-se à aceitação e à popularização dos aplicativos, entre os consumidores e entre os seus fornecedores.

Estatísticas mostram que o Brasil é um dos principais mercados de mídias sociais do mundo, com uma taxa de penetração das mídias sociais de 76,83% com particular sucesso dos produtos da Meta, notadamente pela popularidade do Whatsapp, do Instagram e do Facebook (Bianchi, 2024). A alta utilização também acontece no caso das instituições financeiras, sendo o caso mais emblemático a popularização do Pix. Além disso, o Brasil também aparece como um dos principais usuários dos aplicativos Uber, iFood e 99 (Statista, 2025).

Uma pesquisa sobre a percepção dos brasileiros a respeito do trabalho por aplicativo mostrou que os tipos de trabalho associados diretamente ao trabalho por aplicativo são, principalmente, os entregadores de alimentos e encomendas (93%) e os de motoristas de passageiros (83%) (ITS Rio, 2024). Os respondentes da pesquisa também afirmaram já já ter utilizado as plataformas para contratar serviços de entregadores (69%) e de motoristas de transporte individual ou carona (64%), além de outras prestações. Quando expostos à afirmação de que o trabalho por aplicativos representa "uma ótima oportunidade para quem fica desempregado", 71% dos participantes declararam concordar totalmente.

Isto posto, conclui-se que o trabalho em plataformas digitais no Brasil constui um fenômeno complexo, tal qual o próprio país, imbricado em diversas variáveis que o influenciam, para além da questão do trabalho e dos direitos a ele vinculados. Como discutido anteriormente, a uberização se articula à modernidade periférica na medida em que combina dimensões estruturais, conjunturais e culturais. As condições de urbanização das cidades brasileiras e a mobilidade urbana precária criam um ambiente no qual os aplicativos (especialmente os de transporte) preenchem lacunas deixadas pelo Estado, ao mesmo tempo que reproduzem desigualdades socioespaciais. A esse cenário, soma-se a ampla adesão da população brasileira às tecnologias digitais. Assim, o sucesso do modelo uberizado no Brasil deve-se a muitos fatores. Nas seções seguintes, pretendo desenvolver um desses aspectos a partir das histórias de vida dos trabalhadores, articulando categorias como classe, trabalho, política e percepção sobre justiça social.

# 4 NOTA METODOLÓGICA: CONTRASTE COMPARATIVO E REFLEXIVIDADE

A proposta de comparar o trabalho em plataformas digitais no Brasil e na Alemanha tendo sob perspectiva a existência de uma economia-mundo, conforme descrito no primeiro capítulo, orienta as discussões teóricas e a pesquisa de campo realizada em ambos os países. Essa comparação só é possível a partir de um contraste, visto que as realidades econômicas, sociais e políticas entre os dois países são distintas. Para esta análise, baseada em uma metodologia qualitativa, a coleta de dados e a análise das entrevistas foram guiadas pelas seguintes perguntas de pesquisa, que buscam articular a experiência dos trabalhadores e os aspectos macroestruturais:

Como as diferentes condições sociais e configurações do Estado a partir de uma economia-mundo podem criar um ambiente fértil para a expansão e a consolidação de um modelo de trabalho "uberizado"? O que as trajetórias de vida e a experiência cotidiana nos diferentes contextos podem nos apontar sobre as estruturas econômicas e morais sobre o trabalho na Alemanha (centro) e no Brasil (periferia)? O que as narrativas dos trabalhadores acerca do próprio trabalho demonstram sobre as tensões, contradições e resistências ao modelo de trabalho em plataformas digitais?

O objetivo, portanto, não é revelar todos os aspectos da economia de plataformas na Alemanha e descrever minuciosamente como a uberização acontece (se acontece) no país, mas como, conhecendo como esse fenômeno se manifesta nesse caso, isso pode nos ajudar a compreender o fenômeno da uberização do trabalho de forma geral e compreender também o caso brasileiro.

De acordo com Azarian (2011) o método da comparação é uma abordagem de pesquisa em que dois casos são comparados entre si no que diz respeito a um fenômeno específico ou ao longo de uma determinada dimensão, a fim de explorar paralelos e diferenças entre os casos. Esse método tem ainda uma função reflexiva geral: "a de ampliar a nossa visão, alargar o nosso horizonte e ver as coisas em perspectiva" (Azarian, 2011, p. 12, tradução nossa). Ainda segundo o autor, a comparação por contraste é um modo de análise frequentemente motivado e adotado com o objetivo de compreender melhor a própria peculiaridade. É sob essa prerrogativa que me baseio ao propor a análise de um fenômeno em realidades de países tão distintas como as do Brasil e da Alemanha. De acordo com Kocka, (1996, p. 202 apud Azarian, 2011, p. 13, tradução nossa) "muitas vezes, olhar para o outro país, a outra sociedade, a outra vila ou a outra parte do mundo proporciona uma melhor compreensão da própria história".

No caso de um estudo comparativo por contraste, uma comparação plena sugere como objetivo principal "a comparação sistemática de algum processo ou instituição entre as unidades comparadas" (Azarian, 2011, p. 14). Todavia, é comum que esses estudos sejam assimétricos, ou seja, que o caso apresentado para comparação seja apenas esboçado e reduzido a elementos para compor um pano de fundo, muitas vezes vago, contra o qual o caso principal pode ser contrastado (Azarian, 2011). Tendo em vista as limitações do método e da pesquisa que apresento, é possível que ao longo destes capítulos, eu apresente uma comparação limitada da uberização do trabalho no Brasil e na Alemanha.

Além disso, essa assimetria reflete-se também nos campos explorados na pesquisa. Berlim, enquanto contexto urbano central na Alemanha, e Campos dos Goytacazes, enquanto município periférico no interior fluminense. Nesse sentido, as entrevistas não pretendem revelar uma comparação plena e simétrica. Para fins analíticos, a análise do material empírico, em conjunto com a revisão bibliográfica permite explorar a recorrência de fenômenos estruturantes da uberização do trabalho em cenários socioeconômicos e regulatórios profundamente distintos. Em suma, o material busca apresentar o que são, essencialmente, são o trabalho em plataformas digitais *location-based* em ambos os contextos.

A pesquisa empírica teve como inspiração principal as pesquisas desenvolvidas por Souza (2012;2018) as quais se fundamentaram nos estudos empíricos de Bourdieu e Lahire e também o método frankfurtiano, por meio do trabalho empírico de Adorno (Souza, 2012). Nessa mesma tradição, as pesquisas empíricas realizadas por Maciel (2021) e Kühn (2007) também foram fundamentais para compor o quadro teórico e empírico que contribuíram para a realização e análise das entrevistas com trabalhadores de plataformas digitais no Brasil e na Alemanha. Nesse sentido, o objetivo é promover um interesse reflexivo sobre o conteúdo das entrevistas, analisando o contexto, possíveis contradições e lacunas no discurso para que seja viável "efetivamente desconstruir a violência simbólica dos discursos dominantes e naturalizados e explicar a sutil introjeção e incorporação da dominação social e simbólica moderna" (Souza, 2012, p.371). A reflexividade, para Bourdieu (2024, p.21) é uma arma "contra os condicionamentos sociais, sejam eles provenientes de estruturas ou de disposições, sejam eles do aspecto objetivado ou do aspecto incorporado da instituição".

No questionário semiestruturado, procurei contextualizar a história de vida dos entrevistados, abordando sua origem de classe, trajetória educacional e percurso profissional até alcançarem a ocupação atual. No caso dos trabalhadores na Alemanha que não nasceram no país, investiguei os motivos da migração e os objetivos almejados. Busquei, ainda, destacar

aspectos cotidianos da vida de trabalhadores de plataformas digitais além de explorar questões relacionadas à opinião política e suas percepções sobre justiça social.

Como argumentou Becker (2002), a história de vida pode ser particularmente útil para fornecer uma visão do lado subjetivo de processos de mudança social. Além disso, esse método também pode dar sentido aos processos em curso, como a presente transformação no mundo do trabalho: "O processo social, portanto, não é uma interação imaginada de forças invisíveis ou um vetor estabelecido pela interação de múltiplos fatores sociais, mas um processo observável de interação simbolicamente mediada" (Mead, 1934 apud Becker, 2002).

Esse método, que privilegia a qualidade e a análise do conteúdo em detrimento do volume numérico, foi complementado por pesquisas de natureza quantitativa na revisão bibliográfica, a fim de fornecer um escopo empírico para o desenvolvimento da pesquisa qualitativa. A partir do contato com o campo de pesquisa, tanto no mestrado, quanto no doutorado, percebi a necessidade de incluir outros métodos, para além da história de vida, que pudessem acrescentar elementos à compreensão do fenômeno tendo em vista a prerrogativa de que uma boa pesquisa qualitativa pode utilizar múltiplos métodos (Hellmann, 2018).

O contato com o professor Thomas Kühn durante o estágio de doutorado sanduíche trouxe valiosas contribuições para a metodologia e análise das entrevistas. Assim, tive contato com o PCI (Problem-Center interview) (Wizel; Reiter, 2012) que me ajudou a explorar melhor a execução das entrevistas, especialmente as realizadas em língua inglesa. Trata-se de um método qualitativo, discursivo-dialógico, voltado à reconstrução de conhecimentos sobre problemas relevantes. O PCI foca em significados e comportamentos, que o pesquisador tenta compreender sob a perspectiva e a experiência vivida das pessoas.

O PCI sugere que os entrevistadores atuem como agentes de escuta ativa, estimulando narrativas e pensamentos. Além disso, esse método dissolve parte da assimetria inerente à situação de entrevista ao envolver o respondente em um processo de compreensão que permite clarificar e aprofundar significados e conhecimentos durante a interação. O modelo demonstrar ser importante ter em mente que o conhecimento e a experiência do entrevistado nunca são completamente acessíveis. Como pesquisador, é possível apenas obter uma aproximação daquilo que os indivíduos pensam sobre certos temas e dos significados subjetivos que eles atribuem a essas questões (Wizel; Reiter, 2012).

Como se trata de uma pesquisa comparativa, que visa contribuir para a compreensão do fenômeno do trabalho em plataformas digitais e sua relação com a reprodução das desigualdades sociais, considerei válido incorporar a observação e as notas de campo, as

conversas informais que tive com os trabalhadores e fotografias do campo como técnicas de pesquisa qualitativa paralelas.

Diante disso, apresentarei ao longo dos capítulos empíricos, por meio dos relatos dos entrevistados e da observação de campo, como se relacionam com o trabalho em plataformas digitais, os temas da desigualdade social, da flexibilização do trabalho, dos direitos vinculados ao estatuto do trabalho, das condições de vida e das diferentes posições que marcam o centro e a periferia do mundo.

No período de doutorado sanduíche, foram realizadas ao todo dez entrevistas, sendo uma delas, uma expert-interview com um pesquisador sobre o tema trabalho em plataformas digitais que têm diálogo com essas redes de pesquisa em outros países e instituições, mas que preferiu ficar anônimo permitindo que eu utilizasse o conteúdo da entrevista apenas como material para compreensão do fenômeno na Alemanha. Todas as conversas foram conduzidas de forma semiestruturada. As outras nove entrevistas, foram realizadas com trabalhadores, sendo duas com motoristas de aplicativos (plataforma Freenow) e sete com entregadores de aplicativos (plataformas Lieferando, Flink e Wolt). Inclui-se um termo de consentimento (cuja assinatura pelos entrevistados era opcional) e uma breve apresentação da pesquisa, documentada pela instituição anfitriã no doutorado sanduíche, a IPU Berlin. As entrevistas realizadas no Brasil também englobaram motoristas de aplicativos (como as plataformas Uber e 99) e entregadores (como o iFood).

Optei por preservar ao máximo a autenticidade nos relatos, mantendo o texto fiel às palavras, expressões e até mesmo às repetições utilizadas pelos entrevistados. No caso das entrevistas realizadas em língua inglesa, decidi manter as citações literais no idioma original, a fim de evitar possíveis perdas de significado ou nuances importantes no processo de tradução. Todos os nomes dos entrevistados foram alterados por nomes fictícios, tendo em vista a necessidade de preservar a identidade dos mesmos. Sempre que citados são acompanhados do nome fictício e a idade informada.

Para a comparação entre os materiais empíricos coletados no Brasil e na Alemanha foram mobilizadas as seguintes categorias analíticas: origem de classe, plataformas utilizadas, meio de trabalho, vínculo empregatício, existência de atividade laboral simultânea, renda (média/mensal), filiação sindical ou associativa, ocorrência de acidentes de trabalho, percepção acerca da justiça social e posicionamento político. Os resultados sintetizados dessa comparação encontram-se na Figura 11, apresentada na seção 7.

Conforme a Portaria CNPq, de 6 de março de 2026, que institui e regulamenta a Política de Integridade na Atividade Científica, uma de suas diretrizes exige a declaração do uso de

ferramentas de Inteligência Artificial Generativa (IAG). Portanto, declaro a utilização das seguintes ferramentas de IAG: Deepseek, para correção gramatical, ortográfica e sugestão de substituição de termos visando evitar repetições; e Research Rabbitt, para busca de artigos relacionados ao tema da tese. A primeira ferramenta também foi utilizada como suporte para fazer o quadro da figura 11.

# 5 RETRATOS DO TRABALHO EM PLATAFORMAS DIGITAIS NA ALEMANHA

## 5.1 Percurso metodológico no campo do transporte por aplicativo e a especificidade da Freenow

Assim como a Uber na Alemanha, a Freenow atua com um modelo de subcontratação. Como tratado anteriormente, esse modelo torna as relações de trabalho “sofisticadas e opacas” e permite que a Alemanha opere em uma “área cinzenta” do ponto de vista jurídico, o que possibilita evitar obrigações trabalhistas (Ferrari, et al., 2024).

Entretanto, diferentemente da Uber, a Freenow opera dentro dos limites rigorosos estabelecidos pelos órgãos reguladores locais de táxi; além disso, são as autoridades locais que decidem diretamente sobre as tarifas, o volume dos motoristas e a elegibilidade dos condutores (Kirchner; Dittmar; Ziegler, 2022).

A partir de março de 2025, a Freenow passou a adotar um modelo distinto na cidade de Berlim, ao se retirar do modelo de negócios idêntico ao da Uber e da Bolt ("*Mietwagen*" ou *VTC*) e posicionando-se como plataforma digital líder na indústria de taxis tradicionais (*Kerngeschäft*), sob o argumento que defende condições de mercado mais justas: “Com esta retirada, a Freenow pretende dar um sinal claro contra a concorrência desleal e focar estrategicamente na cooperação estabelecida e estreita com empresas de táxi e intermediários. A empresa tem como objetivo liderar a transformação digital do setor de táxis” (Freenow, 2025). Essa transição, segundo matéria divulgada no portal eletrônico da empresa, justifica-se pelos flagrantes de ilegalidade identificados no modelo de subcontratação.

> Defendemos condições competitivas justas no mercado de mobilidade, onde todos os envolvidos – sejam empresas de táxi ou de aluguel de veículos com motorista – possam operar em condições iguais", explica Andreas Maier, General Manager da Freenow na Alemanha e Áustria. "Preços persistentemente baixos tornam praticamente impossível para as empresas de aluguel de veículos operar de forma económica. Isto leva a dependências financeiras e promove práticas comerciais ilegais. Com a nossa saída da intermediação de veículos de aluguel, estamos a dar um sinal claro para um transporte de passageiros justo e transparente” (Freenow, 2025).

*A partir dessa contextualização atual, destaco que o retrato do campo sobre a Freenow na cidade de Berlim, Alemanha, narrado a seguir, está datado, conforme assinalado anteriormente* (grifo da autora).

Os carros utilizados por motoristas da Freenow em Berlim são, em geral, identificados e com pouca variação de modelos de veículos circulando na cidade. Os serviços oferecidos ao cliente são muito parecidos com empresas semelhantes no Brasil e podem ser vistos na interface

do aplicativo ou no site da companhia. Destaca-se o fato de os veículos serem de boa qualidade e novos, além de uma parcela significativa da frota ser composta por carros elétricos. A empresa afirma ser comprometida com a sustentabilidade apostando em aumentar a quantidade de veículos elétricos e oferecer benefícios aos motoristas que escolherem essa opção (Freenow, 2024)[7].

Esse é um ponto de contraste em relação ao Brasil, especialmente ao se observar a paisagem urbana, na qual a precariedade dos carros e a grande variedade de veículos circulando nas cidades brasileiras são marcantes. No caso brasileiro, os carros pertencem aos motoristas, salvo raras exceções, como a implementação de alguns veículos com frota elétrica da 99 em algumas capitais, em especial São Paulo.

Berlim é a cidade alemã que apresenta a maior densidade de táxis e serviços de transporte por aplicativo (Niebler, et al., 2023). É comum ver esses carros de aplicativos devidamente identificados e táxis pelas ruas da cidade, especialmente nos locais mais turísticos. Os veículos da Freenow costumam ficar em pontos específicos, junto aos táxis, em frente às diversas estações de trem de Berlim. Por esse motivo e pelo interesse empírico de saber mais sobre essa plataforma em específico, precisei fazer uma escolha metodológica, enfatizando o recrutamento de motoristas da Freenow, devido ao acesso facilitado a esses trabalhadores, diferente dos motoristas da Uber e Bolt que não ficam estacionados em locais específicos. Para esses, utilizei outras tentativas de abordagem para recrutamento.

Após algumas tentativas frustradas de recrutar motoristas para as entrevistas em diferentes estações de trem em Berlim, percebi a necessidade de registrar essa vivência de pesquisa para além do objetivo principal que era entrevistar esses trabalhadores. Diante das recorrentes negativas dos motoristas ao convite para a entrevista e a dificuldade de comunicação por conta da variedade de idiomas falados por esses trabalhadores, passei a fazer cadernos de campo, registrando informações trazidas pelos motoristas em conversas rápidas, além das minhas impressões e observações empíricas.

O primeiro registro ocorreu quase um mês depois de iniciar as tentativas de recrutamento, e a partir deste momento abordei pessoalmente mais ou menos dezesseis motoristas da Freenow. Agendei duas entrevistas que não foram à frente. A primeira estava com horário e local previamente combinados; no entanto, após aguardar o motorista por duas horas na estação combinada, ele enviou uma mensagem de desculpas via WhatsApp e, desde

[7] Go eletric, no site da Freenow: https://www.free-now.com/de-en/go-electric/

então, deixou de responder às minhas mensagens. Outro, quando lhe expliquei que precisava gravar a entrevista, mesmo garantindo o anonimato, também declinou do convite.

As dificuldades deste campo revelam barreiras culturais e de idioma, e também um clima de desconfiança em relação ao teor da entrevista. Além disso, a divisão de gênero nesse setor da economia de plataformas não difere muito do cenário do Brasil. Sendo, portanto, evidente que a maioria dos motoristas é composta por homens. Durante esse período de observação de campo, vi apenas uma mulher trabalhando como motorista e infelizmente a comunicação, devido ao idioma, não foi possível. Logo, enquanto sujeito da pesquisa que iria realizar, as questões de gênero também estiveram presentes, trazendo à tona a insegurança de estar em um país estranho, as escolhas de abordagem, as escolhas de locais para as entrevistas, o cuidado e a decisão de não entrar em nenhum carro para realizar as entrevistas, preferindo sempre lugares públicos. Minhas escolhas iam desde a roupa que usaria no dia que sairia para recrutar, desde o tom mais profissional possível durante a conversa.

Nas ocasiões em que tive oportunidade, procurei perguntar os motoristas sobre suas origens, constatando uma diversidade de nacionalidades, entre as quais se destacaram turcos e alemães (comumente com dupla nacionalidade), além de indivíduos vindos do Líbano, Senegal, Gana, Irã e Nigéria. Muitos desses motoristas não dominavam a língua inglesa ou possuíam conhecimento limitado do idioma. Outros, recusaram a proposta da entrevista alegando falta de tempo ou desinteresse.

Como mencionado na metodologia, busquei no contexto digital possibilidades de recrutamento de trabalhadores de plataformas digitais; motoristas e entregadores. Busquei especial contato em grupos de *Whatsapp* e de *Facebook* com brasileiros imigrantes na Alemanha e também utilizando a bola de neve como ferramenta metodológica. Não obtive conhecimento de motoristas de aplicativo brasileiros atuando na cidade de Berlim.

Tive especial dificuldade de falar com os motoristas no período da Eurocopa 2024 em Berlim, que aconteceu no período de 14 de junho de 2024 à 14 de julho de 2024 e tornou as estações, especialmente a Hauptbahnhof, estação central, muito mais movimentada e com grande rotatividade de motoristas.

Figura 1 - Veículo da Uber na Eurocopa




Fonte: arquivo pessoal da autora (2024).

Nota: veículo da Uber com bandeiras da Turquia e da Alemanha à época da Eurocopa, sinalizando que o motorista era torcedor de ambos os países e, provavelmente, com essa mesma dupla nacionalidade. Essa mistura de bandeiras era comum nos apartamentos de muitos bairros durante a Eurocopa. A foto foi tirada na região da Rosenthaler Platz, onde se localizam muitos hotéis, restaurantes, bares e cafés.

Em estações mais distantes da área central, observei muitos motoristas de idade avançada, certamente com mais de 60 anos, ainda ativos no trabalho. Novamente pela barreira do idioma, não pude saber se eles eram aposentados de outro emprego e se estavam complementando a renda como motoristas de aplicativo, ou qualquer outra possibilidade.

Os desafios de acesso a este campo se comparado ao campo dos entregadores das plataformas digitais se dá também por uma característica intrínseca ao processo de admissão de trabalhadores. Enquanto para os entregadores existe um baixo requisito de entrada, possibilitando que imigrantes recém-chegados ao país com permissão de trabalho possam trabalhar, no caso do transporte de aplicativos existe mais requisitos de entrada, como a necessidade de carteira de habilitação para dirigir (Führerschein) que pressupõe um dispêndio financeiro que pode chegar a três mil euros, além de conhecimento pelo menos básico do idioma

alemão, e do visto de trabalho. Nesse sentido, compreendo que é possível que esses motoristas, ainda que migrantes, estejam estabelecidos no país e há mais tempo. Esse emaranhado de regras visa impossibilitar que o trabalho seja realizado por um indivíduo que não atende a esses pré-requisitos.

Nas conversas rápidas e informais que tive com alguns motoristas nas tentativas para agendar uma entrevista, pude registrar uma informação importante: era possível trabalhar para mais de uma plataforma, como Freenow, Uber e Bolt e isto ficava a cargo da companhia para qual trabalhavam no modelo de subcontratação.

Em uma dessas conversas informais que tive, um jovem motorista que era fluente em inglês me contou brevemente a sua história, e afirmou que não tinha tempo para marcar uma entrevista mais longa numa média de 40 minutos como eu sugeri. Ele me disse que antes de trabalhar como motorista, trabalhou para a rede DM, muito conhecida na Alemanha, mas que resolveu migrar para um trabalho que fosse mais flexível para que ele pudesse se dedicar também ao futebol, algo que o interessava muito. Ofereci um pagamento de uma ou mais corridas pela entrevista para incentivar a sua colaboração, mas mesmo assim ele afirmou que apesar de querer me ajudar, não tinha esse tempo. Me recomendou que eu fosse até uma companhia de táxi e me deu o endereço. A expectativa era que encontrasse outros motoristas que trabalhavam como taxistas e para as plataformas digitais. Outro dia, fui até o local indicado com o percurso sugerido pelo Google. O lugar era afastado da cidade e a viagem durou mais de 40 minutos. Quando cheguei, percorri a pé por um local sem muito comércio e movimento de pedestres e ciclistas, até que o local do endereço estava apenas com um carro sem motorista estacionado, e o restante tudo fechado. Fiquei lá por um tempo esperando que aparecesse alguém, mas isso não aconteceu e eu abortei essa missão. De qualquer forma, foi interessante ver a estrutura de um local que não existe no Brasil, pois não existe o eixo de regulamentação empresa de transporte licenciada – plataforma digital.

Figura 2 - Empresa de transporte licenciada




Fonte: arquivo pessoal da autora (2024).

Nota: tentativa de pesquisa de campo em uma empresa licenciada de transporte, eixo entre as plataformas digitais e o motorista.

Figura 3 - Veículos Freenow - imagem 1




Fonte: arquivo pessoal da autora (2024).

Nota: motoristas de táxi e Freenow em frente à estação Deutsche Bahn Zoologischer Garten Bahnhof.

Figura 4 - Veículos Freenow - imagem 2



Fonte: arquivo pessoal da autora.

Nota: motoristas de táxi e Freenow próximo à estação Deutsche Bahn Potsdamer Platz.

Figura 5 - Veículo especial da Freenow




Fonte: arquivo pessoal da autora.

Nota: veículo especial da Freenow em frente à estação Deutsche Bahn Berlin Hauptbahnhof.

As entrevistas que serão narradas a seguir constituem um recorte restrito, que obviamente não representa a diversidade de experiências e trajetórias individuais que compõem o transporte por aplicativos na Alemanha. Entretanto, mesmo diante das limitações inerentes ao campo, é possível que as histórias dos entrevistados revelem aspectos importantes para compreender este tipo de trabalho em um país central como a Alemanha. No que diz respeito ao modelo de emprego, neste caso de subcontratação, esse conteúdo possibilita compreender que semelhanças e diferenças guardam com os trabalhadores de plataformas digitais brasileiros.

## 5.2 Freenow como alternativa ao novo modelo da Uber e ao tradicional modelo do táxi: caso do motorista Amin

Amin trabalha para a plataforma digital FreeNow e também como taxista. Conheci-o em frente a uma das estações da Deutsche Bahn enquanto ele estava parado com o seu carro com a identificação na FreeNow. Ele demonstrou simpatia ao ser abordado para falar da pesquisa e, quando o convidei para a entrevista, aceitou prontamente. Agendamos o encontro para outro dia, em um café nessa mesma estação. Na ocasião da entrevista, depreendi que essa abertura poderia decorrer do fato de ele conhecer um pouco do mundo acadêmico, uma vez que cursou Economia na *Technische Universität Berlin.*

Amin tem dupla cidadania, iraniana e alemã. Sua mãe é alemã e seu pai, iraniano; ambos se conheceram em Berlim. Eles se mudaram juntos para o Irã em 1976 e Amin nasceu em 1979 ainda no Irã. Em 1982, a família retornou a Berlim onde permanece até hoje. Sua mãe é enfermeira e seu pai estudou na *Technische Universität Berlin,* mesma Universidade na qual o entrevistado se graduaria anos mais tarde. Atualmente, Amin é proprietário de uma pequena companhia de taxi e se autodefine "*self-employed*".

Ele começou a trabalhar como taxista ainda na faculdade e relatou que nunca ter tido o sentimento de que seguiria uma carreira, portanto, quando terminou o curso de Economia, deu continuidade ao trabalho no táxi. Ele diz que o dinheiro não significa muito para ele e que o trabalho cumpre um papel pragmático: "*it's just earning money, actually*". Ao comparar seu trabalho com a do seu amigo que é advogado e que "trabalha o tempo todo" e não tem tempo para ver os filhos, ele conclui que essa não é a vida que quer viver. Amin atualmente é divorciado e tem um filho de 20 anos e a flexibilidade do trabalho é importante para que ele possa passar mais tempo com o filho:

> When I got divorced, my son at the beginning lived at his mother's house. And then, you see, if you have an office job, you can take your son then at the weekend or something.
>
> But I could… for me it was possible to take him three or four days a week to my place because I could work one on one. And when my son was there in the evening I brought it to his mom and then I worked at night. And the flexibility was really important.

Amin se considera uma pessoa pacata, não se interessa muito por clubes e bares e gosta apenas de encontrar os amigos nos seus momentos de lazer. Ele também destaca que trabalhar como motorista de táxi e aplicativo não é um trabalho difícil ou pesado "*it's not hard work*" e ele diz que durante o tempo em que espera uma corrida tem tempo para fazer uma leitura ou outra. Logo no início da nossa conversa, Amin me mencionou que possui uma orientação política de esquerda, herdada do seu pai, que influencia suas escolhas de leitura e, claro, também a sua visão de mundo:

> Amim: I read a lot of books in my taxi. I have time for that in my taxi. And, I grew up with my father took me to every left wing communist demonstration. So I grew up like this. And I'm politically really left wing.
> Thalita: And what do you like to read in your taxi?
> Amim: I read Romano Romance and I love the spanish literature, uh, like Garcia Marquez or I love Saramargo from Portugal. I don't know, are you from Portugal or Brazil? Yes, I love Saramargo. He's my favorite writer. And, uh, I read the russian literature and I try to read from everywhere.

Eu fiquei interessada para saber como e por que ele decidiu trabalhar para plataformas digitais, uma vez que já atuava como taxista. Ele respondeu que, inicialmente, sua intenção era não aderir a esse modelo de trabalho; no entanto, essa percepção se alterou diante da parceria estabelecida entre a Freenow e o setor de táxis. Apesar disso, Amin enfatizou que não utiliza as plataformas Uber nem Bolt, restringindo sua atuação à Freenow, por não considerar justa a taxa de comissão que aquelas empresas descontam do faturamento dos motoristas:

> Uber and Bolt, they take 25% and that's way too much. That's not fair. Yes, and, but I mean, 15% is much too, from Freenow. And I only use Freenow if I have not much to do. Yeah. If I, for example, here, you see the taxi stop. If I am the last one and I, uh. And the Freenow gives me a ride, then I take it. But if I am in front or I don't take it.

Assim, Amin prioriza trabalhar como taxista, utilizando as corridas da Freenow como segunda opção. Além disso, ele rejeita o estilo de vida do motorista de aplicativos, pois acredita que os motoristas da Uber e Bolt precisam trabalhar o tempo inteiro:

> Maybe they make even more money. Maybe it's possible. But I, if you talk to them, or if I maybe talk to them, if I talk to them, I say they have to work all the time. All the time. And they have one, one right after. Right. And that's not the uh, life I want to. Even if I make 1000 euro more money then I could be a lawyer or something, you know, that's, that's not the, where I wanted to live.

O governo local de Berlim define o preço dos táxis e Amin afirma que é preciso dirigir com esse preço. No caso da Uber e da Bolt, são essas empresas que definem suas tarifas, frequentemente mais baixas, o que ele declara ser injusto em relação ao serviço de táxi. Amin utiliza o carro próprio para trabalhar e diz que, como autônomo, pode escolher o tempo que vai trabalhar por dia, o que varia bastante. Às segundas-feiras, por exemplo, ele diz que costuma trabalhar entre sete a oito horas por dia, mas às vezes, aos finais de semana ele inicia o trabalho no sábado durante o dia e encerra no domingo de manhã. Ele pontua que, como autônomo, a lei permite que ele trabalhe mais de 12 horas por dia. Eu pergunto, então, se ele percebia esse cenário como um ponto positivo, isto é, a suposta liberdade de trabalhar mais e conseguir aumentar sua renda:

> Thalita: So, do you think this is a good thing because you are free to get more money?
> Amin: Absolutely. I think that's a good thing for self-employed people. But I think if you, if you work for someone, I think it's a good thing that there are rules that they don't uh, treat you to uh, uh, work 15 hours. Yeah, I think we should be stop after 8 or 9 hours.

Assim, a liberdade para Amin parece estar relacionada à ausência de um patrão. Nesse caso, a quantidade de horas de trabalho deve ser regulada para que a exploração não se intensifique. Entretanto, ele parece não perceber que, ainda como autônomo, trabalha para um "outro". Esse outro, embora quase invisível e abstrato, é o que o faz trabalhar mais de 12 horas por dia, eventualmente.

Perguntei a Amin como ele projetava o seu futuro, como planejava sua aposentadoria e o que ocorreria se ele adoecesse. Ele respondeu que não pensa muito sobre isso, já que se sente saudável o tempo todo: "*If I'm sick, for example, I don't get money. Of course. Yeah, that's that's a problem*." Acrescentou, ainda, que também não paga pela sua aposentadoria: *"I don't pay for my rentirement to. I don't do it, uh, because I can choose it. If you work for someone, you have to pay for your rentirement. But if you are self employed, I think I, uh, maybe I saved my money or I invest something, and I will live from that.*"

Esse é um ponto de insegurança e falta de proteção social muito claro no relato de Amin, permite estabelecer um paralelo com os motoristas "autônomos" por aplicativos no Brasil. Entretanto, observa-se que, neste caso, a condição material na Alemanha traz a possibilidade de superar algumas inseguranças, a depender da autogestão, da organização financeira e do pensamento prospectivo do trabalhador.

Além da flexibilidade que valoriza, Amin também avalia outros pontos positivos de seu trabalho como motorista de táxi e Freenow:

> Then I like to stop it. I mean I mostly stop at the same taxi stations, maybe five or six, uh, in the city west. And I have a lot of nice colleagues there. Then I drive someone, then I come back, we talk a little bit and that is a good thing. And the money is not bad. Yeah. I think for a job where you don't need to study or something, you make more good money.
> Yeah. I think it's better if uh, then you work on.
> Thalita: Can you tell me how much?
> Yes, I uh, can tell you. I, for example, when I drive my own car, I make around 5000 euro. Uh, but not 5000 euro because there is income taxe. Then I have to pay taxes and everything. But then maybe at the end, you have maybe 3000 like that and that's not bad.

Neste relato, chamou-me a atenção o fato de a sociabilidade ser citada como algo que Amin considera importante no dia a dia de trabalho, provavelmente mais incomum no caso de motoristas da Uber ou da Bolt que não iniciam seu trabalho a partir de um ponto específico e pré-estipulado. Ainda mais incomum se formos comparar com as entrevistas de motoristas de plataformas digitais no Brasil, que sofrem geralmente com o isolamento do contato com colegas de trabalho. Também relevante é destacar que a renda recebida é um valor que Amin considera justo e suficiente, e, tendo conhecido um pouco do custo de vida da cidade de Berlim na estadia sanduíche, esse salário mensal parece bom o suficiente para uma vida digna.

Uma justificativa que se repete é que é um bom salário, uma vez que não há muitos pré-requisitos para o trabalho, como ter estudado ou passado por um processo de seleção. É assim que a ideologia de que o trabalho do conhecimento tem mais valor se perpetua por meio da própria consciência e ação individual.

Segundo o próprio Amin, há dois anos era necessário aprender toda a estrutura da cidade para trabalhar como taxista, mas hoje em dia não é mais necessário e, por consequência, ele esclarece que qualquer um pode dirigir um táxi.

Amin não tem muitas queixas acerca do trabalho. Ele apenas pontua que o trânsito as vezes é estressante, mas que seus clientes são, em sua maioria, gentis ou pelo menos quietos. Fico interessada em saber quem são esses clientes, se são majoritariamente turistas. Ele relata que há turistas em Berlim o ano inteiro e que poderia dizer que os clientes são 50% turistas e 50% locais, o que me deixou surpresa, dada a qualidade do transporte público.

Devido à sua influência familiar e possivelmente também à sua formação acadêmica, Amin é um trabalhador não convertido à alienação das massas. Ele tem uma perspectiva política que guia sua visão de mundo, e, portanto, guia sua percepção sobre vários assuntos importantes da vida social. Nesse sentido, ele foi capaz de desenvolver, de forma perspicaz, uma diversidade de temas sociais e políticos que inclui na entrevista.

Primeiro, perguntei se ele é filiado a alguma associação ou sindicato de motoristas de táxi ou de aplicativos e também se ele já participou de algum protesto. Ele respondeu que acredita que qualquer pessoa que se sente injustiçada deve protestar, e que foi o caso dos taxistas quando protestaram contra a Uber. Amin afirmou já ter participado de alguns protestos, mas acrescentou que não precisa ser membro de um sindicato. Assim, direcionei a conversa para ouvir a opinião dele sobre os tópicos a seguir.

Amin tem plena compreensão de que vive em um país que oferece mais condições democráticas e de justiça que muitos outros países do mundo, inclusive, sua nação de nascimento, o Irã. Mesmo assim, sabe reconhecer as limitações e as falhas da democracia capitalista. É nesse contexto que ele considera a Alemanha um dos melhores lugares para se viver no mundo hoje no que diz respeito a tolerância e a democracia, mas ainda assim, ele compreende que há problemas, como na atual questão entre Israel e a Palestina.

> If I go to a demonstration about Palestine then they are really hard. If I say freedom for Palestine or stuff and then they don't allow those demonstrations and I think I can complain about that. Right now we have a big problem with that. I think it's getting more restrict in Germany. Yeah, but it's still one of the most free countries in the world, I think. But we have to take care right now.

Ele entendeu, então, que a repressão policial que ocorre nos protestos pró-Palestina é um elemento que demonstra uma falha democrática. Ele acredita que tem o direito de ir às ruas e dizer "free Palestine", se assim desejar. Inclusive, ao final da gravação, ele se certificou de que a entrevista seria anônima só porque tocou nesse tópico que considera sensível, o que demonstra que há um clima de medo latente.

Ele afirmou que não acredita que exista justiça social na Alemanha, embora compreenda que talvez seja um dos lugares do mundo onde há algum nível de justiça social. Assim, se você é pobre ou não pode trabalhar, é possível ter ajuda financeira do governo. Basta visitar outro país para colocar isso em perspectiva: "*I if I go to Iran, you always have to see other countries to see how good we live here*". Amin não considera justo que uma pessoa trabalhe o dia todo e ainda precise de ajuda do governo, que as pessoas não tenham dinheiro para viver bem do seu labor, e que, portanto, isso não seja justiça social. Ele também afirma que não liga se um milionário faz milhões, mas que é preciso se preocupar com as pessoas pobres. "*But if poor people work, then they should live from that. But sometimes it's not possible*".

Amin acredita que a socialização familiar é fundamental para ter algum sucesso na vida. Sua fala me lembrou da tese de Souza (2018) na qual o autor argumenta que a socialização familiar faz os filhos da classe média já chegarem na escola como vencedores, e os filhos da

ralé, como fracassados. Ele me contou que estava conversando com um amigo e que este disse que se eles conseguem trabalhar para viver do seu dinheiro, qualquer um consegue fazê-lo, mas ele discorda:

> Because if you grew up as a child in a really bad family and then you have really bad chances to to make it. And of course you can say, okay, 'work hard, then you will do it'. Okay. But to start to work hard for a little child that never learned that it's, I think it is not easy. So not everybody can do it, but and I don't know, I read that that if in Germany, it's one of the, the places where it's, it's where if you come from a rich family, the kids will have good jobs, too. And if you are from the poor family, then you have a poorer job, too.

Ele continuou afirmando que na Alemanha, se você trabalhar por um valor baixo, você será pobre para sempre. E que para você conseguir ascender, é preciso estudar, ir para a Universidade, mas, segundo Amin, uma criança pobre não vai à Universidade porque seus pais não se importam ou simplesmente por que não o ensinaram a ir. Nesse sentido, o entrevistado demonstrou não acreditar na falácia na meritocracia nem em um país rico como a Alemanha.

Retomamos o assunto sobre democracia e tolerância e perguntei-lhe se ele tinha alguma religião. Amin respondeu que seus avós iranianos são muçulmanos e seus avós alemães, cristãos, mas que ele mesmo não acredita em Deus. Mesmo assim, ele diz que as pessoas olham para ele no táxi e pensam que ele é turco, logo, pensam que é muçulmano. E isso é um problema porque ele acredita que o ódio e a intolerância contra muçulmanos têm crescido na Alemanha, especialmente com os partidos de extrema-direita que estão em toda a Europa.

Sua visão sobre a ação da Alemanha em relação aos estrangeiros hoje deve ser como a Angela Merkel propôs, pois, um país rico deve ajudar pessoas que vêm de outros lugares mais pobres e especialmente de países em guerra. Ele disse que atualmente existem duas classes de refugiados na Alemanha, e que vê uma desigualdade de direitos para pessoas de países diferentes, o que não considera justo. Refugiados da Ucrânia podem trabalhar, mas refugiados da Síria não, e ele não entende o porquê. Para Amin, a questão com a imigração no momento é que a adesão ao partido de extema direita AfD tem aumentado, e com isso, os partidos CDU e SPD têm dito coisas estúpidas como a AfD para trazer pessoas adeptas de volta ao partido. Perguntei-lhe então, como ele via a AfD, e ele relatou que assim como outros partidos, eles dizem coisas corretas e coisas erradas, e que as pessoas têm o direito de não concordar com o que é feito em partidos tradicionais, o problema para ele é que a AfD é composta por "nazis", e se é assim, não deveríamos votar neles. As pessoas no leste da Alemanha, onde existem menos refugiados são as que mais tem medo de refugiados e por isso o partido cresce nesses locais.

Ainda concluiu: "*I always say, if you don't want to vote, then don't vote The Nazis vote the left parties. So that's my thing*".

Com sua assumida orientação de esquerda, a ideia de comunismo para Amin não está perdida. Para ele, nunca houve comunismo, e talvez o socialismo que conhecemos não funcione, mas quanto ao comunismo, não temos como saber. Amin acredita que este seria a forma mais democrática de se viver. O mundo não é a Europa, e por isso ele pensa para além das fronteiras em que vive.

> I told you, it's not too bad here. But if we see the world, I think it's unfair to live in a wealthy country. And maybe in Congo, they live in a really, really bad economic situation because that's a, uh, just we had the luck to live here, and they have no, no luck to live there. And I think if you are rich, if there are rich people, they have to be poor people. And I think the idea of communism, if you I don't know the English word, but you do what you can and you get what you want, I think that's the best idea.

Perguntei-lhe o que pensava sobre a experiência da Alemanha socialista e ele respondeu que tudo bem, não funcionou, tudo estava quebrado e a economia não era forte o suficiente, mas que isso não significa nada para ele, pois não era comunismo, mas socialismo, "*and that even was not true socialism*". Ele acredita ainda, que a reunificação da Alemanha não foi boa para todos, e mencionou que quando conversa com passageiros do leste, dependendo da idade, se tiverem uns 50 anos, existem engenheiros, por exemplo, da época da Alemanha Oriental que tiveram sua vida vindo abaixo, que não conseguiram se inserir após a reunificação.

Por fim, perguntei a Amin quais valores são importantes em sua vida. Ele mencionou a família, o filho, os amigos e a tentativa de "não estar bravo o tempo todo", algo que, segundo ele, é um problema tipicamente alemão, e ri e em seguida. Deixou claro, que seus valores políticos também guiam sua vida e suas decisões. Por isso, mesmo afirmando que vive bem, ele vota pensando nas pessoas pobres.

### 5.3 Uma representação da comunidade turca/alemã no trabalho em plataformas

A entrevista com Osman aconteceu em uma sala de reuniões da IPU Berlin, a Universidade em que eu estava na minha estadia de doutorado sanduíche. Desde o momento em que abordei Osman em uma das estações de trem, durante a busca por motoristas de aplicativo que estivessem dispostos a me conceder uma entrevista, ele se mostrou solícito. Tanto que, prontamente aceitou comparecer até à Universidade em dia e horário marcados. Ele

apenas me disse que seu inglês não era fluente, mas conseguimos nos comunicar de forma satisfatória para os propósitos da entrevista.

Osman tem 45 anos de idade, e há 15 anos, trabalha como taxista. Recentemente também passou a trabalhar como motorista do aplicativo Freenow. Ele nasceu em Berlim e tem dupla nacionalidade por conta de sua origem turca. Seu pai era operador de guindastes, e sua mãe, dona de casa, e imigraram da Turquia no período pós-Segunda Guerra Mundial para trabalhar na reconstrução da Alemanha.

Para contextualizar, essa imigração turca para a Alemanha fez parte de um acordo bilateral de trabalhadores convidados (Gastarbeiter) com vários países para atender a demanda crescente de trabalho na reconstrução do país. Entre 1961 e 1973 cerca de 1 milhão de trabalhadores turcos haviam imigrado para a Alemanha e, apesar do acordo prever o retorno desses imigrantes ao seu país de origem, muitos ficaram permanentemente. Assim, a comunidade turca cresceu e é atualmente a maior minoria estrangeira na Alemanha, especialmente nas grandes cidades (OECD, 2023).

Antes de trabalhar como taxista, Osman era encanador e trocou de atividade porque acreditava que era mais confortável e mais fácil trabalhar apenas dirigindo. Ele relata que antes da chegada da Uber era melhor porque eles conseguiam ter uma renda maior. Perguntei-lhe, então, por que ele não trabalha para a Uber e para a Bolt, já que trabalha para a Freenow: "*I heard that the conditions while Uber is not so good, you work more for less money. Less than taxi*." E acrescentou: "*when I was beginning, it's it was more comfortable, you know ...It was better*". Sua opinião sobre a Uber, portanto, se assemelha à Amin. Ambos não aderem ao tipo de trabalho concedido pela Uber e pela Bolt, optando por trabalhar para a Freenow e como taxistas tradicionais.

Ele me explicou que é contratado por uma empresa de transporte e que essa empresa trabalha com a Freenow. Ele podia escolher trabalhar para a plataforma e como taxista. Perguntei-lhe qual era a sua relação com a plataforma digital, ele respondeu: "*Indirect. I'm a worker for a driver for the firm. And the firm have  the relationship with the with freenow and the other operators, you know*." O carro, ele acrescenta, pertence a firma. Nesse trecho fica claro como funciona o modelo de subcontratação que é bem diferente do modelo uberizado no Brasil, no qual os motoristas precisam ter carro próprio ou alugado por si para poder trabalhar, sem qualquer contrato ou relação de emprego direta com uma plataforma ou um terceiro. Osman também esclareceu que tem abertura com essa empresa terceirizada para fazer reclamações, caso precisasse, e ser ouvido. E afirmou desconhecer associações e sindicatos de sua categoria.

Perguntei-lhe quantas horas ele costumava trabalhar por dia e ele respondeu que entre oito e nove horas. Perguntei-lhe, ainda, quantos dias da semana ele trabalha:

> If I want, I can take one day for me, you know, no work. For example, this Sunday is a big big Bicycle event, you know, in the whole city. And to drive is not not that good this time. You know, it's everywhere is closed and… Yeah, but I stay at home these times.

Essa quantidade de dias e horas trabalhadas que pode chegar a mais de cinquenta horas semanais não é a quantidade de horas de trabalho padrão na Alemanha, que costuma variar entre trinta e quarenta horas semanais. Apesar de relatarem a flexibilidade, tanto Osman quanto Amin afirmaram ter jornadas extensas de trabalho. Na pesquisa de Niebler, et al. (2023, p.293, tradução nossa), os autores também identificaram em entrevistas com motoristas de aplicativos que "Embora façam pausas, muitos motoristas trabalham praticamente o tempo todo, cinco a seis dias por semana".

Osman vê a pausa como um dos pontos positivos do seu trabalho: "*We can take more break off. Yeah. I don't feel pressure. You know, for me, it's not my car. You know, if it's too much for me I can park and then rest*".

O fato de já ter a experiência do táxi fez com que Osman conhecesse muito bem a cidade e o trânsito de Berlim. Mesmo assim, ele se queixa sobre o trânsito e relata que a maioria dos passageiros são moradores da cidade, embora também atenda muitos turistas. Os passageiros da noite, que saem alcoolizados das festas são um problema, ele diz, apontando os pontos negativos que vê na sua atividade profissional.

Osman aparentou ser uma pessoa pacata e solitária. Solteiro e sem filhos, com os pais falecidos, tinha como rede familiar apenas os irmãos e alguns amigos. Ele me contou que já esteve no Brasil a passeio, apenas na cidade do Rio de Janeiro, em 2022. Contou também que acredita que quando envelhecer talvez procure outro lugar para viver, talvez na Turquia, onde também se sente em casa.

Chegando às questões sobre política e sobre sua visão de mundo, Osman relatou que acredita sim que exista justiça social na Alemanha e que neste país quem estuda e se esforça pode ter sucesso na vida. A realidade na Turquia, segundo ele, é bem diferente. Lá ele não acredita que exista justiça social e por isso ele prefere viver na Alemanha. Perguntei-lhe então, se ele acredita que Alemanha seja um país tolerante para se viver hoje. Ele afirmou que em Berlim sim, mas que não sabe como está no leste da Alemanha, onde o partido AfD é mais forte. Ele mencionou o partido antes de eu perguntar sobre, e afirma que são nacionalistas e que

não gostam de pessoas de outros países, e complementa: "*I think that people that vote for this are Nazis"*.

Osman não é indiferente à política, e contou-me que tem algumas posições da política na Alemanha com as quais se identifica, citando nomes de políticos como Sahra Wagenknecht e Gregor Gysi do partido político de esquerda *Die Linke*. Ele disse que eles defendem direitos sociais para todos, turcos, alemães, brasileiros. Osman acredita que o movimento de extrema direita tem crescido, e isso torna complicada a situação dos imigrantes. Sobre a Alemanha, ele mencionou: "*Now it's okay, but it goes in a, in a wrong way. And in Europe, you know, the eastern countries that are becoming more nationalist, you know, like Poland or Ukraine, Hungary*."

Apesar de ter nascido mulçumano e de se declarar mulçumano, Osman afirmou que não pratica a religião, e que sente mais julgamento dentro dessa comunidade do que preconceito das pessoas não mulçumanas. Perguntei-lhe se ele já sofreu algum tipo de discriminação ou racismo, e ele respondeu que sim, que às vezes acontece, mas não é frequente e geralmente não acontece com insultos, mas com provocações.

Por fim, pude concluir parcialmente que a visão política desses entrevistados pode ou não orientar suas ações diante do trabalho. Nesses casos, mesmo com uma orientação à esquerda, os entrevistados não demonstraram um engajamento político com sua categoria, por exemplo na forma dos sindicatos ou outra organização coletiva de motoristas. Por outro lado, indicam o voto em partidos alinhados à esquerda, o que direta ou indiretamente afeta a condição de trabalhador e de origem imigrante.

Como ambos estão também estabelecidos na Alemanha, não demonstram insatisfação com sua renda e com o trabalho em si, aparentando viver com dignidade do seu trabalho. Isso não deixa de indicar, entretanto, a presença de elementos de precariedade, como o modelo de subcontratação em si, que é resultado de uma terceirização que deixa de responsabilizar diretamente a empresa Freenow. Em outras palavras, não encontrar insatisfação não necessariamente indica que não há problemas neste modelo, conforme abordado na literatura.

Outra pesquisa que entrevistou motoristas de aplicativos em Berlim e comparou as condições de trabalho nesse setor de transporte de aplicativos em três capitais europeias (Berlim, Paris e Lisboa), mostrou que o modelo alemão apesar da regulamentação via subcontratação, por ora, falha em cumprir o papel de dar seguridade aos motoristas:

> Os motoristas geralmente recebem contratos temporários de 12 meses, que incluem um período de experiência de 6 meses, durante o qual eles podem ser demitidos rapidamente. A combinação de emprego marginal e períodos de experiência torna legalmente possível que os motoristas muitas vezes não

> estejam segurados nem sujeitos à proteção adequada contra demissão. Ambos os tópicos surgiram com frequência em nossas entrevistas (Niebler, et al., 2023, p. 293, tradução nossa).

Além disso, as entrevistas mostraram que, na prática, há uma dificuldade de acesso a direitos adquiridos, como, por exemplo, o pagamento de horas extras. O sistema de pagamento por peças, ou seja, por corrida, também apareceu como um obstáculo à seguridade social, especialmente para os motoristas que trabalhavam no formato *mini-job*. Ademais, essa pesquisa também revelou que a prática de subcontratação dificulta a organização coletiva dos motoristas, visto que as condições variam em cada empresa (Niebler, et al., 2023).

## 5.4 Entregadores de aplicativo e modelos de empresa no campo na Alemanha

A comparação por contraste entre o trabalho de entregador em plataformas digitais no Brasil e na Alemanha é substancial e previsível, conforme antecipado na revisão bibliográfica. A diferença mais significativa é a presença de vínculo de emprego e contrato de trabalho. Essa diferença diz respeito não só à segurança do trabalhador em termos de direitos trabalhistas básicos, mas também ao controle do próprio Estado sobre quem está trabalhando, evitando-se assim (em tese) imigração ilegal e a exploração do trabalho imigrante, já que as empresas são obrigadas a pagar o salário mínimo por hora da Alemanha o qual é, atualmente, um dos mais altos da Europa.

Como visto no capítulo anterior, a Alemanha adota um modelo flexível de trabalho e com contratos de trabalho que garantem alguma seguridade social. Assim, os trabalhadores de plataformas de entrega de comida e mercearias podem trabalhar sob os regimes *part-time job*, *mini-job* e *full-time*.

Derivada da regra trabalhista que prevê o contrato de entregadores que trabalham em plataformas digitais na Alemanha como Lieferando, Flink, Wolt, etc. está a garantia de recebimento de pelo menos o salário mínimo por hora praticado no país. Isso resulta em outra diferença fundamental em relação ao caso brasileiro, pois, significa que os trabalhadores recebem pelo tempo de espera pela entrega no aplicativo, coisa que não acontece no Brasil. Inclusive, a Proposta de Lei (PLP) 12/2024) que foi enviada ao Congresso Nacional para regulamentar os motoristas de aplicativo também não inclui esse importante fator que é o pagamento por tempo de espera no aplicativo como tempo de trabalho, consolidando assim, como tratado na literatura, o que Marx chamou de “salário por peças” (Marx,1985).

Outra diferença é que, no caso dos entregadores dessas empresas, a empresa geralmente fornece a bicicleta e os acessórios para o trabalhador. No caso do Brasil, por outro lado, o trabalhador precisa adquirir o seu meio de trabalho seja comprando ou alugando o carro no caso dos motoristas de aplicativo, a moto ou a bicicleta no caso dos entregadores, a mochila também no caso dos entregadores e o *smartphone* no caso de ambos.

No Brasil, os meios de deslocamento desses entregadores são, principalmente, a moto e a bicicleta comum, enquanto na Alemanha, a moto não é utilizada. É comum ver, na paisagem urbana de Berlim, as bicicletas elétricas com as mochilas das empresas de *delivery*. A categoria "pré-plataformas digitais" dos motoboys no Brasil se distingue na Alemanha, tendo razões diversas para tanto, entre essas questões urbanas e culturais.

Todas essas diferenças e outras que poderão ser vistas através das entrevistas são fundamentais, pois delas derivam outras características passíveis de serem analisadas no contraste comparativo pretendido.

### 5.4.1 A empresa Flink

A *Flink* é uma empresa que opera por uma plataforma digital com a finalidade de entregar compras de *groceries,* alimentos e bebidas de supermercados. De acordo com o site da empresa: "é um serviço de entrega rápida de alimentos e uma das empresas de crescimento mais rápido na Europa, atuando na Alemanha e na França" (Flink, 2024, tradução nossa)[8]. O marketing no site para atrair pessoas para trabalhar na empresa inclui os itens: salário competitivo (€12,41), turnos personalizados, time internacional como oportunidade para networking, contrato de trabalho com seguro-saúde, férias e licença médica remuneradas, equipamento profissional, incluindo a bicicleta elétrica e uma base (chamada de *hub*) onde aguardar os pedidos e encontrar os colegas de time. A plataforma então promete seguridade, flexibilidade, material de trabalho e pressupõe que o time de trabalhadores inclua trabalhadores imigrantes.

O relatório *Fairwork Germany* (2025a) mostrou novamente que grandes plataformas digitais de atuação global, como a Uber e Uber Eats não chegam a pontuar nos princípios do *Fairwork*. Já a Flink e a Lieferando pontuam em alguns quesitos com uma pontuação razoável. Essas plataformas com atuação mais local, entre países europeus, conseguem fornecer, de

[8] Essas informações sobre a empresa Flink podem ser vistas no site da empresa: https://riders.goflink.com/de?utm_source=careers.

acordo com a metodologia do projeto, melhores condições de trabalho e ter uma atuação representativa em termos de popularidade e contingente de trabalhadores empregados.

A *Flink* oferece quatro tipos diferentes de contrato de trabalho: o *mini-job* (8 horas por semana), o *working student* (12 horas por semana), dois tipos de *part-time job* (12 ou 24 horas por semana) e *full-time* (32 horas por semana) e para se registrar é necessário o passaporte ou identidade, permissão de trabalho e certificado de matrícula, no caso de estudantes (Flink, 2024).

O seguro-saúde é automaticamente deduzido do salário, com 50% pago pelo empregador e 50% pago pelo empregado, como é padrão na Alemanha. Com exceção do tipo de contrato *working student* em que o estudante deve fazer o seguro, todos os contratos funcionam dessa forma (Flink, 2024).

Essa empresa possui funcionamento distinto de outras plataformas digitais de entrega. Existe um ponto de distribuição da *Flink* – o *hub* – onde se inicia o turno de trabalho, onde também ficam as bicicletas e acessórios e onde há um coordenador/supervisor dos entregadores. Portanto, o entregador não fica na rua ou em um ponto específico aguardando a chamada e vai ao local de retirada (supermercado ou restaurante) e, em seguida, vai até o cliente, como ocorre nos outros modelos de plataformas digitais de entrega.

Este *hub* é um elemento importante porque, ao contrário do que acontece nos outros casos, os trabalhadores não ficam totalmente dispersados, possibilitando a existência de trocas de experiências, formação de laços de amizade e, possivelmente, facilitando a ação coletiva na busca por melhores condições de trabalho. Além disso, a *Flink* não tem um gerenciamento totalmente algorítmico, tendo aqui a figura de um supervisor, chamado de *management* em carne e osso com poder discricionário.

Em meu trabalho de campo em Berlim fui até alguns *hubs* da *Flink* para recrutar entregadores para entrevistar. Soube que poderia fazer isso por meio da primeira entrevista com um trabalhador da *Flink* que consegui, com o Lourenço, a qual será narrada logo a seguir. Era fácil encontrar esses locais: eu colocava "*hub Flink*" no *Google Maps* e apareciam o endereço e o trajeto. Assim, o primeiro *hub* em que estive fica localizado na região central de Berlim, no distrito de Mitte. Nesse dia, cheguei lá por volta das 16h40, e na frente, não havia entregadores, apenas várias bicicletas paradas. Logo chegaram três entregadores e eu abordei o que pareceu me dar mais abertura. Ele foi simpático e me deixou explicar o que eu estava fazendo ali, enquanto retirava itens da mochila (*bag*), mas disse que não tinha tempo para a entrevista, pois trabalhava até as 21h. Quando perguntei qual era a nacionalidade dele, ele respondeu que era indiano.

Tentei entrar no local para falar com o homem responsável pelo *management*, figura que eu também já sabia que ficava nesse local por conta das informações concedidas pela entrevista com o brasileiro que trabalhou para a *Flink*. O gestor (*manager*) pareceu desconfiado e não foi receptivo, sugerindo-me que eu fosse a outro hub para solicitar uma autorização para realizar as entrevistas.

Figura 6 - Hub da Flink




Fonte: arquivo pessoal da autora.

Nota: *Hub* da *Flink* na região de Mitte, em Berlim.

A história de vida dos brasileiros que encontrei na Alemanha é também o retrato do próprio Brasil e tem relação com a busca por dignidade em condições adversas. A análise da entrevista com o Lourenço que trabalhou para a plataforma digital *Flink* fala indiretamente sobre problemas sociais complexos no Brasil: como a falta de qualidade de vida e segurança em grandes cidades como São Paulo, fala de uma classe trabalhadora especializada e mal paga, que teve acesso ao ensino superior, mas que, devido à origem de classe, não dispõe de capital social. Trata, ainda, sobre a falta de reconhecimento social, do excesso de trabalho e da falta de perspectiva na política para gerar condições de vida mais dignas. Assim, muitos brasileiros vão

em busca do "sonho europeu": qualidade de vida – termo muito utilizado – pode ter um significado difuso, mas depreendo que tem a ver, principalmente, com o contraste entre viver em uma cidade de um país central e em outra de um país periférico.

## 5.5 Análise de entrevista: a experiência de um brasileiro como entregador da Flink

Lourenço é brasileiro e morava, na ocasião da entrevista, há dois anos e meio com sua esposa na cidade de Colônia na Alemanha. Eles saíram da cidade de São Paulo, no Brasil, para começar uma vida do zero uma vida na Europa. Sem nunca terem estado no continente antes, mas com a cidadania italiana de descendentes em mãos, eles planejaram essa mudança durante cinco anos e foram diretamente para a cidade de Colônia, a qual acreditavam ser uma cidade aberta a estrangeiros. A minha curiosidade enquanto pesquisadora foi buscar entender "por que a Alemanha" e não algum outro país da Europa:

> Quando a gente escolheu a Alemanha foi por caso de carreira ambos os lados, pra mim e pra ela, tipo, a gente via perspectiva e qualidade de vida em geral. A gente também, eu acho que hoje em dia as coisas são mais conquistadas, mas na época que a gente veio a gente via potencial em qualidade de vida mais que outros países tanto financeiramente como em segurança, em respeito também com estrangeiros, que isso é importante pra gente, sendo a gente imigrantes. E a gente escolheu Colônia, mais do que a parte leste da Alemanha, porque ainda tem resquícios pós nazismo e de direita extrema, hoje em dia você consegue acompanhar um pouco mais isso acontecendo mais forte em alguns partidos, como na Europa em si. Então a gente preferiu Colônia porque é uma cidade mais cabeça aberta e com bastante estrangeiros e que tem a maior população de brasileiros da Alemanha.

Lourenço é engenheiro de software e cientista da computação e sua esposa é designer gráfica, a primeira área principalmente, é promissora na Alemanha, oferecendo muitos empregos na área de T.I., inclusive para estrangeiros. Tendo apenas o inglês como segunda língua, mesmo assim, sem a fluência desejada, eles foram para a Alemanha buscar oportunidades com qualidade de vida. No momento em que chegaram, logo perceberam que essas oportunidades de trabalho esbarravam na barreira do idioma. Lourenço ainda trabalhava para a empresa no Brasil e não tinha tempo suficiente para se dedicar ao curso de alemão. O cenário, portanto, já não estava tão promissor, fazendo com que eles buscassem um emprego fora de suas formações e que buscassem estudar o idioma para que pudessem se tornar competitivos para as vagas em suas respectivas áreas. Para ele, essa dificuldade que estão enfrentando estão relacionadas à conjuntura: "Com as mudanças do mercado e da situação econômica, as vagas estão bem mais exigentes nesse sentido. Antigamente era muito mais fácil

arrumar um serviço só em inglês [...] hoje em dia eles m tanto o inglês e principalmente o alemão".

Nesse contexto, Lourenço conseguiu um curso de integração com aulas de alemão intensivas, financiado pelo governo de Colônia e, por isso, ele tinha uma permissão de trabalho *part-time*, ou seja, meio período. Como encontrar uma vaga com seu perfil na área de computação estava difícil, ele buscou um trabalho que tivesse um baixo requisito de entrada, no caso, como entregador da empresa *Flink*. Ele pretendia ficar durante um período transitório nesse trabalho, enquanto se dedicava ao curso de alemão, mas sua experiência não passou de dois meses de trabalho, devido a um assédio moral que sofrera no cotidiano do serviço.

> Então eu fui atrás de vagas que eu pudesse falar com o inglês. E que eu não precisasse também ter que ficar lidando com cliente no sentido também de clientes internos, *stakeholders* ou a própria gestão. Então, tipo, de entrega eu ia, tipo, ter mais autonomia, só ia fazer as entregas e pronto aproveitando que era meio período e apliquei pra oportunidade lá. O processo é bem... Assim, uma vez que eles têm vaga é bem rápido. Se eles, tipo, estão precisando. E normalmente sempre tem porque a rotatividade é muito grande nesses tipos de trabalho.

O contrato de trabalho com a *Flink* era de doze horas por semana e pagava, de acordo com o entrevistado, 0,25 € a mais do que o salário mínimo a hora, o que em 2024 era de €12,66. Assim, seu salário final pela quantidade de horas trabalhadas era de mais ou menos €700 por mês. Ele também mencionou que era comum os clientes darem gorjetas que variavam para ele entre €50 e €100 por mês. Lourenço avaliava esse trabalho como um trabalho de "peão" diferenciando-o do seu trabalho anterior, de conhecimento especializado e socialmente reconhecido. Segundo ele:

> Basicamente toda semana eu trabalhava três dias, quatro horas em dois dias e no terceiro era tipo seis horas, que dá tipo...12, 13, 14 horas mais ou menos por semana. Eventualmente tinha horas extras que eles pagavam também se você fazia mais. Normalmente tinha porque as entregas não terminavam no horário. E é isso. Referente ao contrato você tinha que tipo cumprir basicamente a carga horária. Não tinha muito requisito pra essa vaga. Tanto é que é uma coisa que pegou bastante, que eu achei muito estranho, mas é normal, com um trabalho de peão, que é esse tipo de oportunidade, é que não tem nenhum processo de *onboard* dessas coisas. Tem até digital, mas de *onboard* você chegar e te apresentar, e a empresa alguém te receber e te mostrar as coisas, não tem nada disso, é você chegar e começar a fazer seu trabalho. não é? Não, é tipo, ó, é, tem pergunta, lógico, algumas coisas que você não sabe como é que é, eventualmente, mas é tipo, ó, faz isso e vai lá. É, tipo, meio que se virar sozinho, tudo.

O trabalho na empresa *Flink*, como já mencionado, é de entrega de *groceries* e este tipo de entrega é diferente da entrega de refeições. O empregado começa o turno num local da empresa onde deve apenas colocar as compras na bicicleta e sair para entregar no local

solicitado pelo cliente. Esses locais são os *hubs* e costuma haver vários distribuídos pela cidade. Nesses pontos, os empregados entregadores se encontram e há uma pessoa que é responsável por coordenar as pessoas, o *management*. Lourenço escolheu o *hub* mais próximo do local de seu curso. Depois, ele descobriu que aquele era um *hub* concorrido, pois, a localidade nas redondezas tinha melhores gorjetas que as outras.

Não demorou muito para que ele entendesse que algumas coisas na empresa não funcionavam como deveriam. Na ocasião do preenchimento do cadastro, o trabalhador pode optar por utilizar a bicicleta elétrica da empresa ou a sua própria. Como o valor de uma bicicleta desse tipo para aluguel ou compra é elevado na Alemanha, é comum que os empregados utilizem a da empresa. Ele relatou problemas com a manutenção e com a falta de assistência por parte da empresa:

> As bikes não tinham manutenção. Então, para você escolher as bicicletas, porque todo mundo usa, são muitas pessoas, todo dia, batendo todo dia a bicicleta lá, uma bicicleta elétrica ainda, meu, ela quebrava de vários, em vários sentidos, até os acessórios de carregar muito peso. Então, você tem que ficar trocando, você que faz isso, ninguém faz isso. A bike furou o pneu, ou está com o pneu zoado, ou parou de funcionar alguma coisa, você tem que arrumar ou ir trocar.

Entre outras dificuldades relatadas por Lourenço em relação ao trabalho, destacam-se o frio e a chuva no inverno, especialmente porque o período em que ele trabalhou coincidiu com o final dessa estação. Além disso, o peso das compras dificultava a condução da bicicleta, o que contribuía para tornar o trabalho exaustivo. Segundo o entrevistado:

> Era frio (risos), era final do frio. Uma coisa que pega bastante nesse tipo de trabalho é o vento, que venta bastante. Então eles dão até, não no começo, isso que é..no primeiro mês, meio que eles são tudo tipo por...é um passado período. Então, se você passar no período de duas semanas, você tem direito a pegar um casaco. Aí você passa, tipo, de um mês você tem direito a pegar camisetas ou calça. Então, o que mais complica nesse tipo de trabalho são as condições adversas que se encontra no trânsito, com as pessoas que não respeitam, tipo...o que deveria respeitar no trânsito e porque você está colocando sua vida em risco, né? Então, e principalmente acho que esse ponto é importante e o da condição do clima, porque, meu, chove sempre no inverno aqui, então, tipo, você toma muita chuva fazer entrega.

Na Alemanha, aos domingos e feriados os supermercados não abrem. Essa é a razão pela qual, segundo Lourenço, as pessoas aproveitam estes dias para pedir as compras pelo aplicativo. Outra diferença em relação o Brasil que afetam o cotidiano do trabalho é que as pessoas não têm o costume da família brasileira de fazer uma compra de supermercado mensal, tornando a ida ao supermercado ou os pedidos via aplicativos mais frequentes, de acordo com o entrevistado. Além disso, os prédios em Colônia e em Berlim são, em sua maioria baixos,

(com até seis andares) e não possuem elevador, o que tornava a entrega até a porta do cliente muito exaustiva.

> Então, você carrega muito peso no final, dependendo, você faz compra assim. E muitas pessoas, muitas pessoas, elas faziam questão de comprar coisas super pesadas...só pra fazer entrega, principalmente bebida, então era meio tipo exaustivo pro corpo.
> E é muito apartamento aqui, você tem que subir muita escada, a maioria não tem elevador.
> Thalita: Ah, e você chegava aí na porta das pessoas, não ficava assim só lá embaixo não?
> Lourenço: Exato, aqui é diferente também, tipo de entrega. Tipo duas pessoas, em dois meses que eu trabalhei lá, duas pessoas desceram pra ir pegar comigo.

Além disso, apesar da garantia de recebimento por hora, em tese, diminuir a pressão e quantidade de trabalho, o gerenciamento algorítmico também existe, mas de uma forma diferente.

> [...] Logo de cara eu percebi que no aplicativo você consegue acompanhar muito de todos os seus dados de entrega. Então você percebe logo de cara que o seu valor para a empresa é tipo entrega no sentido de entrega em horário e reduzir os horários. Então, fica umas coisas meio absurdas, porque eles querem que você faça a entrega super rápido. Então, tem vários fatores do trânsito. E até com o cliente. Uma vez eu fiquei preso, por exemplo, para você ter ideia, do lado de fora do apartamento, não tinha como sair, o cliente não estava mais lá. Eu fiquei meia hora preso lá. Então, por exemplo, tem vários fatores...você não tem como prever a bicicleta quebra no meio do caminho, então aí atrapalha toda a sua entrega. Então tudo é relacionado nisso, em resultados de entrega e performance, para usufruir o máximo do seu tempo que você está trabalhando nas entregas. E é cansativo nesse sentido, você tem que correr no mesmo tempo, sabe, é uma coisa meio maluca.

Contudo, a principal dificuldade que fez com que Lourenço se demitisse antes do tempo previsto foi um assédio moral sofrido com a figura do gestor (*manager* do *hub*). Esse conflito entre ele e o supervisor gerou uma perseguição pessoal que levou Lourenço a apresentar uma denúncia na gestão da *Flink* em Berlim. Ele relatou que, às vezes, havia rotatividade de supervisores e que já havia tido um bom contato com dois supervisores que estiveram no comando durante o período em que ele trabalhou, bem como um bom relacionamento com os colegas, especialmente latinos. Entretanto, assumiu o posto e nele permaneceu.

> Mas entrou um e ele permaneceu, eu acho que estava bem em troca de supervisões. E um supervisor que era alemão, ele era... já percebia que tipo de cara que o cara era meio grosso. Mas isso até aí, a gente vai lidando, porque cada pessoa é de um jeito, né? Aí o que aconteceu foi que pra mim logo de cara, eu parei uma vez pra ir no banheiro e foi num dia que eu lembro que estava muito frio e o meu nariz não parava de pingar sempre que eu voltava e eu ia suar o nariz ou se não tipo eu ia no banheiro porque você se desidrata bastante então você bebe bastante água aí no banheiro né, e voltava fui uma, aí duas vezes aí na nessa segunda vez ele já me chamou e falou assim: 'olha na segunda semana eu não sei se você sabe, mas seus resultados são muito

> importantes aqui e você tá sendo monitorado constantemente'. Eu já achei meio estranho falar essas coisas...e tem telas enormes que você vê tipo as entregas do dia o quanto tá baixo, tem tudo, um *board* grande ali...Enfim, aí o fator principal foi que tipo, resumindo, foi que ele comentou depois que eu tava sendo monitorado, que eu tava, eu não podia ir no banheiro por causa disso, nem beber água constantemente. Eu falei, cara, você tá me proibindo de ir no banheiro e beber água? Depois que eu falei nisso, ele deu uma desconversada. Ele achou que eu não ia falar nada, alguma coisa. Mas aí criou um caso no sentido...o cara...Eu acho que feriu o ego dele, quem não esperava que alguém ia contestar. Por ser estrangeiro, acha que tipo, tem que acatar as coisas e fazer feito uma máquina.

A partir disso, o dia a dia de trabalho de Lourenço começou a ser afetado, pois esse supervisor o prejudicava diretamente. Ele relatou que quando acontecia alguma intercorrência com a bicicleta elétrica, como furar o pneu, ele era deslogado do sistema. "Eu sempre que acontecia isso ele me desconectava do sistema. Ele falava que era automático, mas eu sabia que era ele" – disse Lourenço.

> Eu tinha que ficar me humilhando no sentido de pedir inúmeras vezes, correr atrás dele, ficar explicando o que aconteceu. Você via pessoas que estavam lá há mais tempo e falavam alemão era um amiguinho deles e ficava fumando com ele lá atrás. Ficava meia hora, não acontecia nada. Eu parava para beber uma água era um nossa um drama comigo: 'você tá parado, Lourenço?' Passava assim... você sabe, não vou ficar criando caso que não trabalha que eu já tinha em mente tudo programado mas é uma coisa que vai te irritando então eu tava mas eu tava com a cabeça firme forte para aguentar esse período mas eu não tinha comentado nada como esposa tudo isso aí quando eu comentei ela ficou meio chocada e ela, eu acho que realmente era melhor eu parar.

Assim, esses trabalhadores de plataformas digitais, mesmo diante de proteções do trabalho, podem estar sujeitos a situações de indignidade. Acontece que o contrato de trabalho e a estrutura da empresa pressupõe recurso. Lourenço, então, fez uma denúncia para uma gestora que fica sediada em Berlim, mas, apesar de ter sido ouvido, não foram tomadas medidas suficientes, e ele acabou pedindo o desligamento da empresa.

> [...] Pra sair foi mó polêmica também, porque eu meio que fiz essa denúncia pra gestora lá, e a gestora falou, ela tentou apaziguar como um gestor faria, pra não comprometer até a empresa, porque...não poderia processar mas eu não vou ficar perdendo tempo com isso. Não para uma vaga temporária, mas me irritou bastante isso e principalmente porque eu queria me livrar [...]
> Aí eu falei assim, olha, eu tô com esgotamento mental por causa aí desse assédio moral, com o seu líder ali e você vai fazer eu continuar lá. Se acontecer alguma coisa eu vou responsabilizar a *Flink*. Eu já tô com esgotamento mental, eu tô estressado e... Eu já tinha procurado médico. Então, meu, não achava que não fazia sentido eu cumprir isso. Tanto é que os dois dias que eu teria que fazer a mais para cumprir esse aviso prévio, os dois turnos, eu nem fui. Tipo, eu não tava, tipo, tava bem e eu não fui. Não ia ficar, tipo, do jeito que eles tratam funcionário, eu vou ficar, tipo, ainda fazendo isso? Então, nesse sentido, tipo, eu acho que a gente tem que correr atrás. No Brasil a gente não faz muito, fica suportando. Então na minha cabeça eu me mudei pra cá, não pra ter um trabalho que nem eu tinha no Brasil constantemente oprimido com assédio moral, acontece muito com o pessoal não te respeita e você é obrigado a trabalhar excessivamente, então busco outras coisas aqui.

Ao mesmo tempo em que estava em busca de uma condição mais digna de trabalho, ele entendia que na sua condição atual na Alemanha não era de um trabalho com reconhecimento social. Lourenço reproduz em sua fala o que está presente no imaginário social, tão bem colocado por Gorz: que o trabalho que tem valor no capitalismo é o trabalho intelectual valorizado.

> [...] Meu, é um trabalho tipo de peão, né? A gente sabe quando entra lá, independente da sua formação, é pra você que tá recomeçando sua vida em algum lugar. Então você não tem muitas opções e regalias, tá? Isso eu tinha em mente. Só que, tipo, paga sua conta e no sentido, tipo, ah...paga um aluguel. Diferença do que um trabalho no Brasil, pra você... Então, por exemplo, dá pra você viver um salário que você ganha trabalhando *full time*, tá? Um lugar desse que tinha gente que trabalhava só *full time*. Pois era, pra aguentar isso daí tinha que ser amigo do cara, aí era o que ia acontecer.
> Thalita: É, mas assim, vou só relaborar o que você acabou de me dizer. Você acha que o fato da pessoa não ter uma formação...e se tem um trabalho relativamente de fácil, entrada e tudo mais, sem tanta burocracia. Você acha que justifica esse trabalho exaustivo, as más condições de trabalho, o assédio moral?
> Lourenço: Não, de jeito nenhum. Não justifica, mas é o perfil que eles buscam, então é nítido. Então por isso que eu tô te falando que, tipo, essa análise é feita no que eu percebi. Por ser um tipo de trabalho que você não tem muita instrução e não tem muita opção, eu acho que nenhum trabalho deveria ter isso, mas a gente sabe como é que é o mundo. Pega pessoas que até em outros lugares trabalham em fábrica, trabalham até cair morta. A gente vê, a gente acha que não existe, mas existe ainda essa escravidão em meio de trabalho [...]
> Então infelizmente é uma coisa que acontece. Então eles exploram esse tipo de perfil para usufruir e não ter dor de cabeça, porque nenhum alemão, uma pessoa que tenha tempo no mercado, você não vê pessoas que estão há muito tempo estabilizadas concorrendo a esse tipo de vaga. Pessoas que têm dinheiro vão processar.

O que Lourenço demonstra nessa fala é um senso comum da existência de uma hierarquia do trabalho em que indivíduos são segregados por classe e nacionalidade. Na literatura, isso é interpretado de diferentes formas. As condições materiais, o acesso às instâncias da justiça e uma estrutura sólida de direitos sociais reconhecidos é fundamental para que determinado indivíduo tenha um trabalho que possa ser chamado de digno. É nesse sentido que também existe uma hierarquia moral de quem tem mais valor nas sociedades ocidentais. O fato de Lourenço já saber que o trabalho de "peão" imigrante na Europa é suscetível à abusos diz muito sobre a existência de ideias e valores que justificam as violências simbólicas a que esteve sujeito. O "tipo de perfil" que as empresas procuram, segundo ele, é o perfil do imigrante com uma insegurança objetiva: aqueles que necessitam de uma fonte de renda com baixas exigências.

Na ocasião da entrevista, Lourenço estava fazendo um *mini-job* em uma empresa menor em que ele faz várias funções além da entrega, como organização dos pedidos e produção do item. Ele diferencia, como muitos brasileiros na Europa que conversei, o significado do trabalho

no Brasil e na Alemanha. O trabalho socialmente desqualificado no Brasil, segundo ele, envolve humilhação e julgamento moral – não é este, exatamente, o que chamamos de "trabalho indigno" (Maciel, 2021)? – E, que, a visão que têm hoje na Europa é que o trabalho é um meio de sobrevivência e que as condições que o trabalho e vida em si podem oferecer são condições dignas.

> Lourenço: [No Brasil] O trabalho desvalorizado ou... você acaba se sentindo um pouco frustrado trabalhando nisso, independente. E aqui eu não vejo isso, e eu não sinto isso, seu trabalho, no tipo de que é um tipo de trabalho que...Você tá trabalhando pra ganhar dinheiro, pagar suas contas, né, sobreviver. E você consegue tipo fazer isso e ninguém te julga. E ninguém vai ficar te achando... "Ah, poxa, o Lourenço tem formação e tá trabalhando com isso". Não, o cara tá trabalhando e vai continuar estudando, vai correr atrás da vida dele. É um momento. Agora, se for... Eu comentei com algumas pessoas próximas que tava trabalhando, nem quis entrar no mérito e já ficaram achando que... "Pô, você mudou pra Alemanha pra trabalhar com isso?". Então é complicado, você até nem tem vontade de explicar...
> Thalita: Sim. Porque isso tem a ver com o reconhecimento da sociedade em relação ao próprio trabalho, né?
> Lourenço: Sim. Exato. E esse julgamento moral que se faz no Brasil, de certa forma, tem mais uma condição de humilhar as pessoas mesmo, assim, né?
> Lourenço: Exato. A minha esposa está trabalhando em restaurante, ela não quis ficar falando para todo mundo, comentou com pessoas próximas, que nem mãe, irmã, mas pediu para não comentar com outros parentes porque a gente já conhece como são alguns parentes e sabe como a sociedade vê. Então fica falando, ah, Mariana era ilustradora, tinha um salário aqui super bom e está trabalhando em restaurante como atendente, mas ela está pagando as contas.
> Ela ganha mais do que eu, ela ganha quase a mesma coisa que eu ganhava no Brasil sendo gerente de software. Então, poxa, é exaustivo, é trabalhoso, não é na área dela ainda, mas pelo menos, então não tem nenhum problema isso. Então, onde eu trabalho até, no *mini-job*, hoje, muita gente está fazendo graduação e trabalha lá comigo. E fala alemão, é morador daqui, nativo daqui.
> E é um momento, entendeu? É um momento da sua vida, então...Você vai pagar suas contas, então todo mundo tá no mesmo barco. É isso que eu sinto. No Brasil, não.

Implicitamente, na narrativa do entrevistado é possível observar não só uma diferente percepção do trabalho digno e indigno no Brasil e na Alemanha, mas também uma condição possível de ascensão social e de real conciliação entre estudo e trabalho. Entretanto, fazem-se presentes também algumas contradições. No início da entrevista, ele declarou que "não está frustrado" com a sua condição atual na Alemanha, embora ele próprio tenha passado por uma situação indigna no trabalho e não se sentisse encorajado ou protegido o suficiente para acionar os mecanismos previstos de proteção social ao trabalhador. Quando lhe perguntei se acreditava que existia justiça social na Alemanha, ele respondeu:

> Eu acho que existe. Eu comparo com o Brasil que é da onde eu vim, né? Eu acho que em relação com o Brasil tem muito mais, você correr atrás e conseguir estudar. Da minha esposa teve um problema no trabalho dela, sempre tem alguém que implica com você e ela reportou isso pro gestor e não aconteceu mais. Então tem, tem justiça. Eu acho que também tem como você resolver melhor, principalmente se... Porque a

> tendência é que eles pareçam que são super grossos tudo, mas uma vez que você contesta alguma coisa, pode ser que ajude até, na maioria das vezes, ajuda a resolver a situação. Aí o que complica é quando a pessoa leva pro lado pessoal, isso em qualquer lugar. Aí falta profissionalismo, também existe também, mas em geral se você tem alguma dificuldade, alguma injustiça, você pode procurar os seus direitos que você vai conseguir, num preço acessível. Por exemplo, eu poderia processar, só que tipo, já tava de saída. Eu não quero isso prejudicar aqui o meu início de carreira aqui, tá? Mas se você tem um seguro tipo jurídico aqui que você pagar, por exemplo, 150 por mês, você tem direito tipo a processar qualquer pessoa, no sentido de que você foi agredido de alguma forma, se achou injusto. Tanto é que é uma coisa que é acessível.

A partir das falas de Lourenço sobre os temas que envolvem imigração, religião, tolerância, direitos e política, pode-se depreender que ele tem um senso comum social-democrata. Ele não soube dizer aonde se localiza no espectro político, mas tem uma determinação do seu lugar enquanto imigrante, do perigo de partidos de extrema direita como a AfD na Alemanha e da falta de democracia em países como a China. Quando falamos sobre o Brasil, Lourenço demonstra estar muito desacreditado. Nas palavras dele, a política no Brasil é um fiasco tanto para a direita, quanto para a esquerda, e a corrupção "reina":

> Thalita: E assim, como é que você sumariza a sua opinião política, assim, em relação tanto a pensar o Brasil, tanto aqui, né? A partir também da sua própria condição de estrangeiro, né, vivendo aqui na Alemanha.
> Lourenço: É, então, minha visão política é um pouco utópica, de certa forma, porque não tem como acontecer. Se é uma coisa igualitária e mais justa. Então eu não sou muito favor extrema direita, nem direita, e também não sou favor extrema esquerda, esquerda. Então eu não gosto muito de governos corruptos, que nem no Brasil, na verdade eu não suporto, eu acho muito ruim. E também não suporto governos, tipo, por exemplo, que nem pega...a própria China você não tem liberdade de expressão, então aqui pelo menos você tem essa liberdade. E aqui pelo menos na Alemanha você tem privacidade com seus, não só dados, mas com a sua identidade. Então isso eu acho pelo menos um pouco mais tolerável nesse sentido.

Nesse primeiro momento, observa-se que o ideal de "justiça" e "igualdade" de Lourenço, embora autodeclarado "utópico", fundamenta-se nos princípios básicos da social-democracia europeia: tendo as vantagens de estar no centro do capitalismo. Ao contrastar a Alemanha com o Brasil e com a China, o entrevistado elege a liberdade de expressão e a segurança institucional como importantes na sua experiência migratória, minimizando, por ora, as dificuldades de inserção laboral que ele próprio enfrentou.

> Thalita: O que te faz pensar que a Alemanha tem menos corrupção que o Brasil?
> Lourenço: Não, eu não acho. Eu acho que tem, tá? Mas, né, em geral...no Brasil acho que tem muito mais corrupção porque é cultural o lance lá, que já vem tipo desde a nossa origem como país e foi se passando, não se mudou. Então, você pega tudo no brasileiro, o governo, você vê que é pra tirar vantagem a si próprio, é uma coisa que tipo pensava 100% só pro povo é tipo pra favorecer algum lado político e sempre tem corrupção. Eu vejo muito tipo o governo do Brasil até como o filme Tropa de Elite explora as coisas. Se você não entra no sistema, ou você tá fora, ou você tem que

> jogar. E esse é o sistema do Brasil, infelizmente. Um sistema que todos os lados do governo têm a sua corrupção. E tem uma coisa tipo... E aqui, pelo menos, é mais visível, pelo menos.
> Se tem é mais detectável e mais se acontece tipo... tem consequências, acho que no Brasil as consequências acontecem infelizmente só para quem não tem dinheiro se você tem dinheiro você nunca se ferra no Brasil essa é a minha visão...você sempre consegue alguma coisa para você se livrar.
> Thalita: Mas essa visão sua que você tem assim que aqui tem menos corrupção e no Brasil tem mais porque é cultural. Você acredita que você vê isso assim na prática, digamos assim, nas ações do governo, na qualidade de vida e tudo mais? Ou você acha que é uma coisa assim, ah, porque você também assistiu muitas coisas, muito jornal que fala sobre corrupção e tal. Como é que você, tipo assim, vê a corrupção na prática? Em que que isso atrapalha a vida do brasileiro, assim, no Brasil?
> Lourenço: Hoje em dia eu também tô um pouco fora lá, pra saber como é que estão as coisas. Mas até onde eu estava lá... O novo governo do Lula eu não posso falar porque eu não tô vivendo lá. Só vejo notícia, né? Eu participei da votação daqui. Mas até tipo o governo antigo do Bolsonaro... Não só tipo a gente via as coisas...não só do Bolsonaro, mas o Lula também, faz muita besteira os dois lados. Mas a gente vê, tipo, cada vez mais, por exemplo, as coisas super caras, o povo tendo como pagar, não tem como você viver com salário mínimo no Brasil. Isso é fato. A minha mãe, tipo, tem aposentadoria, eu sei como é que é isso.

Ele reproduz o que Souza (2018) encontrou em diversas entrevistas em suas pesquisas ao longo dos anos. A tese do patrimonialismo e da existência de uma cultura política corrupta como culpada por nossos problemas. Assim, a corrupção da política é a responsável pelas dificuldades dos brasileiros como diminuição de poder de compra, baixos salários, aposentadoria insuficiente, falta de segurança pública, etc. O senso comum do brasileiro que não acredita na política como meio de transformação social e não compreende que há mais complexidades envolvidas nos problemas históricos e estruturais de um país periférico como o Brasil.

## 5.6 A empresa Wolt

A *Wolt* se define como uma empresa de tecnologia que opera uma plataforma digital para conectar pessoas que desejam pedir comida, mantimentos e outros produtos com lojas e entregadores. Um dos objetivos dessa plataforma é fomentar o comércio local. Criada e sediada em Helsinque, Finlândia a empresa opera atualmente em 30 países (Wolt, 2025). O discurso das grandes plataformas digitais se replica no caso da *Wolt*, com a ideia de intermediação como atividade fim. Para os entregadores, a *Wolt* também utiliza o termo "*partner*" (parceiros) para se referir aos trabalhadores. Promete um trabalho flexível, com baixo requisito para entrada e também proteções e segurança:

> Sim, nosso modelo oferece flexibilidade, mas também proteções, como seguros. É importante que nossos parceiros de entrega sejam ouvidos, pois os formuladores de

> políticas em diferentes países estão procurando atualizar as leis para se adaptarem a esses novos modelos de trabalho. Apoiamos regras claras que ofereçam aos nossos parceiros de entrega a flexibilidade que desejam, juntamente com as proteções que merecem (Wolt, 2025b, tradução nossa).

A empresa enfatiza que os entregadores são trabalhadores autônomos e se defende de possíveis críticas em resposta à consulta pública da Comissão Europeia sobre a melhoria das condições laborais dos trabalhadores de plataforma (Comissão Europeia, 2022).

A *Wolt* iniciou a operação na Alemanha em 2020. A empresa garante o pagamento de €12.41 por hora e acrescenta que compensa pelos gastos com a distância, *smartphone* e internet móvel. Os únicos pré-requisitos para se aplicar para o trabalho de entregador é ter mais de dezoito anos e ter um visto de trabalho válido. Outros pré-requisitos podem se aplicar no caso de interessados em fazer as entregas de carro (Wolt, 2025).

Atualmente, o relatório *Fairwork Germany* (2025) destacou que a Wolt é uma das empresas-plataforma, que nos últimos quatro anos saiu de um modelo de contratação direta de trabalhadores para um modelo híbrido que inclui trabalhadores contratados por subcontratados. Para os trabalhadores subcontratados, os pagamentos são feitos por entrega, e não por hora, como no caso dos contratados, tornando difícil estimar quanto os trabalhadores recebem de salário. Essa prática da subcontratação é frequentemente associada a uma precarização do trabalho, como discutido anteriormente. O documento ainda revela que há casos de ilegalidade envolvendo a empresa, com o compartilhamento ilegal de contas: "A Wolt começou a implementar um sistema de monitoramento para seus subcontratados, a fim de melhorar as condições de trabalho, garantir o cumprimento da legislação trabalhista vigente e combater o compartilhamento ilegal de contas" (Fairwork, 2025, p.23). Essa prática sugere a necessidade de trabalhadores, possivelmente em situação ilegal no país, terem acesso ao mercado de trabalho.

### 5.6.1 O "bico" de estudante estrangeiro em Berlim: caso do entregador Zaid

Depois de muitas tentativas de recrutar entregadores pessoalmente na movimentada Rosenthaler Platz em Berlim, fiz alguns contatos para agendar as entrevistas. Zaid foi indicado por um outro jovem que entrevistei, pois eu sempre pedia, ao final de cada contato, que, se soubesse de alguém com disponibilidade para falar comigo, que por favor me passassem o contato. A entrevista ocorreu no dia 11 de julho, em um parque próximo àquela localidade, onde há grande movimento de entregadores devido à presença de restaurantes e hotéis.

Zaid é um jovem indiano de 29 anos que foi para a Alemanha cursar um MBA (*Master of Business Administration*). Ele residia há dois anos em Berlim e estava no momento da entrevista trabalhando como entregador para a plataforma Wolt, onde já estava há seis meses. Anteriormente, ele trabalhou para a plataforma *Flink.* Antes de sair de seu país, Zaid nunca tinha trabalhado para as plataformas digitais, nem com algum outro tipo de trabalho sem qualificação profissional. Ele formou-se em Ciência da Computação, fez mestrado na mesma área e atuou como engenheiro de software, analista de dados e como *merchandiser* em uma *Start Up*.

No contexto de um país como a Índia, emergente, marcado por um histórico de colonização e por desigualdades sociais seculares, herança da do sistema de castas, eu imaginava que as razões para Zaid ter ido estudar na Europa eram similares as minhas. Ele contou-me que planejava estudar e morar fora para ter um diferencial, uma vez que a competição para garantir um bom emprego em seu país era muito alta. Sua primeira ideia era ir para o Reino Unido, como muitos outros estudantes indianos faziam, iam para o Reino Unido ou Canadá. Mas ele quis fazer um pouco diferente e escolheu a Alemanha e percebeu que Berlim é um lugar escolhido por muitas pessoas ao redor do mundo para crescer profissionalmente e estudar. Para ele, esse é o caminho para ter mais chances de ganhar dinheiro e uma boa vida. Ele relata que a Índia tem muita competição interna e que até mesmo um vigia é graduado, então é necessário dar um passo adiante para obter alguma vantagem. Zaid compara a situação do trabalho não qualificado na Índia e Alemanha: "*In India, if you work like a normal unskilled people, they don't get so much of money. Over here if you don't have skills still you will get money*" (Zaid, 29). Assim, pressupõe-se que dificilmente Zaid realizaria o trabalho de entregador de plataformas digitais em seu país natal.

Com um visto *part-time* de trabalho, Zaid trabalha para complementar a renda e pagar suas despesas básicas, como aluguel, alimentação e as taxas da Universidade. Seus pais arcaram com as suas despesas nos primeiros seis meses. Ele explicou que para conseguir estudar na Alemanha é necessário fornecer uma conta bloqueada com o valor dos custos de um ano pelo menos, e sua família pode prover essa oportunidade. Zaid acredita que recebe um salário muito bom por ser estudante e não trabalhar muito, afirmando que na Índia ele não conseguiria pagar as mesmas coisas com um salário de entregador: "*And if a company is paying you as a rider, you could have like survived like very minimal. You can't afford so much things"* (Zaid, 29). No entanto, ele se queixou sobre o custo de vida ter aumentado muito em Berlim, principalmente o valor do aluguel:

> So as per the company or like the German policy getting the salary quite good but I'm willing to get more because over here after the covid everything is quite expensive. People will come like before me they told me like everything was like cheaper even though the room rent was cheaper but right now it's like double (Zaid, 29).

Quando lhe perguntei por que ele escolheu esse trabalho como entregador, ele procurou valorizar a sua escolha, afirmando que não quer se limitar na Alemanha, como imigrante ele acha que deve explorar as coisas. Para ele, trabalhar como entregador de bicicleta é uma forma de explorar a cidade, conhecer o que está no caminho, o que o empolga e evita o tédio. Ao ser questionado sobre o seu dia a dia de trabalho e a jornada dedicada às entregas, Zaid relatou que, primeiramente, insere no aplicativo a sua disponibilidade e, a partir disso, a *Wolt* fornece os turnos de trabalho para que ele possa cumprir. Costuma trabalhar de 20 a 25 horas por semana. A parte ruim, ele me conta, é quando está chovendo ou nevando, ou ainda, quando precisa subir com as entregas até o quinto andar sem elevador.

A flexibilidade é vista por Zaid como um fator positivo da atividade. Essa flexibilidade no trabalho por plataformas digitais, contudo, só se viabiliza porque existe a garantia de remuneração por hora trabalhada. No cenário brasileiro, em contraste com o contexto alemão, o pagamento é feito por entrega ou por corrida (no caso do transporte por aplicativos), o que pressiona os trabalhadores a realizarem o máximo de entregas no menor tempo possível para garantir uma renda suficiente. Para Zaid: "*It's very good like if company providing you the flexible things. Like you can work on yourself, your calmness, your health, everything, your mental peace."* Essa tranquilidade, por sua vez, só é viável graças à existência de um contrato de trabalho.

Todavia, ele relatou que a *Wolt* opera com incentivos financeiros para os trabalhadores que fizerem mais entregas e cria competições como "*riders of the month*" algo como "funcionário do mês" as quais premiam o vencedor com um bônus. Esse instrumento é a gamificação, a qual, nas plataformas digitais que utilizam algoritmos, tende a ser mais eficiente para fazer com que o entregador trabalhe mais. Nesse cenário, em que há a garantia de um mínimo real, essa gamificação provavelmente apresenta um efeito mais suave.

O contrato também garante que ele continue a receber em caso de doença, e para isso, ele explicou que é necessário apresentar um atestado médico. Ele contou também que a política para esse recebimento foi alterada, e que atualmente, se precisar ficar uma semana sem trabalhar por motivo de doença, só receberá por quatro ou cinco dias. A *Wolt* também tem a figura de um (*manager*) que eles podem se encontrar ocasionalmente para cobrar algum incentivo ou receber algum direcionamento. Perguntei-lhe o que aconteceria caso os entregadores precisassem apresentar uma reclamação ou fazer uma solicitação, e se havia alguma associação ou sindicato

de trabalhadores. Zaid respondeu que não, afirmando que tudo estava descrito no contrato de trabalho e que outras questões poderiam ser resolvidas diretamente no aplicativo. Insisti, então, propondo um cenário hipotético em que os entregadores considerassem necessário reivindicar melhores condições de trabalho, como uma bicicleta melhor, manutenção de equipamentos ou salários mais justos, e se organizassem coletivamente para alcançar esses objetivos. Apenas diante dessa possibilidade não espontânea, o entrevistado admitiu que, sim, participaria de tal comunidade, caso ela existisse.

Busquei compreender como ele conciliou os seus estudos com o trabalho, se realmente a flexibilidade ajudou nesse sentido:

> Thalita: Do you feel that, in this job, you have to self-manage yourself - —like balancing your time for studying and working? How do you feel about this?
> Zaid: It's flexible so I can manage if I'm not willing to work or like I have my exams or like I have my assignments to do so I will not put my availability and they will not provide me the shift. Like: "no, you have to work" it's not like that.

"*When I ask you, do you work for who? What did you say?"* Fiz essa pergunta pois queria que ele respondesse livremente sobre como interpretava sua condição: se considerava um trabalhador autônomo, ou se diria que trabalhava para uma plataforma digital, ou uma empresa. Ele explicou que, naquele momento, trabalhava para a *Wolt* e que anteriormente trabalhou para a *Flink*, e perguntou se eu gostaria que me falasse mais sobre as diferenças dessas duas empresas. Prontamente, deixei que continuasse: "*Flink is a dark store. We just...customers get orders, do the orders. We as riders get stuff from a single hub to the various locations. And in Wolt we get to the various restaurants to serve the various customers."* Em outras palavras, não existe na *Wolt* o ponto de distribuição, e, portanto, os entregadores são responsáveis por buscar a encomenda no estabelecimento comercial e entregá-la ao cliente. Assim como acontece com as plataformas digitais de entrega no Brasil, como o iFood. É assim, inclusive, que sem um local de trabalho específico é possível encontrar os entregadores reunidos em regiões de restaurantes, aguardando a próxima chamada no aplicativo.

Figura 7 - Ponto de encontro de entregadores




Fonte: arquivo pessoal da autora.

Nota: ponto de encontro de entregadores na região da Rosenthaler Platz, Berlim. Nesse local, abordei alguns entregadores que ficavam conversando, lanchando, descansando e aguardando a chamada no aplicativo.

Há ainda outras diferenças, segundo relata o entrevistado: na *Flink* a empresa fornece a bicicleta e outros equipamentos, na *Wolt* ele precisa alugar a própria bicicleta elétrica para trabalhar. Mesmo assim, Zaid declara sua preferência por trabalhar na *Wolt*, uma vez que pode circular mais pelos restaurantes e pela cidade. Essa é uma diferença importante entre a *Flink* e a *Wolt* apresentando esta última um aspecto mais precarizado sob essa perspectiva. Como característica da flexibilidade no novo capitalismo, observa-se uma baixa fidelidade institucional, sendo possível trabalhar em mais de uma plataforma digital, desde que o visto permita a correspondente quantidade de horas de trabalho. No caso de Zaid, ele ainda poderia ter alguns trabalhos no formato *mini-job*, trabalhando apenas eventualmente em algumas horas do dia, como nas plataformas *Zenjob* e *UCM* , nas quais é registrado. Assim, a plataforma

oferece a vaga, ficando a cargo do trabalhador reservar o turno ou não. Esse é um exemplo típico para caracterizar a *Gig economy*, na qual os bicos se tornam parte constitutiva da sociedade do trabalho.

Não obstante, quando ao final da entrevista lhe perguntei quais valores eram importantes para ele, Zaid destacou o tempo como aspecto vital. Disse que seu valor está ligado ao tempo que se dedica à família, aos amigos e o tempo para si mesmo. Esse tempo, ele ressaltou, é fundamental para encontrar paz interior e aliviar o estresse de tantas tarefas e responsabilidades como estudante internacional: "*By giving this time to the people or like yourself, make you grow, make you peace, make you calm*." Esse tempo ao qual ele se referia é um privilégio que nem todos os trabalhadores podem gozar, sobretudo em seu aspecto mais profundo: o tempo para se humanizar. Marcuse (1975) discutiu como o tempo livre é importante especialmente em se tratando de trabalhos considerado "alienados", nos quais o indivíduo não satisfaz seus impulsos e necessidades, mas acaba por realizar uma função preestabelecida. Em uma realidade governada pelo princípio do desempenho, o prazer só pode ocorrer fora ou à margem do mundo do trabalho. Nesse sentido, novamente o contrato de trabalho com horários e salários pré-definidos, sugere essa possibilidade.

Zaid demonstrou orgulho da própria trajetória. Disse que chegou em Berlim sozinho, sem falar alemão, apenas inglês, sem família ou amigos e que lutou e fez tudo sozinho: "*So I struggled from the scratch and I did everything with myself*." Na ocasião da entrevista, ele tinha finalizado há pouco tempo o MBA. Perguntei-lhe, então, o que pretendia fazer em seguida, se gostaria de ficar mais tempo em Berlim ou se iria voltar para a Índia buscando uma colocação profissional. Ele respondeu que tinha direito a receber um visto de trabalho estendido para buscar um emprego e que tem interesse em trabalhar em uma companhia alemã, e, caso consiga, poderá decidir se permaneceria ou retornaria à Índia. Acrescentou que o idioma alemão é uma barreira. Sua língua materna é o Hindi, e quando pesquisava sobre a Alemanha e a área de emprego em TI acreditou que não teria muitos problemas, mas quando chegou, percebeu que apesar de existirem muitas pessoas de nacionalidades diversas trabalhando nas empresas, todos falam alemão, então, disse: "*You might get the job, but you won't be able to cope with your colleagues*", ou seja, falar apenas inglês é uma barreira à integração no âmbito profissional na Alemanha.

Além do idioma e da cultura, a religião também pode ser importante para a integração. Zaid segue o Islã, e contou-me, que ao frequentar uma mesquita na Alemanha, as orações eram feitas em alemão ou em árabe, idiomas que ele não conseguia entender. Ele relatou que nunca sofreu nenhuma experiência de racismo ou xenofobia, embora tenha ouvido de colegas da

faculdade que passaram por isso, diz que as pessoas parecem não se importar com a religião alheia. Perguntei-lhe se, diante desse contexto, ele tinha medo de passar por alguma situação discriminatória e ele me respondeu que não, pois acreditava na lei e diante de qualquer problema, poderia ligar para a polícia. Por isso também acreditava que Berlim é um lugar tolerante para se viver como imigrante, porque é possível encontrar pessoas de vários países, e os próprios alemães buscam viver em um lugar pacífico, mas quanto as outras regiões da Alemanha e da Europa, ele não saberia dizer.

Zaid declarou ter um conhecimento restrito sobre política. Em relação à Alemanha, comentou apenas ter ouvido falar sobre a existência de dois principais partidos: os partidos SPD e o CDU. Sem mais comentários ou opiniões, ao ser questionado sobre seu interesse no tema, revelou uma postura cética:

> Zaid: I am not interested because I have a bad experience of politics in my own country.
> Thalita: Why do you have a bad experience? Can you tell me about it?
> Zaid: Like I'm 29 years old like I have voted like in India you can vote when you are 18 so you can see like how many times I have voted so every time when I elected the person who was like giving us like he will grant us provide us the good road good quality of educations and everything and they are not doing the things they are giving you the dreams. So I was like, no, it's not good. So I'm not interested in politics.
> Thalita: Not even here?
> Zaid: Yeah, because I don't have any time, so much time to explore that. I have a lot of things to do. Wake up in the morning, make breakfast, get ready for the work, come back, get fresh, go to university, come back, cook, wash.

Esse trecho revela que a postura cética em relação à política não é causada por um senso de apatia, mas sim por frustração. A experiência democrática do voto na Índia parece ter representado esperança de uma vida concretamente melhor, mas atualmente, Zaid demonstrou que compreende a política como um assunto separado da sua vida cotidiana, como se em nada o afetasse. É essa a postura que desafia a convicção que da classe de trabalhadores plataformizados possam surgir movimentos políticos organizados na defesa de seus interesses.

### 5.6.2 Emigrar, estudar, retornar: o caso do entregador Vikram

Vikram tem 26 anos e é natural da Índia (estado de Haryana). Ele migrou para Berlim, Alemanha há cerca de um ano para cursar uma pós-graduação em Análise de dados. No momento da entrevista, ele trabalhava há seis meses como entregador da plataforma digital Wolt. Sua expectativa com a experiência no exterior era adquirir habilidades que lhe permitam retornar à Índia com um diferencial para trabalhar em sua área de formação. A escolha pela

Alemanha não foi aleatória, pois alguns amigos da mesma nacionalidade já residiam no país haviam elogiado a qualidade do ensino, a hospitalidade das pessoas e o ambiente local.

Diferentemente dos entregadores brasileiros entrevistados, Vikram planejava retornar à Índia após dois ou três anos de experiência profissional na Alemanha, aproveitando o período concedido pelo visto de trabalho pós-estudos. Seu objetivo era aplicar o conhecimento adquirido em empresas indianas, especialmente na área de tecnologia. Antes de emigrar, Vikram havia tido apenas uma experiência profissional em seu país de origem, como produtor de eventos; sendo aquela, portanto, sua primeira experiência como entregador. Sua perspectiva estava intimamente ligada à família, valor que ele considerava o mais importante. Por isso, planejava trazer os pais para conhecerem a Alemanha assim que tivesse condições financeiras.

A partir de alguns pontos da entrevista, foi possível depreender que Vikram pertence à classe média urbana da Índia contemporânea (Islam, 2025). Seu pai trabalhava no setor de transportes e sua mãe era dona de casa. O irmão também teve acesso aos estudos e trabalha em uma empresa de telecomunicações. Além disso, para estudar na Alemanha, Vikram precisou cumprir as exigências legais impostas aos estudantes internacionais de países não pertencentes à União Europeia, as quais exigem a comprovação meios de subsistência, mesmo para aqueles que obtenham visto de trabalho. Essa comprovação geralmente é feita por meio de uma conta bloqueada, que demonstre a posse de recursos suficientes para se manter durante o período de estudos.

Como estudante, o contrato de trabalho de Vikram é de meio período (*part-time job*) e ele trabalha cerca de cinco horas por dia conciliando com a rotina de estudos. O contrato com a Wolt prevê que a remuneração seja por hora trabalhada, e não por entrega[9], e fornece a mochila e acessórios necessários ao trabalho. A bicicleta elétrica, entretanto, é alugada pelo próprio trabalhador, com custo mensal de aproximadamente €120, com parte eventualmente coberta pela empresa. A Wolt exige uma metas de entrega que geram bônus de de €0,50 a €1,00 por entrega adicional se enquadrando no que a literatura entende como gamificação (Oliveira, 2021) presente nas plataformas digitais. Vikram também relatou que em caso de doença e atestado médico, a Wolt garante remuneração durante o período do afastamento.

O entrevistado destacou que a flexibilidade relativa é positiva para o seu caso, como estudante: "*It's easy, no burden. At last we can focus on our studies*" (Vikram, 26). Ele

[9] A Wolt é uma empresa-plataforma que tem migrado para o modelo de subcontratação, deixando os trabalhadores mais precarizados. Essa informação consta no Fairwork Germany 2025 e também em um documentário produzido pela DW Brasil (2026) sobre entregadores de plataformas digitais na Alemanha. Disponível em: https://www.youtube.com/watch?v=oeb5LplEteg.

reconhece a existência de uma figura de autoridade, especialmente quando a Wolt solicita que os entregadores estejam online em horários de alta demanda: "*Sometimes they told us that there will be too many orders, so you have to go online on that time. Sometimes. And most of the time we work freely*" (Vikram, 26). Embora tivesse declarado que trabalha livremente na maior parte do tempo, certamente há aqui uma contradição, uma vez que ele precisa atingir as metas de entrega e que precisa trabalhar para se manter como migrante.

Vikram relatou, que no seu primeiro dia de trabalho para a Wolt, achava que poderia ligar o aplicativo e esperar a chamada de entrega dentro do seu próprio quarto. Com o tempo, aprendeu, que, quando os pedidos não aparecem, é necessário estar em um local estratégico para aguardar. *"No one told me that you have to wait on the streets. So I waited there [no quarto], I got the order and I just moved from my room*" (Vikram, 26). Assim, em seu cotidiano de trabalho, procura estacionar em locais estratégicos e se locomover apenas quando chega um pedido para retirar e entregar. Ou seja, se aproxima das estratégias dos brasileiros que precisam da autogestão para sobreviver.

Uma das coisas as quais ele se queixou é de sentir exausto de tanto pedalar pela cidade, especialmente nos dias de frio e chuva. *"Sometimes it's raining. Before we feel exhausted. But we have to work in the rain because in rain there are too many orders. It's okay. Not that much hard. We wear raincoat and all that* (Vikram, 26). Isto é equivalente a dizer que as plataformas digitais lucram mais em condições mais adversas para os entregadores.

Ele declarou que a Alemanha é um país com justiça social, democracia e tolerância. Em suas palavras: "*It's a good place. They provide all the things like insurance and all that. For the old age and also free education for the students. So it's very good."* (Vikram, 26). Ele relatou considerar as pessoas amigáveis e não teve nenhuma experiência de racismo ou intolerância. Sua religião é o hindu, e afirmou que a diversidade religiosa é algo comum e bem aceito: *I have different religion persons in my building also. So we live very comfortably. It's not like that over here*. Questiona-se, contudo, se a sua experiência narrada é uma percepção real ou alienada, já que, reportagem da DW Brasil (Becker; Martin, 2026) trata justamente dos casos de racismo contra indianos que buscam trabalhar na Alemanha.

Vikram relatou que a sua experiência migrante tem sido boa, especialmente porque conta com uma rede de apoio da comunidade indiana em Berlim. Quando estava fazendo a pesquisa de campo e observando os entregadores de plataformas digitais, percebia que os indianos ficavam geralmente juntos. Ele relatou, ainda, um episódio em que ficou doente e foi ajudado por um amigo: "*Yeah, they are very cooperative. Yeah, like once I was sick, [...] he*

*was very kind and he just cooperated with me. Yeah, so it's a big thing here. So it's very good. [...] We help each other.* (Vikram, 26).

O entrevistado declarou não ter interesse em política, seja na Alemanha, Europa ou na Índia. Essa despolitização pode estar relacionada à sua condição transitória no país como estudante internacional, mas também parece ser constituinte de sua socialização. Como consideração final, percebo que ele não demonstrou consciência de fazer parte de uma mão de obra do Sul Global explorada na Europa. Além disso, embora o trabalho na Alemanha ofereça algumas garantias, ele não deixa de representar uma forma precarizada de trabalho, como demonstra a própria literatura.

## 5.7 A empresa Lieferando

A Lieferando é uma empresa que opera uma plataforma digital de entrega de alimentos. Foi fundada na Alemanha, e, desde 2014, a Lieferando faz parte do grupo holandês Takeaway.com, que opera atualmente no Reino Unido, na Alemanha, na Dinamarca, nos Países Baixos, na Austrália, na Áustria, entre outros países (Just eat takeaway, 2025) (Tracxn, 2025).

A Lieferando é uma das plataformas mais populares na Alemanha e, assim como a Flink, funciona por meio de com contratos de trabalho com definição de salário por hora de trabalho e não com remuneração por entrega. No site da empresa, a Lieferando (2025, tradução nossa) oferece “emprego seguro seguro e suporte”; “salário justo por hora e extras”; e “flexibilidade”. “A garantia presente no contrato oferece férias remuneradas, pagamento contínuo durante licenças médicas e cobertura completa de seguro saúde e seguro social”.

Na avaliação do *Fairwork Germany*, a Lieferando foi uma das empresas mais bem avaliadas no Ratings 2021, pontuando nas categorias pagamento justo, condições de trabalho justas, contrato justo, representação justa e gestão justa. As entrevistas a seguir, com brasileiros que trabalharam para Lieferando permitem compreender a experiência de trabalhar para essa empresa e também comparar o relato da realidade de trabalho com as condições que plataforma oferece. Em relatório mais recente do *Fairwork Germany* (2025), a Lieferando se manteve como a plataforma digital de serviços de entrega com melhor avaliação *e também a plataforma líder na Alemanha* (Fairwork, 2025, grifo da autora).

### 5.7.1 Cidadão brasileiro e europeu empregado da Lieferando

Poder-se-ia dizer que a rede de brasileiros em Berlim é relativamente pequena. Isso porque, geralmente, um brasileiro conhece outro, que por sua vez conhece outro. Foi assim que cheguei ao entregador Gabriel, que trabalhava para a empresa Lieferando. Por meio de um instrumentista brasileiro, cuja rede de contatos na música e a nacionalidade comum os aproximaram, pude contatá-lo e convidá-lo para uma entrevista. Do ponto de vista sociológico, essas redes nada mais são do que indivíduos unidos por seu capital cultural e social, que compartilham *habitus* de classe comuns (Bourdieu, 2007).

Gabriel, carioca de 46 anos, possuía uma origem de classe média-alta. No período da entrevista, ele morava na Alemanha, onde detinha cidadania europeia (italiana), o que lhe garantia os direitos de cidadão da União Europeia. Trabalhava há quatro anos como entregador da Lieferando. A trajetória de vida desse entrevistado não contava uma história de busca por sobrevivência no exterior, tampouco uma trajetória de sucesso ou fracasso. Essa trajetória revelou-se intrigante, pois quase sempre, quando se trata da história de vida de trabalhadores brasileiros, costuma-se falar de "batalhadores", da busca por dignidade, da luta por sobrevivência e por reconhecimento. O caso de Gabriel era diferente, o que refletia, em primeiro lugar, as condições de classe que haviam permitido suas escolhas e, em segundo lugar, as condições materiais e de seguridade social proporcionadas pela Alemanha em virtude de sua cidadania europeia.

Durante muitos anos, Gabriel foi produtor musical de uma banda de rock famosa no Brasil. No contexto das turnês, a banda fez uma apresentação em Berlim, em 2015, onde Gabriel conheceu a mulher que viria a ser sua esposa. Esse foi o principal motivo de sua mudança para a Alemanha ainda naquele ano. Ele me contou que as turnês da banda eram muito lucrativas, o que possibilitou que ele ficasse sem trabalhar durante três anos. Depois desse tempo, ele voltou a produzir os shows da banda em 2019, mas, com o fim da turnê o início da pandemia em 2020, Gabriel deu-se conta que não poderia trabalhar com shows e que seria necessário ter outra atividade profissional. Nesse período, ele ainda tinha reserva financeira e resolveu começar a trabalhar como entregador para a Lieferando:

> E aí eu fiquei um tempo fazendo nada, mas comecei a ficar entediado. Comecei a ver a galera, às vezes a gente não podia sair, né? Podia andar só no quarteirão, essas coisas. E aí eu comecei a ver o pessoal pedalando, falei: "ah, vou candidatar". Porque eu pedalava muito, eu já pedalava sem trabalhar, então eu falei, vou trabalhar pedalando, não era a minha principal fonte de renda porque eu ainda tinha dinheiro do Brasil dessa última turnê e aí comecei a trabalhar e foi isso, aí eu me candidatei, eles me pegaram na hora porque a gente tava precisando de muita gente na hora Se você já estava, você entrava uma semana depois (Gabriel, 2024).

Gabriel deixou claro que sua categoria de trabalho com a Lieferando é de empregado com contrato de trabalho. Esse contrato prevê uma carga horária de trabalho que pode ser de no mínimo doze horas por semana e no máximo trinta horas por semana, com pagamento definido por hora de trabalho, no momento da entrevista, €12,50 por hora, centavos a mais que o salário mínimo praticado no país. De acordo com o entrevistado, o horário de trabalho e a flexibilidade funcionavam da seguinte forma:

> Então durante a semana eu posso escolher fazer entre 12 e 30, o que me é muito confortável também porque eu posso fazer 12, tipo, eu quero viajar, por exemplo. Então eu trabalho 12 horas e o resto da semana eu viajo. Aí na semana que vem eu trabalho 12 horas do final e começo a viagem. Então eu consigo pegar uns longos períodos de... pra viajar por aqui, pela Europa e tudo, pra tirar folga. E quando eu não tenho viagem, nada, e quando eu estou precisando de mais dinheiro, quero juntar mais dinheiro, eu faço 30 horas. E eu consigo toda terça-feira, às 6 horas, no aplicativo eles abrem o horário da semana seguinte. E aí tem todos os horários lá, você escolhe o que você quer...os horários são muito flexíveis. Eu tenho que fazer, o meu mínimo, eu tenho que fazer 12 horas pelo aplicativo, né? Eu marco uma semana antes.

O entrevistado considerava que a remuneração como entregador é suficiente para a vida na capital alemã, ele relatou que todo o mês anota ao final quanto recebeu de salário, bônus e gorjetas. Ele disse que não pensa em procurar outro emprego "Porque não tem nada que me falta nesse." (Gabriel, 2024). Quando precisava de mais dinheiro, ele trabalhava o máximo na semana (trinta horas), e assim, ele conseguia ganhar mais ou menos €1300, €1400 líquido (incluindo as gorjetas).

Importante destacar que Berlim tem registrado, nos últimos anos, um custo de vida muito alto no quesito moradia. Gabriel morava, no momento da entrevista, em um bairro chamado Neukölln, conhecido por ser um bairro de imigrantes, especialmente turco e árabe, e por ter um custo de vida mais acessível do que outras regiões da cidade. Tendo se tornado pai recentemente, ele e a esposa moravam em um apartamento alugado neste bairro, e a flexibilidade do trabalho, segundo ele, ajuda a organizar a vida familiar. Perguntei-lhe então, como é um dia típico de trabalho como entregador da Lieferando:

> Eu não gosto muito de pegar cinco horas, porque eu, enfim, acho que pela idade mesmo eu já fico mais cansado. Eu gosto de pegar três horas e meia e fazer mais dias do que um dia com muitas horas. Menos dias com muitas horas. Mas agora com o bebê eu tô trocando e fazendo mais horas em menos dias. Três dias por cima do meu trabalho e dos outros quatro. Se eu pego o horário de cinco às dez, por exemplo, que é o horário normal, 5 da tarde às 10 da noite, faço tudo o que tenho que fazer de dia, mercado, cuidar do neném, arrumar a casa, tudo. Aqui não tem empregado, não tem rede de apoio: é só minha mulher e eu. E quando dá quatro horas, uma hora antes, quatro horas eu vou tomar banho, vou comer pra ficar pronto, aí quando dá cinco horas eu dou o ok no aplicativo, tô ok, tô pronto, a minha pronto, fico pronto, capacete, tudo.

> Quando dá cinco horas eu dou o ok em casa e fico esperando o primeiro pedido. Às vezes cinco e um já tem o pedido, às vezes cinco e vinte chega o primeiro pedido (Gabriel, 2024).

Para esclarecer esse ponto, indaguei-lhe se o período em que ele aparece "disponível" no aplicativo para receber as entregas era considerado como tempo efetivo de trabalho, e, consequentemente, da sua remuneração por hora, conforme estabelecido no contrato com a empresa-plataforma: "Sim. Meu salário é 5h às 10h. Se eu não entregar nenhum pedido, eu ganho o mesmo salário. Eu não vou ganhar o bônus" – diz Gabriel. Esse bônus, esclareceu, era em média de € 1,00 por entrega, podendo chegar a € 2,00 nos finais de semana ou em horários de pico. Além disso, acrescentou que os entregadores também recebiam outro bônus de € 0,14 por quilômetro rodado.

Questionei-o, então, se esse bônus funcionava como um incentivo para trabalhar mais e se, quando estava terminando o seu horário de trabalho do dia, recebia algum bônus adicional para realizar uma ou mais entregas:

> Gabriel: Existe o seu horário. Você trabalha de 5 às 10. Chega um pedido... O último pedido que chega geralmente é meia hora antes. Se chega um pedido 9h30, eu tô no restaurante, a gente tá atrasado porque tá cheio, alguma coisa, ele me entrega 9h50, eu entrego 10h10. Eu vou ganhar esses 10 minutos. Ele vai somando, aí no final do mês, às vezes dá uma hora a mais. Mas nunca passa de... Sei lá, 20 minutos, meia hora. Só se o cara que pediu não estiver em casa, enfim. Se acontecer alguma coisa, no último pedido, aí você atrasa. Mas aí você ganha com uma hora extra. Não é uma grande, grande questão, assim.
> Thalita: Você não se sente pressionado, assim, em nenhum momento pelo aplicativo pra trabalhar mais?
> Gabriel: Não, zero pressão.

Dessa forma, é possível perceber que, ao que parece, a legislação trabalhista é cumprida, inclusive contabilizando o recebimento por hora extra de trabalho. Gabriel relatou que, inclusive, já fez um teste: "Eu já fiz o teste. Tipo, eu falei, esse mês eu vou trabalhar que nem um maluco, tipo, correndo muito. E aí, agora nesse momento eu vou trabalhar normal, pedalar normal, com segurança, sem problema. E dá no mesmo, na verdade, porque não depende de você". Ele explicou que as vezes o próprio restaurante ou a distância entre um local e outro afetam o tempo de entrega, e por isso não faz diferença a atitude dele em relação a rapidez.

Ele diferenciou ainda o salário bruto do líquido, pois ele tinha a dedução dos impostos trabalhistas sobre o que recebe. São quatro impostos, mais o desconto do plano de saúde, que é compulsoriamente descontado 50% do trabalhador e 50% da empresa. O contrato de trabalho, com benefícios e obrigações de pagamento de impostos e participação na seguridade social são constitutivos da tributação alemã e dos direitos sociais do país. Tal aspecto é contrastante com

o que temos na informalidade em que se encontra o trabalho em plataformas no Brasil desde o seu início.

Gabriel reiterou que se trata de um emprego "normal", e exemplifica com a possibilidade de licença médica: "quando eu tô doente, eu vou no médico, pego o atestado, mando pra eles e eles pagam o salário igual, do mesmo jeito que quando você tá trabalhando. Não ganha gorjeta, não ganha bônus, mas o salário está garantido". Como empregado, ele também explicou que é necessário ter fidelidade com a empresa, ou seja, não poderia trabalhar para mais de uma empresa-aplicativo.

Para Gabriel, o aspecto positivo do trabalho é a flexibilidade: ele relatou que organizava sua escala com uma semana de antecedência, podendo planejar sua rotina com liberdade. Como exemplo, ele mencionou que, esporadicamente, consegue fazer um curso durante o dia e trabalhar à noite. A flexibilidade só é *real* quando existe a garantia de recebimento de salário pré-estabelecido no contrato de trabalho. Outros aspectos positivos que o entrevistado destacou, é o próprio salário e inexistência de chefia direta, uma vez que ele não tem nenhuma formação na Alemanha e também não domina o idioma. O nível de conhecimento de alemão que ele tem é suficiente para lidar com o dia a dia das entregas.

> Eu acho um salário bom para quem não tem nenhuma qualificação E eu não preciso estudar[...] E outra coisa que acontece: você não tem chefe, é tudo pelo aplicativo, então você não tem, sei lá, eu já fiz em quatro anos, sei lá, não sei quantas mil entregas, mas a empresa não te liga, e fala: "cadê você que o cara tá reclamando aqui?" Tipo, eles não te ligam, não existe essa de bloqueio, se você atrasa, você atrasou e não tem essa pressão, porque você tem que esperar no restaurante, geralmente, então aí você chega na casa da pessoa e entrega geralmente atrasado, geralmente não. Quando o cara entrega atrasado, entrega atrasado. Então a gente não tem muito como cobrar você. A culpa quase nunca é sua.

Sobre a plataforma digital da Lieferando, perguntei-lhe se existe a possibilidade e funcionalidade dele como empregado reclamar um possível problema através do aplicativo. Ele disse que sim, e revelou que existe um coordenador que coordena um grupo de entregadores. E que inclusive, um dos seus coordenadores recentes era um brasileiro. "Eles resolvem. Agora coordenador é o Raul, eu falo: 'Raul, tipo, você recebeu o salário aqui e tá faltando, tá no aplicativo que tá aqui, eu fiz 600km, tá aqui que deu 550'. Aí ele fala, não, deixa eu ver." (Gabriel, 2024).

Ainda tratando dos aspectos corriqueiros do trabalho, questionei-o se a *bike*, as roupas para proteção de frio, a bolsa, etc. eram fornecidos pela empresa. Ele respondeu que a maior parte sim, mas que ele aluga uma bicicleta elétrica pela comodidade. Esse é um custo do meio de trabalho que ele assume, e de acordo com outros entrevistados, não é incomum.

> Não, eles dão. Do frio eles dão. capacete de luz não. A bicicleta não. A bicicleta tem duas opções lá. Ou você tem a sua bicicleta, vai com a sua bicicleta mesmo e você ganha esses 14 centavos por quilômetro ou você usa a bicicleta deles. Só que pra usar a bicicleta deles você tem que todo dia entregar e pegar no hub, né? Que é o... no Liferando, na empresa. Então todo dia você tem que ir pra lá e voltar. E quando acabar, por exemplo, 10 da noite. Às vezes, se eu acabei aqui perto, 10 e 5 eu tô em casa e acabou. Se eu tivesse que usar a bicicleta deles, aí eu tenho que ir até lá, pra voltar depois pra casa de metrô ou de bicicleta, enfim, mas aí é mais uma coisa. Então eu prefiro usar a minha e retirar esses 14 centavos, que a minha não é minha, aliás, que eu alugo de outra empresa, porque eu peguei uma elétrica, porque tava ficando muito pesado pra mim andar com a minha normal, eu peguei uma elétrica e eu alugo essa elétrica.

Na data que realizamos a entrevista, ele relatou que estava trabalhando menos e ganhando menos, geralmente doze horas por semana, em razão dos cuidados com o bebê. Ele teria acesso a licença paternidade que é direito na Alemanha, mas naquele momento, burocraticamente o seu local de residência constava diferente do endereço da esposa, e vários direitos na Alemanha são vinculados ao processo de registro de moradia (*Anmeldung*) que pode ser demorado e burocrático.

Comparando com o fenômeno no Brasil, além das diferenças contratuais, de direito e no cotidiano de trabalho que podemos identificar nessa entrevista, espontaneamente o entrevistado avalia que a demanda por entregadores na Alemanha é maior que a oferta de pessoas para trabalhar:

> E eu sinto que...Enfim, a empresa é grande, mas eu sinto que eles dependem mais da gente do que a gente deles, de certa forma. Porque parece que tem pouco entregador. Tipo, acho que parece que, aparentemente, você se candidatar agora, você entra. Porque eles estão sempre precisando de gente. Sempre eles mandam e-mail, precisando de gente. Até esse negócio do meu filho, como eu não tinha licença, eu falei: "Raul, eu preciso de uma licença não remunerada", porque eu não quero pegar férias pra usar as férias pra ir pro Brasil depois. Aí ele falou "tá, vou ver aqui". Aí uma semana depois ele mandou: "cara, não consigo te dar 14 dias, eu te dou só 7". Aí eu falei, então vou ter que sair do entrego porque eu não consigo ficar 7 dias só. Aí ele falou, "então peraí". Aí voltou, então tá, 14 dias, tudo bem. Então, de certa forma, a gente tem...Tem um diálogo lá, tipo, e eles meio que precisam da gente também. Entendi. Isso não é tão descartável assim quanto talvez seja no Brasil.

O contraste entre a realidade brasileira do trabalho em plataformas digitais e a experiência que o entrevistado relatou acima, referente a sua percepção sobre a demanda e oferta de trabalhadores na Alemanha pode ser interpretado pela noção de "exército industrial de reserva" de Karl Marx. Para o autor (2013, p.158):

> [...] Se uma população trabalhadora excedente é um produto necessário da acumulação ou do desenvolvimento da riqueza com base capitalista, essa superpopulação se converte, em contrapartida, em alavanca da acumulação capitalista, e até mesmo numa condição de existência do modo de produção capitalista. Ela

> constitui um exército industrial de reserva disponível, que pertence ao capital de maneira tão absoluta como se ele o tivesse criado por sua própria conta. Ela fornece a suas necessidades variáveis de valorização o material humano sempre pronto para ser explorado, independentemente dos limites do verdadeiro aumento populacional.

De fato, o que ocorre no Brasil é justamente o contrário da percepção trazida por Gabriel, porque existe uma massa de trabalhadores que precisam de renda e estão disponíveis para trabalhar. A descartabilidade humana, tratada por diversos autores contemporâneos (Bauman, 2005; Harvey, 2016; Castel,1997) é uma marca da sociedade capitalista atual e uma manifestação atualizada do exército industrial de reserva.

Nesse sentido, embora o contexto industrial que Marx se referiu seja distinto do fenômeno atual, Colombini (2023a; Colombini 2023b) buscou localizar esse conceito marxista no debate atual, argumentando que as plataformas digitais possibilitam uma implantação de novas formas concretas de constituição do exército de reserva. Por se tratar de um trabalho sem nenhuma estabilidade, o trabalho em plataformas digitais caracterizado pelas relações "*on demand*" (De Stefano, 2016), acaba por se constituir como "ativo" por um curto período de tempo, e no momento seguinte ao final da atividade laborativa, o trabalhador passa a se constituir como reserva em busca de novos trabalhos. Essas diferenciações entre ativo e reserva, segundo o autor, se misturam, e, portanto, a pressão para a exploração da massa segregada do mercado de trabalho formal e "estável" se intensifica. "No processo de reprodução capitalista, o exército industrial de reserva é a corrente que puxa todos os operários para se mercantilizarem na forma mais vendável possível" (Colombini, 2023a, p.15).

A ideia de "oferta e demanda" de trabalhadores dispostos a trabalhar como entregadores na Alemanha, entretanto, é insuficiente para justificar as condições de trabalho melhores, se comparadas ao Brasil. Diversas variáveis devem ser levadas em consideração, como tenho tentado demonstrar ao longo dos capítulos. Uma delas, é a reivindicação dessa classe de trabalhadores. Gabriel relata que já participou de protestos em Berlim com outros entregadores, e que existe um sindicato, que ele chegou a votar, mas optou por não fazer parte porque era necessário contribuir financeiramente: "Tem um sindicato que é muito bom. [...] Mas quando tem protesto eu vou, eu já fui uns três ou quatro, a gente vai lá pra frente da empresa, a gente pede mais salários, todo mundo lá. (Gabriel, 2024)."

Em Berlim existe um prédio que é o escritório da Lieferando, e é nesse local que os protestos acontecem. Gabriel relatou que quando começou a trabalhar não existia sindicato. A entidade só se formou nos últimos anos. Nos primeiros protestos, os trabalhadores usavam máscaras para não serem identificados, e eram orientados a retirar a localização do aplicativo pela mesma razão. Mas atualmente, ele afirma que não tem medo dos protestos: "A gente vai

tudo normal, sem máscara, sem localização, sem medo nenhum. Porque não tem nenhuma represália, assim".

Ao ser questionado sobre a falta de convívio com colegas de trabalho, o entrevistado avaliou esse aspecto de forma positiva. Por se tratar de um dia a dia de trabalho solitário, ele aproveita o tempo pedalando para ouvir música e *podcasts*, estratégia que, em suas palavras, faz com que "o tempo passe rápido". Seu cotidiano era, portanto, marcado pela baixa interação social com colegas entregadores. Contudo, essa dispersão não chega a ser um empecilho para o processo de aproximação com o sindicato e seu engajamento nas reivindicações coletivas da categoria. Possivelmente, conforme veremos adiante, a sua própria visão política e origem de classe corroboram para a aproximação com esses movimentos.

O entrevistado destacou como principal ponto negativo do trabalho o frio no inverno. Ele relata que é difícil trabalhar na rua em dias de muito frio, às vezes, 10°C negativos. É nesse período que a demanda pelo trabalho de entregas aumenta, porque as pessoas evitam sair de suas casas. E como positivo, sempre a flexibilidade, conforme já explicitado na sua rotina diária com o filho recém-nascido.

Quis saber se Gabriel já havia pensado em morar em algum país da Europa antes, uma vez que possui cidadania italiana e que viera para a Alemanha. Ele respondeu que não, que fez a mudança para ficar com a esposa à época, atual ex-esposa. Após alguns anos de vivência no país é possível que ele tenha uma compreensão sobre aspectos importantes da vida social. Perguntei-lhe: "Você acredita que aqui existe justiça social?"

> Social não, claro que não, mas aqui existe mais facilidade, tem muita ajuda do governo, tipo, pra ver as pessoas na rua aqui é muito estranho, porque se você é alemão, você não fica na rua, porque você tem muita ajuda do governo, tipo, o meu filho, por exemplo, a gente nem é alemão, meu filho ganha 250 euros por mês, Até 21 se ele continuar em casa e até 18 se ele sair, ou o contrário. até os 18, no mínimo, ele ganha 250 euros por mês, que é o dinheiro do filho pra você ajudar a criar (Gabriel, 2024).

Esse incentivo financeiro alemão funciona como um incentivo à natalidade que compõe um sistema de benefícios fiscais para quem tem filhos. O que o entrevistado se referiu é o *Kindergeld*.[10] Importante ressaltar, que nem ele nem a esposa são alemães, e mesmo assim,

[10] No site do governo alemão, é possível ver os diversos benefícios familiares que compõe esse sistema: Kinderfreibetrag, Kindergeld, Kinderzuschlag, que basicamente dão benefícios de isenção fiscal ou benefícios diretos. FAMILIENPORTAL. Was sind Freibeträge für Kinder? [S. l.], 25 out. 2023. Disponível em: https://familienportal.de/familienportal/familienleistungen/steuerentlastungen/was-sind-freibetraege-fuer-kinder--125198. Acesso em:

estão aptos a receber benefícios sociais. Gabriel também citou outras possibilidades de ajuda financeira do governo alemão que parte da sua própria experiência familiar atual.

> A minha namorada, ela é babá e ela não conseguia pagar o salário todo, ela pediu o salário e aí o governo paga o aluguel dela, por exemplo, sempre pagou o aluguel dela nos dois anos. Então, aqui você tem meio que um negócio que você pede, "ah, estou em falência", você pede lá ao governo: "me ferrei, não tenho mais dinheiro pra nada". Mesmo sem trabalho, o governo vai te dar um monte de trabalho, tem isso aqui pra fazer, tem isso aí pra fazer, mas eles vão te pagar o seu aluguel, vão te pagar um dinheiro pra você pagar as suas contas, pra você comprar comida, acho que é 500 euros, um negócio assim. Enfim, não é justiça social, mas você não vai ficar, você não fica tão desprotegido. Se você chega no Brasil, acho que qualquer outro lugar, você fala, é tipo, "ih, me ferrei, tô sem dinheiro, o que eu faço?" Ah, Se vira? Tipo, aqui não, aqui você consegue...

Ele demonstrou compreender que esse sistema contribui para a diminuição das injustiças sociais e também que esse não é o significado completo de justiça social, mas que, nesse contexto, torna mais difícil a situação de completa "desfiliação social" (Castel, 1998). Comentei sobre a constante presença de pedintes e moradores de rua em alguns pontos de Berlim, e o entrevistado tocou num ponto importante: a burocracia na Alemanha. Explicou que quase todos os direitos sociais estão vinculados ao *Anmeldung*, o registro de moradia obrigatório no país, que eu, inclusive, durante minha breve estadia de doutorado sanduíche, precisei fazer.

O entrevistado considera que, no Brasil, as pessoas trabalham muito mais do que na Alemanha e recebem menos retorno financeiro. Ele não acredita na meritocracia em si, mas pondera que, ao menos na Alemanha, "o esforço é mais recompensado". Como exemplo dessa diferença entre trabalho e salário, citou a própria atividade de entregador, a partir da realidade brasileira que vê nas redes sociais, especialmente no Instagram: o esforço de jovens que trabalham dez horas por dia, sem qualquer suporte, sob calor intenso e ainda sujeitos à grosseria alheia. Concluiu: "Enfim, acho que se um moleque desse que trabalha lá viesse pra cá, pô, ia ganhar muito mais dinheiro com o mesmo esforço que faz lá e em menos tempo" (Gabriel, 2024).

Sobre as questões políticas, Gabriel considera que Alemanha e a Europa são lugares democráticos, mas destaca a onda neonazista e neofascista que vem crescendo nos últimos anos. Ele relembrou que quando chegou na Alemanha, nunca ouvira falar do partido AfD, mas que atualmente tem ampliado o espaço político, inclusive com assento no parlamento. Declarou que esse partido não é explicitamente neonazista, mas que o discurso anti-imigração é presente,

especialmente para falar da economia. Perguntei-lhe: “E você acha que tem a ver com racismo e xenofobia?”

> Sim, sim, aqui total, total. Aqui em Berlim é muito mais fácil, né? Tipo, eu não me sentiria seguro em morar em Dresden, por exemplo, morar em... em Leipzig, que são cidades que tem mais foco de neo-nazista mesmo. Porque são cidades mais pobres, são cidades do antigo bloco oriental, que não se desenvolveram tanto. Então são cidades mais pobres, perto da Polônia. E lá, lá tinha uma época que tinha até, toda segunda-feira tinha passeata da ultra direita, e começou lá, começou em Dresden, explodiu pela Alemanha toda e depois morreu. Mas esses lugares eu não me sentia muito confortável. Aqui você se sente muito confortável, porque aqui, enfim... É muito estrangeiro, né?

Destacou também os protestos pró-Palestina e a repressão e violência policial na Alemanha por conta do histórico antissemita. O entrevistado demonstrou ter uma compreensão da ascensão da extrema direita no mundo. Ele chegou a ir para o Brasil na época das eleições para votar no primeiro turno e compreende que os líderes populistas como Bolsonaro no Brasil, Erdogan na Turquia, os filhos do Mussolini na Itália e a Le Pen na França não tem simetria com a AfD na Alemanha: “Mas aqui não tem um nome ainda, espero que nem tenha. Tipo, tem o AfD, né? Aparece um ou outro, as vezes fala uma besteira e aparece um pouquinho, mas não tem um Bolsonaro, não tem um Trump, não tem um cara que... que aglomere mais gente” (Gabriel, 2024).

Por fim, Gabriel concluiu que não tem planos de voltar para o Rio de Janeiro e para o Brasil. Seu círculo de amizade da juventude não está mais no Rio de Janeiro, mas espalhado por cidades brasileiras e outros países. Ele apenas confessou sentir pesar por ver crianças da família crescendo e os pais envelhecendo. Mas para além disso, ele valoriza a segurança e a vida tranquila que consegue ter em Berlim, como: “*poder sentar numa praça com um laptop*” algo improvável de se fazer no Rio de Janeiro. A rede que possuia na Alemanha é pequena, restrita a poucos amigos e a família da ex-esposa brasileira que permanece na Alemanha.

A origem de classe desse entrevistado, a cidadania europeia e a escolha de viver na Alemanha sem perseguir a ideia de sucesso profissional formam uma relação com o trabalho e com o dinheiro distinta dos demais. Pensando nas categorias de Castel (1997), os indivíduos podem ser situados na sociedade por um duplo eixo: a integração pelo trabalho e a inserção relacional. A zona de integração é uma categoria que compreende trabalho estável e forte inserção relacional, a zona de vulnerabilidade compreende trabalho precário e fragilidade dos apoios relacionais e a desfiliação social é marcada por ausência de trabalho e isolamento relacional. Para este autor, a vulnerabilidade alimenta a desfiliação social, ou, para Maciel (2021), a ameaça de indignidade. Nessa inserção relacional, estamos incluindo também o papel

da família e o capital social, como coloca o próprio Castel (1997) e também, portanto, a origem de classe (Souza 2012). Nesse sentido, o entrevistado em questão sabe, por sua origem de classe e trajetória de vida que não está ameaçado de indignidade ou desfiliação social. E em qualquer momento que achar necessário mudar de emprego, sua cidadania europeia, diploma universitário e conhecimento de inglês o permitiriam alguma inserção digna no mercado de trabalho, seja brasileiro ou europeu.

Essa análise sugere que a inserção de Gabriel na empresa Lieferando com contrato de trabalho e garantia de remuneração por hora de trabalho, somada às políticas sociais do governo alemão e à sua história de vida, permite estabelecer uma relação com o trabalho que não se configura como luta por sobrevivência. Ademais, é possível depreender que ele dificilmente estaria trabalhando como entregador por plataformas digitais caso residisse no Brasil, que tem uma típica divisão de classe social a qual ele não faz parte. Não se trata, contudo, de ocultar a precarização do trabalho nas plataformas digitais presente também na Alemanha, mas de compreendê-la a partir de um contexto de país central e de trajetória de vida específica.

### 5.7.2 O capital econômico e cultural como facilitadores da migração qualificada

André tem 31 anos, é brasileiro, casado e filho de médicos, nasceu e passou boa parte da vida em Salvador, Bahia. Ele se formou em Engenharia Civil no Brasil no ano de 2017, quando havia uma grande instabilidade política e econômica no país. Muito embora tenha origem de classe média, André não estava feliz com as perspectivas profissionais que tinha no Brasil e em Salvador à época, e por isso foi procurar oportunidades e estudar o idioma alemão em Berlim. Ele disse: "Eu não conseguia ver mais perspectivas de trabalho [...] Eu estava saturado em todos os aspectos e eu queria vivenciar algo novo" (André, 2024).

As escolhas de André têm relação com privilégios atrelados à classe. Ele se mudou para a Alemanha para fazer um curso intensivo de alemão durante seis meses, e com visto de trabalho *part-time*, ele procurou o primeiro emprego de entregador na Lieferando. Eu o contatei para uma entrevista através de um colega que também estava fazendo o PDSE em Berlim, que o conhecia e sabia que o mesmo havia trabalhado em plataformas digitais, meu tema de pesquisa. A entrevista aconteceu no Treptower Park, local de proximidade e facilidade para o entrevistado.

Os planos inicias de André não eram se mudar e permanecer na Alemanha, mas as oportunidades para ficar surgiram: ele conseguiu um estágio e depois um emprego em sua área de formação e também conheceu a sua esposa, também brasileira, no país. O emprego como

entregador da Lieferando durou poucos meses no ano de 2019, portanto, terminou antes da pandemia de Covid-19. Esse trabalho foi importante para suas necessidades temporárias, oferecendo flexibilidade de horário e poucas exigências. No entanto, não oferecia perspectiva de carreira: “Não tem uma carreira. Se você entrar hoje, Seu contrato provavelmente é o mesmo de quem já está há 3, 4 anos” (André, 2024). Com o domínio do idioma alemão, ele esperava conseguir uma inserção profissional melhor no país.

Apesar do período curto, André me contou em muitos detalhes a sua experiência e observação pessoal sobre a atividade em Berlim. Ele optou pela Lieferando estrategicamente, considerando a oportunidade mais viável para seu momento de vida como estudante. Os pré-requisitos eram um visto que permitisse trabalhar, fluência em inglês e aptidão física. O processo para ingresso e contratação é iniciado com uma aplicação online e preenchimento de formulário. Esse método, como abordado em outras análises de entrevistas, é distinto das plataformas digitais que operam no Brasil. Após a aprovação, foi chamado para um “*onboarding*” no *hub* central da Lieferando, onde recebeu instruções iniciais e um tutorial sobre como operar na plataforma. Como o visto de trabalho não permitia um vínculo *full-time*, ele fazia turnos de 4 horas, totalizando até 20 horas semanais de trabalho. Os turnos eram previamente definidos no aplicativo da Lieferando.

A empresa fornecia capacete, casaco, a bolsa Lieferando e oferecia também bicicletas normais ou elétricas, mas ele salienta que estas eram limitadas e poderiam ser reservadas diariamente no *hub*. No período em que trabalhou era inverno, então a rotina diária incluía a preparação para o frio com algumas camadas de roupa, o deslocamento de metrô até o *hub*, onde escolhia a bike, logava no aplicativo e aguardava os pedidos. De acordo com o entrevistado: “Você poderia usar a sua bike própria ou você ia todos os dias antes de começar o seu shift para esse hub e meio que alugava a bike pegava a bike na mão deles fazia o seu serviço, voltava e devolvia”. As entregas eram realizadas, geralmente, entre os restaurantes e os apartamentos de clientes, e comumente ele subia vários andares sem elevador para entregar o pedido na porta. Ele também relatou a rotatividade no *hub*: “Você tem que chegar teoricamente cedo, ou dar sorte, porque assim, tá o tempo todo gente chegando e saindo, chegando e saindo.”

Sua percepção e avaliação sobre o trabalho como entregador da Lieferando compreende que era um bom começo para um imigrante no país. Ele recebia por hora (salário mínimo à época), mais as gorjetas dos clientes. Afirmou que não havia transparência sobre as taxas cobradas dos clientes e que não tinha conhecimento sobre cobertura de acidentes ou casos de adoecimento. A interação com a empresa era predominantemente online (*chat* no aplicativo);

não havia um departamento para receber reclamações ou solicitar alguma melhoria nos *hubs* presenciais.

O trabalho durante o inverno foi penoso e era fisicamente exaustivo. Além disso, ele relatou que existiam bônus de produtividade com "metas muito absurdas" e inatingíveis para um trabalho *part-time*. Em contraste, os pontos positivos do trabalho era que ele gostava de pedalar e explorar a cidade e a ausência de chefe direto também o trazia uma sensação de autonomia. Durante esse período, André conheceu o seu melhor amigo, também brasileiro, e empregado da Lieferando. O entrevistado notou que a maioria dos entregadores era imigrante (Índia e países árabes, principalmente). Observou pessoas mais velhas, com mais de 50 anos, trabalhando por falta de outras opções, e outros que utilizavam o trabalho para fazer uma reserva financeira, aproveitando os salários alemães mais altos em comparação a outros países da União Europeia.

Ele não relatou ter conhecimento de um sindicato ou associação de entregadores da Lieferando. Mas ressaltou que ouviu falar de uma greve que reivindicava melhores condições de trabalho, e, afirma que participaria se estivesse trabalhando ainda como entregador.

Procurei saber se ele sofreu algum tipo de discriminação na Alemanha, no trabalho como entregador ou em outro momento. Ele respondeu enfaticamente que não, mas que sabe que a tensão com os imigrantes tem crescido. Para André, os brasileiros ficam em uma certa posição de privilégio em relação à xenofobia, mas o tempo que ele vive no país é suficiente para reconhecer que a tensão com os imigrantes tem crescido:

> A gente como brasileiro ainda tem um certo privilégio em relação às pessoas do Oriente Médio, por exemplo, quando você fala que é brasileiro, normalmente os alemães tendem a gostar ou se interessar, ou a demonstrar uma certa abertura, uma receptividade. Certa receptividade, mas a gente não sabe quando é que isso vai chegar a gente também. Eu diria que existe uma repulsa mesmo, sabe? Porque vem com esse argumento que os estrangeiros estão roubando nosso emprego, os estrangeiros estão mudando a nossa cultura e tal. Então em algum momento isso pode chegar até a gente também. Já ouvi relatos de pessoas às vezes que tentam alugar um apartamento e são recusadas porque tem alguma a origem migrante.

Apesar disso, atualmente, ele não pensa em voltar para o Brasil. E a razão principal para isso é a qualidade de vida que encontrou e a questão do trabalho. O cenário que o deixou "saturado" como relatou no início da entrevista, diz respeito a precariedade da profissão de engenheiro no Brasil. Importante destacar que tal profissão é vista pela sociedade brasileira com prestígio, um trabalho "moralmente qualificado", entretanto, o aparente prestígio esconde a precarização:

> Foi inventado um cargo de analista de engenharia, em que você basicamente faz as mesmas funções de engenheiro, só que você ganha um salário muito menor e cumprindo as mesmas funções. Infelizmente você não tem estabilidade nenhuma na sua profissão, você pode ser demitido a qualquer momento. Para piorar a situação, mais um detalhe, começou-se a contratar muito no regime PJ, que você tem menos estabilidade ainda, porque você não tem, entre aspas, nenhum vínculo com a empresa, mas na verdade você tem que bater ponto, você faz 40 horas semanais, enfim, a gente já sabe como é que é (André, 2024).

O que André descreveu acima é justamente o movimento de precarização do trabalho, que inclui a uberização e a pejotização. De acordo com Barbosa e Orbem (2015), a pejotização é um instrumento que utiliza de um contrato de prestação de serviços para camuflar a relação de emprego, excluindo o trabalhador da proteção conferido pelo Direito do Trabalho e, para a empresa que contrata como "pejota" não há encargos trabalhistas e fiscais. A possibilidade dessa forma de contratação foi altamente impactada pela Reforma Trabalhista de 2017 (Lei 13.467/2017), conforme demonstrou Remédio e Doná (2018, p.73):

> A alteração trazida pela Reforma Trabalhista no artigo 4º-A da Lei 6.019/1974 permite a terceirização da atividade-fim [...] O art. 4º-A da Lei 6.019/1974 pode influenciar diretamente as discussões a respeito da pejotização, na medida em que a alteração normativa permitiu a terceirização da atividade principal, possibilitando a contratação de empresas para executar a atividade-fim da contratante. Ou seja, o que anteriormente era ilícito, tornou-se permitido pela nova legislação.

As consequências dessa mudança substancial na Lei brasileira, e, importante mencionar, em um contexto que a presidenta Dilma Rousseff – Partido dos Trabalhadores foi deposta do cargo via processo de *impeachment* e que diversas medidas mercadológicas foram tomadas, foram principalmente a legitimação da insegurança do trabalho relacionado as mais diversas profissões, incluindo as consideradas prestigiosas, como a de engenheiro.

Em vista disso, outra consequência é a frustração de parcela da classe média, como o próprio caso de André, que optou pela migração e busca de melhores condições de vida. Em outros casos, essa frustração é um sentimento chave para adesão às ideias de extrema-direita. Como apontado por Maciel (2024), um capitalismo desumanizado que gera continuamente frustração, autopunição, culpa, insegurança material, e, portanto, indignidade, são a base para a extrema-direita.

Questionei-lhe se ele acredita que existe justiça social na Alemanha, e ele responde que "Justiça social é uma palavra muito forte", mas compreende que a existência de um Estado de bem-estar social representa um freio às injustiças:

> Eu acho que assim, você comparar a Alemanha com outros países...Assim, justiça social não tem em nenhum lugar, mas eu acho que se você comparar a Alemanha com outros países, até mesmo da União Europeia, eu acredito que você tenha mais condições de ter uma vida digna, minimamente digna aqui.
> E não só pelas oportunidades de trabalho, mas o Estado também dá uma assistência ok para o cidadão aqui, sabe?

Politicamente, André se considera abertamente mais à esquerda. Ele afirmou valorizar a paz, fazer o bem, viver em harmonia, respeitar outras pessoas e culturas, e no combate à discriminação e as injustiças. Para ele, brasileiro e católico não praticante, a tolerância na Europa vai até a "página dois":

> Olha, eu acho que existe um existe um respeito e uma tolerância, mas até a página dois, vamos dizer assim, sabe?Eu acho que é um pouco velado, um preconceito um pouco velado, porque não à toa que o avanço da extrema direita está crescendo bastante, principalmente contra os islâmicos, os muçulmanos.é um dos argumentos da extrema direita para conseguir convencer os seus eleitores de que os muçulmanos não conseguem...esqueci a palavra agora... É como se, tipo assim...
> Thalita: Se integrar na sociedade?
> Isso, eles não conseguem dar um match, sabe? Assim, com a sociedade do leste.

Esse é um ponto importante para compreender a questão da migração e da globalização, e também o crescimento dos movimentos anti-imigração nos países centrais. A falta de integração *real* dessas pessoas, muitas vezes cidadãs europeias, tanto no que tange ao trabalho, quanto na cultura propriamente dita. Sobre os "estranhos" podendo ser os "migrantes econômicos" ou "pessoas que estão falsamente em busca de asilo" nas grandes cidades, Bauman (2007, p.91) observou que:

> O estranho é, por definição, um agente movido por intenções que se pode, no máximo, supor, embora nunca se tenha certeza de havê-las captado totalmente. O estranho é a incógnita em todas as equações, quando quer que decisões sobre o que fazer e como comportar-se estejam sendo avaliadas pelos habitantes das cidades. E assim, ainda que os estranhos não se tornem objetos de agressão patente nem do ressentimento declarado e ativo, sua presença no campo de ação permanece desconcertante, tornando absurda a tarefa de prever os efeitos das ações e suas chances de sucesso ou fracasso.

Outro ponto que o entrevistado colocou, é a questão da Guerra na Ucrânia e as decisões políticas em torno disso na Alemanha. Para ele, quando há uma piora na condição de vida da população, há uma munição perfeita para a extrema direita usar.

> Então, por exemplo, com a guerra da Ucrânia, o fornecimento de gás da Rússia basicamente Putin literalmente fechou a torneira e os custos de energia subiu bastante e em paralelo a isso as usinas nucleares na Alemanha também foram desligadas, sabe? então assim, foi um timing muito errado na minha opinião eu sei que é melhor enfim, na verdade eu não sei nem exatamente, não sou um conhecedor de como é que funciona as usinas nucleares e tal eu sei que para o meio ambiente é melhor, mas a

> população tá pagando literalmente um preço muito alto. E aí, isso, infelizmente, a cima direita vai usar a munição perfeita pra isso. Sabe? É a munição perfeita. Porque tá piorando a vida das pessoas. É, o custo tá aumentando, a pessoa vai no mercado. Eu morei aqui por dois anos e meio no início. Eu juro por Deus, não teve um centavo de diferença no preço das coisas durante esse período que eu tava aqui. Um centavo. E agora eu percebo realmente que a inflação tá muito alta pelos países europeus. E pro alemão, então, nem se fala. A gente já tá um pouco mais acostumado, mas a pessoa vai no mercado. Enfim, o custo de vida aumentou em todos os aspectos.

Assim, a avaliação do entrevistado corrobora análises recentes. Para Dörre (2018 *apud* Maciel, 2024), existe uma profunda conexão entre a questão do trabalho, racismo e populismo, e, nesse sentido, o medo diante da instabilidade crescente levam boa parte da classe trabalhadora ao encontro de sentimentos autoritários.

Por fim, a entrevista com André demonstrou que sua origem de classe e trajetória educacional fomentou uma posição de empregabilidade digna na Alemanha e que o trabalho como entregador representou um momento de transição. Ou seja, ele não está entre os "sobrantes" da classe trabalhadora mundial que está fadado ao trabalho repetitivo e sem perspectiva de carreira como o de entregador de plataformas digitais, ainda que empregado e em condições contratuais relativamente seguras.

### 5.7.3 A migração qualificada como alternativa a frustração

Ian é um brasileiro de 29 anos, natural de Curitiba (PR), que migrou junto com sua esposa, de 27 anos, também natural de Curitiba (PR), para a Alemanha em busca de melhores condições de vida. Ele se graduou em Química em 2019 e a esposa, em Engenharia Civil. Eles tinham expectativa de seguir uma carreira sólida no Brasil, mas essa expectativa foi frustrada no início da carreira, pois no ano de 2020, em meio a pandemia, eles se viram desempregados. Esse foi o cenário que motivou o planejamento de se mudar para a Europa:

> A gente queria muito continuar essa carreira, mas no Brasil tava meio difícil, e... Tava na época do Covid, né? Então, o que a gente decidiu, é que a gente queria vir pra Europa, pra tentar alguma coisa por aqui. Não tinha decidido a Alemanha ainda. Assim, ficar desempregado por alguns meses, depois de se formar, foi meio que o gatilho pra gente tomar uma atitude de tentar sair do Brasil, né?

Ian cresceu em uma família cuja condição material favorável lhe proporcionou uma infância confortável e privilegiada, se pensarmos nas condições de origem de classe de grande parte dos brasileiros. Seu pai ganhava um bom salário, e sua mãe era dona de casa e, por vezes, trabalhava como confeiteira autônoma. Durante toda a sua trajetória educacional, ele estudou

no ensino privado. Ao cursar a graduação de Química, Ian tinha como perspectiva seguir a carreira acadêmica, mas ainda durante o curso percebeu que o interesse profissional também se deslocava para a área da computação.

Além disso, Ian não demorou a perceber que não conseguiria manter o mesmo padrão de vida com que cresceu, ou mesmo ascender socialmente, pelo menos não nos primeiros anos de formado no mercado de trabalho. Essa quebra de expectativa foi fundamental para que ele decidisse recomeçar a carreira na Alemanha.

Juliana, ao contrário de Ian, tem uma trajetória de ascensão de classe. Ela desafiou as condições adversas pelas quais passou com estudo e trabalho duro, o que mostra um aprendizado de classe que recebeu de sua família de "batalhadores" (Souza, 2012; Berg, 2012). Seu pai ficou desempregado em 2014 e passou por dificuldades financeiras, e sua mãe recebia apenas um salário mínimo. Sua trajetória educacional foi toda no ensino público e precisou trabalhar enquanto estudava. Ela cursou Engenharia Civil e no momento da entrevista estava cursando um mestrado em que foi aprovada na Alemanha.

Quando pensaram em ir para a Europa em busca de melhores condições de vida, mesmo sem ter conhecido o continente, Ian e Juliana resolveram fazer uma viagem com uma reserva financeira que tinham para conhecer a Alemanha. Assim, decidiram imigrar. Quando perguntei por que escolheram a Alemanha, eles responderam:

> Mas, assim, pela nossa graduação ali de Engenharia Civil e Química, a gente aprende muitas coisas que a Alemanha é o berço, basicamente, de muitos cientistas Em março de 2020, a gente veio pra Munique, pra passar uma semana. Só conhecer um pouquinho mais a Alemanha, saber os valores e como é que seriam todos os processos. E ver se a gente gostaria mesmo. Aí, passamos a semana, voltamos para o Brasil e tomamos a decisão de vir realmente pra cá. Aí veio a decisão de vir pra Berlim. Porque Berlim é uma cidade muito com muito mais estrangeiros, né? Então, a gente até pensou, se a gente mesmo aprendendo alemão, a gente vai querer falar mais inglês, pelo menos no início. E aí, Berlim seria melhor por conta disso.

Ian e Juliana migraram para a Alemanha e sabiam que não conseguiriam trabalhar em suas áreas de formação no início do processo. Nesse contexto, Juliana, com visto de estudante, trabalhou como babá e Ian começou a trabalhar como entregador da plataforma digital Lieferando:

> É um trabalho mais tranquilo de entrar, porque primeiramente, você não precisa saber o alemão. Me cadastrei e na época, a Liferando já tinha parado de fornecer bicicleta, porque até alguns meses atrás, antes do Covid, eles forneciam a bicicleta e tudo. Mas, a partir daquela data, os outros equipamentos forneciam, mas a bicicleta não. Primeiro peguei uma bicicleta de doação, mas ela era bem ruim, assim. A gente viu que não ia

> dar, daí a gente achou esse serviço que aluga, né? E então eu aluguei uma bicicleta para começar a trabalhar.

Perguntei a Ian, se ele havia sido contratado pela empresa Lieferando desde o início:

> O contrato foi tudo por e-mail. Eles tinham um site. Nesse site, você fazia o upload dos seus documentos. Daí, depois que tinha todos os seus documentos, né? Fazia o upload da permissão dele de trabalho, passaporte, taxa ID e tudo. Daí, com isso, eles criavam esse contrato e ele assinava digitalmente. Foi isso. Daí, depois, quando tava pronto, eles deram um e-mail pra ele poder ir lá buscar esses equipamentos no Hub. [...] Então, depois que eu assinei, aí me designaram também um manager. Aí eu peguei o telefone dele também, caso eu precisasse conversar com ele. Baixei o aplicativo. Baixei o aplicativo sempre pra quem trabalha e pra quem utiliza. E aí, foi feito o scheduler e eu comecei a trabalhar.

A adaptação ao novo trabalho, ao clima do país e à condição de migrante foi adversa. Ian deu início às entregas em janeiro de 2021, no auge do inverno alemão. Por causa da neve, é comum que pessoas a pé ou de bicicleta se acidentem nas ruas escorregadias. Ian relatou um acidente em que se machucou em serviço, mas que resolveu não reportar à empresa Lieferando, mesmo tendo um contrato de trabalho e alguns direitos que, em tese, estariam garantidos, por receio de ficar desamparado e sem emprego.

> Trabalhar no inverno pedalando...nossa, foi complicado, né? Foi a pior época. Primeiro porque, vindo do Brasil, nunca tinha pego um inverno tão rigoroso, mesmo lá do Sul. E acho que em 2021, pelo menos nesses últimos anos que a gente tá aqui, foi o inverno mais rigoroso que a gente teve. Chegou a fazer 20 graus negativos. Mas assim, em relação aos equipamentos. Os equipamentos são muito bons. Durante o dia-a-dia ali, trabalhando normal, não passava frio, não passava nada. Você é obrigado a utilizar pelo menos a jaqueta deles com a logo [Lieferando]. Eles forneciam a jaqueta e camisa [...] Eu nunca tinha visto neve muito menos pedalado na neve. Então eu caí algumas vezes.

Quando lhe perguntei se machucou e se reportou à Lieferando, a história de Ian expos, novamente, revela o que a literatura aponta sobre a condição do trabalhador migrante: que esses sujeitos se encontram em uma situação particularmente vulnerável para acessar os direitos (Ratzmann, 2020). No trecho a seguir, evidencia-se ainda uma responsabilização individual pela situação, corroborando uma atitude de resiliência e disciplina diante do medo da precariedade, a qual funcionava como uma "alavanca negativa", conforme discutiram Dardot e Laval (2016).

> Eu caí algumas vezes, mas assim, tem aquele medo de imigrante de perder o trabalho. Então eu não reportei nada. Eu caí, me machuquei um pouquinho, mas eu só continuei trabalhando... porque eu não podia dar a chance de, sei lá, apesar de estar certo se eu fosse reportar. Eu não achei que a empresa pudesse fazer algo, porque meio que fui eu que escolhi cair mesmo, né? Eu caí porque eu não tô acostumado com a neve, né?

Durante esse inverno rigoroso Ian relatou que, apenas em um dia específico de muita neve, a empresa Lieferando suspendeu as entregas porque a neve estava como "areia fofa" nas ruas: "Então fica quase impossível. Você tem que pedalar muito, mais forte e não rende. Então daí eles comunicam no aplicativo; a gente ficou um ou dois dias sem trabalhar, todo mundo. Mas *isso, durante o inverno, foi o máximo que eles fizeram*" (Ian, 29, grifo da autora).

Ian tinha um contrato de trabalho em tempo integral (*full-time*) e trabalhava de trinta a quarenta horas por semana. Ele precisava seguir o cronograma (*schedule)* que a plataforma preparava para saber os horários de trabalho. Geralmente, seu trabalho era relizado durante o dia. Assim, ele descreveu como era sua rotina de trabalho como entregador:

> O horário que eu mais peguei durante as semanas foi de manhã. Então eu fazia acho que das 11h30 até 2h30 da tarde. Voltava pra casa para almoçar. E voltava das 3h30 até 6h30 da tarde. Escurecia umas 3h30, 4h da tarde. Mas a minha rotina era... É porque na Lieferando, não sei como é em outras empresas, mas nessa você tem alguns pontos na cidade pra começar a pedalar. Então eu não posso só sair da porta de casa, ligar o aplicativo e começar.

Para sublinhar algumas diferenças do trabalho de entregador de "aplicativos" no Brasil, além da garantia do recebimento por hora trabalhada (no caso da Lieferando), Ian destacou o significado cultural e simbólico brasileiro de "bater ponto" equiparando-o ao ato de ligar o aplicativo em uma avenida movimento. Outro aspecto que ele ressaltou é a imposição, ao trabalhador, de realizar todas as entregas enviadas pela plataforma.

> Então sempre que eu saía de casa (eu morava em Charlottenburg), eu ia até a Wilmersdorfer, que é uma rua também mais movimentada. Dava uns 5 minutos, uns 3 ou 5 minutos de bicicleta de casa. Só chegava lá e ficava na estação de trem. Sentava ali em algum lugarzinho e ligava o aplicativo. Eu liguei como se eu estivesse batendo ponto. Aí eu estou disponível para entregas.

> Então aí começa a diferença de uns dias para o outro. Porque tem dias que eu ligo o aplicativo e já tenho uma entrega na hora, mas tem dias que eu fico ali na estação por 5, 10, 15 minutos sem nada. Mas eu acho que uma coisa que é importante dizer é que no caso da Lieferando ele não escolhe a entrega. A entrega chega e ele tem que fazer aquela. Tem alguns aplicativos que eu acho que você pode escolher se você quer fazer aquela corrida ou não.

O entrevistado ressaltou, novamente, a exposição ao frio extremo como um fator negativo desse trabalho:

> Não sei, entreguei 3 ou 4 deliveries já e a próxima entrega não vem. Eu fico esperando 5, 10 minutos. O que achava coisa ruim é que se não vem entrega seguida, por exemplo, vamos supor que eu entreguei aqui nessa casa, eu entrego, saio da porta e daí eu espero outro. Se não vem outro, eu tenho que esperar onde? Eu fico só na frente

> da casa da pessoa até vir outra entrega. Isso eu achava um lado ruim. Assim, no verão, nesse clima, está tranquilo. Mas no inverno, ficar parado é ruim. É que às vezes ficava congelando no frio.

Ian considerava justo o salário que recebia na Lieferando. Era o salário mínimo por hora, que naquele período ficava em cerda de €1.600 mensais. A conversão desse valor para reais pode parecer boa o suficiente, mas é importante destacar que o custo da moradia em Berlim é especialmente alto. Nessa perspectiva, ele demonstrou a hierarquia moral destacada por Maciel (2018), ao distinguir posições socialmente valorizadas de posições socialmente desvalorizadas.

> Eu acho que é baixo, mas eu acho que é justo. Por quê? Porque... Não é um trabalho que você precisa de muito background pra iniciar. Lógico, tem as suas condições extremas, pedalar na neve, tem que ter um físico que você aguenta e tudo mais, mas você não precisa dedicar anos da sua vida estudando pra realizar esse tipo de trabalho.

Ele permaneceu trabalhando para a Lieferando durante nove meses, mas o cansaço físico e as dores na coluna lombar, acentuadas pelo trabalho, o motivaram a procurar outros empregos. Além disso, Ian relatou estar insatisfeito com a relação com a empresa-plataforma:

> A decisão veio por conta de eu não conseguir fazer o meu *schedule*, do jeito que eles prometiam. Algumas semanas eu devo ter pego o horário que eu pedi. Também trabalhar fim de semana, isso não estava explícito no contrato. Estava explícito que eu poderia trabalhar, mas era eu trabalhava quase todo sábado.

Ele desejava um trabalho em que a escala fosse compatível com os estudos, para que pudesse, sem seguida, ter uma oportunidade de emprego melhor. Nesse contexto, ele começou a trabalhar para a empresa-plataforma Flink e avaliou essa experiência como positiva em relação à anterior. Ele destacou alguns pontos positivos: permanecia com contrato de trabalho; as escalas eram melhores e mais estáveis; e podia ficar no *hub* da Flink aguardando as entregas e tendo contato com outros colegas de profissão.

> Mas a Flink no contrato, se eu não me engano, já tinha o horário que eu ia trabalhar. Aí, outros benefícios, coisas boas da Flink é que tem um hub. Então, eu não precisava...ficar esperando outra entrega na frente da casa dessa última pessoa pra fazer uma outra entrega. A Flink, você faz uma entrega e você volta pro hub. Então, também tem a questão de não ficar esperando e ter um local pra ficar. É bom ter pessoas pra conversar, então você também não trabalha sozinho. A Flink mesmo fornecia bicicleta, várias elétricas lá. Então, você pega a bicicleta elétrica, mas mesmo assim você tem que dar um gázinho pra conseguir cumprir a meta que eles colocam.
> Mas era o máximo que era exigido, assim, da empresa ficar em cima de você. De resto, você fica no hub conversando, vem alguma entrega. Eles têm um time que colocam as compras no carrinho, na mochila, e depois você só pega a mochila e sai pra fazer a entrega. Então, mudar pra lá foi, nesse quesito pra mim, foi dar água pro

> vinho. Minhas condições foram melhorando, eu tinha o meu esquerdo, eu podia fazer as minhas coisas em casa.

Outro ponto a ser destacado sobre a Flink, é que, diferentemente da experiência negativa de Lourenço com o *manager* do *hub*, a experiência de Ian foi positiva. Ele sublinha a importância de se ter uma pessoa para quem reportar algo ou a quem para fazer alguma solicitação. Quando a possibilidade de reportar algum problema ocorre apenas pelo aplicativo da plataforma digital, isso torna a experiência opaca, na medida em que o trabalhador não consegue identificar quem avalia sua solicitação e com base em que critérios.

> O manager ali era diferente da Lieferando. Primeiro porque ele ficava com a gente, então eu conseguia ter contato com o pessoal mesmo. Ele cuidava também do pessoal que recebia as entregas e colocava as compras na mochila e dos riders, de quem saía para a rua. Você tinha livre acesso ali com ele, você só ficava sentado na mesa ali, gerenciando as coisas, mas se você quisesse conversar, pedir férias, falar da bicicleta, alguma coisa, você só chegava e conversava com ele. Minha experiência com esse manager, pelo menos, foi tranquila.

Perguntei-lhe se ele sentia que tinha um chefe direto e também como era o controle da empresa-plataforma sobre os empregados:

> Acho que o único controle que eles tinham, mas que faz sentido, é dos horários do pessoal lá dentro do hub. Ninguém nunca pediu que eu chegasse mais cedo ou ficasse até mais tarde. Mas a gente tinha um quadro branco lá no hub com o nome de todo mundo e qual era a hora que começava e a hora que terminava. Durante aquele período eles pediam que você estivesse lá com os equipamentos, então o capacete, a roupa da Flink e pronto para uma entrega.
> Thalita: Mas você sentia que você tinha um chefe direto?
> Acho que não. Não, não sentia muito esse controle, não. Inclusive você podia conversar com o pessoal se você não estivesse fazendo entrega, não tinha, assim, um local para ficar esperando, fiquem quietos e não sei o quê.

Enquanto trabalhava como entregador, Ian cursava Ciência de Dados de forma independente. A partir desse estudo, ele conseguiu uma vaga de estágio na mesma empresa em que sua esposa já trabalhava, permanecendo nessa posição até o momento da entrevista, no setor de Engenharia de Dados. Juliana estava atuando na área em que se formou no mestrado na Alemanha. Para ele, essa transição foi uma decisão acertada, pois área atual é mais permeável a não falantes do idioma alemão, diferentemente da área industrial da Química, na qual ele havia buscado algumas vagas no início do ano e que exigiam um nível suficiente de proficiência no idioma.

Naquele momento, após quatro anos vivendo em Berlim, o casal considerava que aquela foi a melhor escolha de vida que fizeram. Eles comparam o momento atual com as expectativas que tinham no Brasil antes de migrar: “Do jeito que tava no Brasil... Eu não tinha muita

prospecção de quando eu ia sair da casa dos meus pais. Ainda morava com eles. Ela também morava com os pais dela." Atualmente, sentem que estão felizes e que têm estabilidade, e dizem que a realização profissional é fundamental para a qualidade de vida. Eles consideram a Alemanha, e em especial Berlim, um lugar democrático e com relativa justiça social, mas reconhecem os episódios recentes de intolerância e extremismo.

Curiosamente, Ian reconheceu que a Alemanha é um país com muitas políticas socialistas, mas ele é politicamente inclinado à direita. Ele diferencia, entretanto, que sua posição não é a favor da extrema direita, tecendo críticas especialmente a Bolsonaro no Brasil e sua à péssima gestão da pandemia de Covid-19, bem como ao crescimento da extrema direita na Alemanha, o que é muito ruim para os imigrantes. Para ele, o crescimento desse espectro político é uma consequência das políticas sociais do governo alemão:

> Os partidos de extrema-direita estão ganhando muito foco, o que pra gente imigrante é um pouco ruim, porque eles são muito contra os imigrantes e tudo mais. Mas ao mesmo tempo eu entendo que os partidos que hoje estão no poder acabam prejudicando quem já vive aqui e que trabalha, principalmente porque a gente paga muito imposto. E eu acho que essa questão, se houvesse um equilíbrio no meio, não pegar todos os nossos impostos de quem trabalha e simplesmente entregar isso pra uma parcela da população, que acaba, às vezes, ficando na condição que tá, por ter tantos benefícios.

Aqui está presente no discurso de Ian uma crítica clássica da direita em relação às políticas sociais: a de que benefícios sociais estimulam a "vagabundagem" e desestimulam o trabalho. É o que o autor Hirschman (1992) chamou de "tese da perversidade" quando utilizam o argumento econômico dos supostos efeitos perversos da ajuda social. Embora tenha essa visão, tanto Ian quanto Juliana demonstram preocupação com a difusão dos discursos de extrema direita e políticas anti-imigração.

Ian acredita que líderes como Bolsonaro, Trump e Erdogan são extremistas: "Pelo menos o Trump e o Bolsonaro, com certeza. Se dizem de direita, tem políticas de direita, é uma coisa que eu me identifico, mas é um extremismo absurdo, pelo menos nas falas." "Como assim 'pelo menos nas falas'?" – Perguntei-lhe. Ele argumentou:

> É porque tem gente que julga muito o Trump e o Bolsonaro pelas coisas que falam. O Trump, eu não sei até que ponto ele realmente botou em prática algumas das falas dele. Por exemplo, aquela do muro. O Bolsonaro também não colocou muitas coisas dessas. Tem algumas falas homofóbicas, algumas coisas polêmicas, mas eu sei que ele fez um trabalho horroroso durante a pandemia, também envolveu a polícia para livrar o filho dele. Então, a minha opinião dos dois, o Bolsonaro deveria estar preso hoje. Já o Trump, eu acho que hoje talvez seja a escolha menos pior para os Estados Unidos. Agora que o Biden, inclusive, já saiu das eleições.

Indaguei, ainda, se tem algum político ou figura política no Brasil com o qual ele se identifica e se tem um meio de comunicação que acompanha para se informar, tanto sobre a política no Brasil quanto sobre a política na Alemanha. Ele citou o Kim Kataguiri, um dos co-fundadores do Movimento Brasil Livre (MBL) e diz que às vezes lê o jornal online Globo "só pra dar um check e ver se alguma notícia não é fake news". Entretanto, no momento atual, como não vive no Brasil, não acompanha tanto o cenário político. Na Alemanha, tanto ele e a esposa utilizam o Berliner Zeitung para se informar e a Deutsche Welle para saber das notícias mais globais. É por esses meios, principalmente, que eles sabem do crescimento do apoio ao partido considerado por alguns como extrema-direita, o AfD.

Apesar das dificuldades iniciais na Alemanha, pode-se dizer que a experiência de migração qualificada de Ian e Juliana foi exitosa. Tal história de vida pode ser enviesada apenas para o mérito, algo como: "eles persistiram e enfrentaram condições adversas, mas chegaram lá", o que esconderia todo o aprendizado de classe que os socializou, especialmente no caso de Ian que tinha o sucesso profissional como consequência lógica de sua trajetória e formação. No caso de Juliana, as condições financeiras desfavoráveis poderiam ter impedido uma trajetória ascendente, mas ela tem consigo os valores dos "batalhadores brasileiros" (Souza, 2012), com exceção do fato de que nenhum dos dois tem uma relação próxima com alguma religião.

> Eu acho que para mim é muito você ser uma pessoa honesta, no que você faz, assim, de você sempre ser muito transparente, principalmente a gente que teve que se inventar e vir para cá, de trazer a honestidade mesmo, assim, olha, é isso que eu sei fazer, mas eu tenho força de vontade para fazer, chegar lá, e isso para mim é o mais importante para você ser bem-sucedido, assim, sabe? Isso eu acho que é uma das coisas que a gente fez muito aqui, sabe? Eu não sei fazer, mas eu aceito qualquer oportunidade, eu vou sorrir e vou ter força de vontade para chegar no... Brasileira, né?

Ian também destacou os valores da humildade, da importância da coerência e da busca por confiabilidade, ao mesmo tempo em que aponta o reconhecimento profissional e o dinheiro como requisitos para uma vida bem-sucedida e feliz: "Então, você ter uma carreira em que você gosta de trabalhar, você acorda feliz com o que você faz, é essencial" (Ian, 29).

Importante sublinhar que a experiência temporária como entregador de duas plataformas digitais e a inserção profissional posterior foram viabilizadas pelo histórico de formação superior, pelo domínio da língua inglesa, por condições financeiras que permitiram a viagem e por condições morais que ajudaram a formar sua atitude persistente e prospectiva em relação ao futuro (Bourdieu, 2021; Souza, 2012). Esse conjunto de fatores fez com que Ian e Juliana tivessem uma migração qualificada.

Não obstante, a possibilidade de um contrato de trabalho em tempo integral proporcionou a Ian os meios de subsistência e o tempo necessário para que investir em outra área de formação, promissora na Alemanha. Tais fatores são fundamentais para uma comparação com o Brasil, uma vez que, para os entregadores brasileiros, geralmente não há esse histórico na trajetória de estudo e trabalho e a jornada exaustiva retira o tempo e a energia necessários para dedicação em direção a uma mudança profissional.

### 5.8. De operário brasileiro a trabalhador plataformizado na Alemanha

A história de vida de Vitor tem alguns pontos em comum com outros brasileiros entrevistados nessa pesquisa, especialmente no que diz respeito à migração para a Alemanha em busca de melhores condições de vida. Entretanto, se diferencia de forma substancial por não se caracterizar como migração qualificada, e, além disso, por mostrar claramente o contraste entre a classe trabalhadora com baixa qualificação profissional no Brasil e na Alemanha.

Vitor tem 33 anos e é natural de Sorocaba, interior de São Paulo, onde morou com a mãe e o irmão. Ele relatou que há algum tempo já "tomava conta da sua casa". Sua mãe não tinha muitas condições financeiras, e desde os 15 anos de idade ele precisou trabalhar. Um pouco antes de atingir a maioridade, ele teve a oportunidade de fazer um curso em uma empresa através de um processo seletivo, que foi fundamental para que ele pudesse adentrar o mercado de trabalho da região onde morava, conhecida por ter um parque industrial consolidado. Ele destacou as aulas de teatro que teve no curso: "eu era bastante tímido e introvertido e o curso me ajudou muito", o salário que recebia e a rotina cansativa, que incluía também a escola regular.

Ao adentrar o mercado de trabalho, Vitor trabalhou em algumas indústrias, especialmente como soldador. Antes de migrar para a Alemanha, ele trabalhava na indústria automotiva em uma empresa associada à Toyota, especificamente no setor de produção. Sobre essa experiência, Vitor revelou: "nunca trabalhei tanto na vida igual naquele lugar". Ele não via perspectivas de alcançar uma vida satisfatória no Brasil. Embora não tivesse um salário ruim, não era possível manter com essa renda uma vida privada para ele e ajudar financeiramente sua mãe, que precisava. Ele relatou que foi morando em Berlim Berlim que obteve, pela primeira vez, um quarto individual para dormir; à época da entrevista, trabalhando como entregador contratado da empresa-plataforma Flink, ele conseguia se manter e ainda auxiliar a mãe no Brasil.

A falta de perspectiva de melhoria de vida era muito latente no seu próprio país. Quando iniciou a graduação em Engenharia Mecânica, veio a pandemia pandemia de Covid-19, momento no qual ele decidiu solicitar a cidadania italiana, junto com as tias e os primos, e tentar a vida na Alemanha, onde já morava uma pequena parte da família. No trecho abaixo ele relatou como foi o processo de decisão antes da migração e suas motivações pessoais:

> Falei, quer saber? Vendi carro. Saí do serviço. Conversei com o chefe. Foi tudo por Deus que aconteceu na minha vida. Tudo certo demais. Se tivesse planejado não teria dado tão certo. Para você ter uma noção. Faltava quase um mês para vir. Eu tinha que vender meu carro. Não tinha nem anunciado. Apareceu um probleminha no meu carro. Levei para o mecânico. Perguntou o que eu ia vender. Comentei que eu ia viajar. Nossa, minha vizinha está querendo comprar um carro. Eu já saí com o carro vendido. Era uma coisa de nada. De nada que tem no meu carro. Foi só para ir lá. Deu tudo muito certo. Deu a nossa cidadania. Graças a Deus deu tudo certo.
> Foi como se eu estivesse caminhando. Eu sempre tive vontade de viajar. De sair do país. E ser bem sincero: é muito bom. Quem tiver a oportunidade de sair um dia. Pelo menos para ter a experiência. E aprender novas culturas. E a pessoa saber que existe um mundo lá fora. Que são pessoas igual a você. Só falam uma língua diferente. Você pode aprender muito (Vitor, 33).

Desde que chegou à Alemanha, Vitor trabalha como empregado em tempo integral (*full-time*) da *Flink*, o que foi possível devido à cidadania europeia. Sua trajetória é a que melhor traduz o processo de transição de um capitalismo fordista periférico para um capitalismo de plataforma, embora os dois coexistam. No Brasil, ainda que ele tenha morado em uma região economicamente importante no país, com oportunidades de emprego e renda, o nível salarial adequado à vida digna que ele pensava para si e para a sua família não era, até aquele momento, uma realidade.

Ele destacou os pontos contrastantes com a vida que leva em Berlim hoje, mesmo em um emprego sem qualificação profissional, o que põe em evidência o contraste existente na economia-mundo, tal como demonstrado por Wallerstein (2001), a periferia foi marcada por níveis de renda mais baixos e condições precárias de vida, enquanto as áreas centrais acumularam capital e outras vantagens decorrentes dessa acumulação.

> Eu nunca tinha saído do Brasil. Para mim era tudo novo. Mas eu, ser bem sincero, gostei demais dessa cidade aqui. Não tenho intenção nenhuma de voltar. Ainda mais agora. Eu fui recentemente para o Brasil para visitar minha mãe. Em novembro do ano passado. Eu fiquei chocado. Com os preços que estão, as coisas. Como está caro. Se antes eu já achava impossível. Hoje é muito mais. Eu não ganhava mal. Como você vai manter duas casas? Lá no Brasil. Comer e tudo...raramente eu ia para um restaurante ou faza alguma coisa diferente. Dois anos que estou aqui: conheço oito países. Praticamente três línguas falando. Não consigo ajudar minha mãe em tudo que ela precisa. Seria impossível. Tem um lado bom, tem um lado ruim. Tem o frio aqui que é duro. A língua é difícil. Mas aí vai de cada um. O que a pessoa está disposta [...] (Vitor, 33).

Chama a atenção, na história do entrevistado identificado como Vitor, o fato dele ter emigrado sem qualquer proeficiência em idioma estrangeiro. Ele também nunca havia feito uma viagem de avião. Esses elementos remetem à sua própria condição de classe. No Brasil, dados apontam que apenas 5% dos brasileiros falam inglês, e apenas 1% tem fluência no idioma (CNN, 2025).

> A experiência que eu tive. Tanto que quando eu cheguei aqui, foi a primeira vez que eu voei de avião. Primeira vez que eu vim pra Europa. E cheguei no aeroporto. Como eu tive que ficar 14 horas de conexão, a minha prima me falou: "ah, você pode escolher ou uma alimentação ou uma hospedagem pra passar a noite". E eu não sabia nem como falar isso em inglês. Se você tem uma noção. Tive que usar o tradutor. Guardei na cabeça. Quando eu cheguei lá, travou tudo, não saiu nada. Entendeu? E foi assim (Vitor, 33).

Fica evidente, nesse sentido, que a origem de classe de Vitor não detinha capital cultural acumulado, nem mesmo as vivências de lazer e consumo típicas da socialização de classe média no Brasil. Assim, ele mesmo reconhece que a migração lhe trouxe a oportunidade de incorporação de capital cultural, através do conhecimento de línguas, viagens e lazer. Um estilo de vida que, para Bourdieu (2007), suscitam distinções simbólicas para além do capital econômico.

O tempo livre fora do trabalho é importante para essa incorporação. Nesse sentido, Vitor destacou muitas diferenças culturais entre a Alemanha e o Brasil, razão pela qual valoriza a atual flexibilidade de horários e a liberdade durante o trabalho. Ele acredita que na Alemanha é possível ter uma vida melhor trabalhando menos, especialmente com o conhecimento do idioma alemão, que abre oportunidades profissionais. No que diz respeito ao trabalho, relatou sentir muito menos pressão trabalhando como entregador da Flink do que nas fábricas que trabalhou em São Paulo:

> Eu acho que, sei lá, é que aqui não tem essa cultura de trabalho que a gente tem no Brasil. Eu acho que eles são bastante sossegados, entendeu? Eu acho que é mais leve. No Brasil, por exemplo, nessa área, assim, eles tinham um intervalo, dois intervalos que a gente tinha, fora o horário de almoço ou jantar, dependendo do horário que você trabalhava no Brasil, que era o que o que. Só que a gente tinha oito minutos. A empresa era gigante, tinha uma área de externa gigante e eles proibiram de fumar dentro da empresa. Então você tinha que sair fora da empresa para poder fumar um cigarro. Então você não tem tempo suficiente para ir, às vezes, no banheiro e fumar um cigarro (Vitor, 33).

Perguntei-lhe se ele se sentia mais controlado no Brasil, ao que respondeu afirmativamente: "Muito mais. Aqui na verdade não tem controle nenhum. Tipo, eu faço o meu

trabalho, nunca ninguém me chama a minha atenção" (Vitor, 33). Indaguei-lhe também sobre como se caracterizava a figura do gestor (manager) no hub da Flink no qual ele trabalhava:

> Ele tem que gerenciar aqui e lá, distribuir, tipo, os turnos para as pessoas, quando você tem algum problema, você tem que falar com ele, entendeu? Ele providencia as coisas que precisa. Eu, particularmente, com todos os managers que a gente teve, eu não tenho o que reclamar.

Vitor relatou que sua principal reclamação em relação ao trabalho é que as bicicletas elétricas oferecidas pela empresa são ruins e malconservadas e que eles e outros trabalhadores reclamavam, mas não houve melhorias. Além disso, queixou-se da falta de plano de carreira e da dificuldade de trabalhar como entregador na chuva e na neve, especialmente durante o inverno. O fato de sentir que não eram ouvidos pela empresa, entretanto, não o levou a participar de associação ou sindicato. Ele disse que já o procuraram, mas que teve medo de retaliação e de que dificultem seus horários, por isso não se envolveu. Acredita que não vale a pena se expor, pois, sua experiência com os gerentes tem sido positiva.

Vitor também relatou ter sofrido dois acidentes leves trabalhando como entregador, mas decidiu não reportar à Flink:

> Uma vez que eu caí que estava tipo molhado, porque como eu já estava acostumado a andar de moto no Brasil, sabe, sempre tive o costume de usar os dois freios, da frente e de trás. E nesse dia estava chovendo e tipo, apertei os dois juntos um pouco assim e a roda da frente escorregou e eu caí. Mas não foi nada grave. Uma vez fui atropelado também. Mas também foi tranquilo (Vitor, 33).

Ao ser questionado se a empresa lhe oferecera algum apoio, Vitor respondeu: "Não, nem falei nada pra eles. Porque foi bem tranquilo assim, sabe? Tipo, eu estava na minha preferência certo? E um taxista veio assim foi derrapando assim bateu, só que eu levantei a perna e só bateu na bicicleta" (Vitor, 33).

O cotidiano de trabalho de Vitor começa geralmente às 7h10 da manhã. Ele é um dos primeiros a chegar no *hub* da Flink: coloca as bicicletas na área externa e as organiza. Logo depois, os pedidos começam a chegar. Ele pega uma bicicleta e o pedido e sai para fazer as entregas. Considera seu dia a dia "bem tranquilo": faz um intervalo para refeição cuja única regra é não haver mais de um entregador ausente ao mesmo tempo. Quando termina o seu horário, faz o check-out e vai embora. Pergunto-lhe se considera justo o que a empresa paga pelo trabalho: "Eles pagam o mínimo, né? Tipo assim, se pagasse mais seria melhor. Entendeu?" (Vitor, 33).

A partir de todos esses temas abordados, perguntei ao entrevistado se acreditava na existência de justiça social na Alemanha. Ele correlaciona justiça social com as desigualdades sociais e conclui que o Brasil é mais desigual, logo, mais injusto.

> Difícil dizer, sim, por completo, mas eu vejo que comparando com o Brasil é muito diferente. Tipo, aqui você não vê muita desigualdade social, por exemplo. Se você for pegar um médico, o que seja, ele não vai ganhar, tipo, 10 vezes o que eu ganho. Mas nunca, entendeu? Pode ser que ganhe, sei lá, uns 3, 4, 5 mil, o que seja, mas ele não vai ganhar. Igual, por exemplo, no Brasil, tipo, 30, 40, 50, 100 mil por mês, entendeu? Aqui não existe isso, não tem (Vitor, 33).

Vitor acredita ainda que a Alemanha, e especialmente Berlim são lugares democráticos para se viver. Ele acredita que a intolerância religiosa no Brasil é maior do que na Alemanha, pois observa que as pessoas respeitam mais o espaço do outro, embora o preconceito exista. "Eu acredito que são até tolerantes, mas acredito que há bastante preconceitos nas pessoas, porque acho que eles veem Berlim, por exemplo, tomado de imigrantes" (Vitor, 33).

Ele tem convicção de que o governo alemão adota ações em favor dos estrangeiros. Mostrou-se favorável a essas ações e conta um caso específico em que seu primo, que mora na Alemanha, precisou de auxílio social e recebeu todo o apoio pelo governo. Não vincula esse tipo de política social a governos de esquerda ou direita, e disse que, é descrente da política no Brasil: "Ah, sei lá, vejo o povo lutando, lutando, sei lá, querendo, buscando melhoria do povo, assim, você não vê melhora, sabe? As coisas não mudam. O que eu vi no Brasil é que troca o governo, mas as coisas não melhoram" (Vitor, 33).

O entrevistado não tem planos de voltar para o seu país natal, e seu objetivo é estudar programação e continuar aprimorando o idioma alemão para ter um emprego melhor e trazer a sua mãe para a Alemanha. Pensa em ter qualidade de vida, viajar e aproveitar o tempo livre, algo que diz ter aprendido na experiência migrante. Por fim, a história de Vitor mostra-se particularmente interessante para mostrar o contraste nas condições de trabalho, oportunidades e percepções sobre justiça social entre trabalhadores de baixa qualificação no Brasil e na Alemanha.

# 6 RETRATO DO TRABALHO EM PLATAFORMAS DIGITAIS NO BRASIL: DADOS EMPÍRICOS DE MOTORISTAS E ENTREGADORES DE APLICATIVOS

> Haverá limites para até onde as pessoas são obrigadas a dobrar-se? Pode o governo dar às pessoas alguma coisa semelhante à força tênsil de uma árvore, para que os indivíduos não se partam sob a força da mudança? (Sennett, 2015, p.61).

## 6.1 O transporte por aplicativos e o trabalho de motorista de aplicativos no Brasil

Os motoristas de aplicativos são, desde o início da operação, considerados autônomos pela legislação. Algumas decisões judiciais foram favoráveis ao reconhecimento de vínculo empregatício, mas não há uma jusrisprudência ou um consenso politicamente estabelecido. Fato é que, atualmente, esses trabalhadores não têm direitos trabalhistas vinculados à sua atividade com motoristas dessas empresas, não tem direito a remuneração mínima, e o rendimento continua a ser pago por corrida.

Além das condições típicas de trabalho, flagrantes de ilegalidade com o compartilhamento ilegal de contas são comuns no Brasil.[11] A própria autora passou por uma situação perigosa envolvendo o transporte por aplicativos da 99. Essas ilegalidades revelam a incapacidade dos aplicativos gerarem segurança, tanto para o usuário, quanto para quem precisa de trabalho.

Dentre as principais plataformas digitais que operam no Brasil hoje, a Uber e a 99pop são as mais atuantes, não tendo muita competição entre as grandes plataformas digitais, nem plataformas locais ou cooperativas que são concorrentes potenciais. Amplo debate vem sido estabelecido sobre a regulamentação das plataformas no que tange ao trabalho e muitas pesquisas empíricas qualitativas e quantitativas foram realizadas mostrando as condições de trabalho dos motoristas de aplicativos. O Governo Lula prometeu regulamentar o setor desde a campanha eleitoral, e, em 2023 o governo criou um Grupo de Trabalho para debater a regulamentação, incluindo a presença de representante dos trabalhadores e das empresa-plataforma. Em 2024, o governo apresentou um Projeto de Lei (PLP 12/24) para regulamentar os trabalhadores do setor, mas que ainda não foi votado no Congresso Nacional. Tal Projeto de

[11] Notícias sobre esse tipo de ilegalidade:
https://www.cnnbrasil.com.br/nacional/policia-civil-prende-em-flagrante-motoristas-que-usavam-contas-fakes-do-aplicativo-uber-no-rio-de-janeiro/#google_vignette (Monteiro, 2025)
https://g1.globo.com/ce/ceara/noticia/2025/09/25/suspeitos-de-vender-contas-falsas-de-app-de-transporte-sao-presos-no-ceara-e-em-outros-dois-estados.ghtml (Suspeito, 2022)

Lei foi considerado ruim para os trabalhadores e bom para as empresas-plataforma, como observa Carelli (2024, s.p.):

> A discussão toda é muito menos jurídica, é mais política. A discussão de fundo é se deve existir ou não direito de trabalho, se há possibilidade de contratação de trabalhadores sem direitos. Tudo isso para a gente chegar a um Projeto de Lei [PLP 12/24] que é a criação de um trabalhador de segunda categoria, que não merece nem mesmo os direitos fundamentais previstos na Constituição.

Em maio de 2025, após a repercussão da determinação da suspensão de ações judiciais relacionadas à pejotização por parte do ministro Gilmar Mendes, do Supremo Tribunal Federal (STF), a Uber protocolou na Corte um pedido para que a medida fosse estendida a todos os processos, individuais ou coletivos, que discutem a natureza jurídica da relação entre a plataforma e os motoristas "parceiros". A empresa argumenta que ambos os casos tratam da legalidade da contratação autônoma e da possível configuração de vínculo empregatício (Migalhas, 2025). Dessa forma, seguindo o padrão das empresas de plataformas digitais, a Uber busca consolidar um modelo de negócios baseado na negação da relação de emprego e, consequentemente, na negação de direitos trabalhistas para aqueles que, na prática, executam o serviço.

Há sempre o discurso de que se tratam de empresas de tecnologia, e não da atividade-fim, nesse caso específico, o transporte de passageiros. Esse discurso tem encontrado legitimidade em alguns processos judiciais, que em alguns casos concretos negam a existência de vínculo empregatício entre empresa-plataforma e motorista. Entretanto, algumas decisões judiciais em outros países, têm tomado decisão oposta.[12]

Um estudo quantitativo realizado nos anos de 2023 e 2024 por Festi, et al. (2025) no Distrito Federal e entorno mostrou que as percepções sobre o debate sobre a regulamentação por aplicativos tem sido acompanhada pela maioria dos motoristas (55,4%) e apenas 2% revelaram não possuir interesse nas discussões sobre a regulamentação do trabalho por aplicativos. Os resultados dessa pesquisa mostraram que o vínculo nos moldes da CLT é massivamente rejeitado, prevalecendo a preferência por contrato autônomo, MEI (Microempreendedor Individual), e outros poucos por outros tipos de contrato. Também busquei esses elementos nas entrevistas qualitativas que serão apresentadas na próxima sessão.

[12] Algumas decisões e notícias sobre decisões judiciais: https://www.jota.info/artigos/trabalho-no-seculo-xxi-as-novas-formas-de-trabalho-por-plataformas

## 6.2 Entre a busca pela estabilidade e a necessidade do "bico": o motorista de aplicativos Rodrigo

Rodrigo tem a trajetória de vida de um "batalhador brasileiro" (Souza, 2012), marcada por "altos e baixos", instabilidade e esperança de uma vida melhor (Maciel, 2012). Parte de sua família é de um município vizinho, bem menor que Campos. Seu pai foi pedreiro e eletricista, e sua mãe, dona de casa que criou, junto a ele, mais quatro filhos. Aos 42 anos de idade, Rodrigo é pai de família: é casado e tem um filho. Atualmente é servidor público no município de Campos e trabalha como motorista de aplicativos para complementar a renda. Alguns alguns anos atrás, ele não imaginava que essas seriam as suas atividades profissionais.

Sua vida profissional teve início na cidade de Macaé, após concluir um curso técnico no Instituto Federal Fluminense (antigo Cefet) na cidade de Campos dos Goytacazes- RJ. À época, ele era jovem e conseguiu, durante alguns anos, manter uma rotina cansativa, pois saía de casa de madrugada para trabalhar em Macaé e retornava para cursar a faculdade de Administração à noite. Seu emprego era em uma empresa de telecomunicações e, segundo ele, o salário era baixo se comparado às remunerações oferecidas por empresas vinculadas ao ramo petrolífero. "Nunca fui de fugir de desafios", ele me disse, ao relatar que foi morar em Macaé aos 21 anos e dividir com outros colegas uma *kitnet* para poder trabalhar. Ele residiu por uns meses na cidade, mas desistiu devido ao elevado custo de vida local diante do salário que recebia.

Rodrigo conseguiu esse emprego de forma impessoal, ao se candidatar a uma vaga da qual soube por um colega. No ambiente de trabalho, teve a oportunidade de conhecer o coordenador regional da empresa, que também era campista. Esse contato lhe permitiu conseguir uma transferência para a cidade de Campos, o que melhorou, por um tempo, a questão financeira. A prática de contratar parentes e amigos era comum nessa empresa, reforçando que o 'capital social', como pensou Bourdieu (2007), é fundamental para que uma rede de relações sociais tenha acesso a recursos específicos, como acesso a uma vaga de emprego. Entretanto, essa dinâmica também pode gerar tensões entre os membros desse grupo. Pelo fato de Rodrigo e o coordenador serem homens negros, seus colegas desconfiavam de que fossem parentes e de que ele atuasse no sentido de monitorar o trabalho dos demais. Ele permaneceu nesse emprego durante um ano e meio.

Posteriormente, Rodrigo soube de uma oportunidade de emprego na Petrobras, por intermédio do único amigo que fez na empresa anterior. Tratava-se de uma vaga temporária, mas ele possui o que Bourdieu (2021) denominou de "disposição econômica". Desse modo,

efetuou um cálculo estratégico: embora o tempo de contrato fosse curto, a experiência permitiria explorar o mercado em Macaé e, potencialmente, viabilizar novas oportunidades no futuro:

> Na época, então...até hoje é bom trabalhar lá, né? Mas na época era excelente. O salário era, mais ou menos, o dobro do que eu ganhava aqui. Um pouco mais do dobro. Aí eu parei, calculei, em quatro meses lá eu vou ganhar quase o que eu ganhei em um ano aqui. Ah então, vou voltar pra Macaé. Aí voltei. Aí fiquei em cinco meses, aí acabou o contrato (Rodrigo, 2024).

Para que esse tipo de conduta individual possa ocorrer, segundo Bourdieu (2021), ou seja, para que atitudes econômicas possam se organizem conforme um plano de vida e deem corpo a uma consciência sistemática e racional, é preciso que a pressão da necessidade econômica se abrande. Importante destacar, além da trajetória individual de Rodrigo, que o contexto econômico dessa época, 2004, caracterizava-se pelo crescimento e pela retomada da esperança no Brasil.

Após o término desse contrato, Rodrigo voltou para a área de telecomunicações, onde ficou durante quatro anos sempre procurando e participando paralelamente de outros processos seletivos que pudessem lhe proporcionar em melhores condições de emprego. Nesse período, precisou trancar a faculdade, pois não tinha condições de pagar e se manter. Mencionou a dificuldade para a concluir a faculdade privada, e que sempre tentou conseguir bolsa, sem sucesso. Posteriormente, conseguiu uma vaga em uma empresa que presta serviços para a Petrobras. Essa inserção viabilizou retomar ao curso de Administração e concluir o nível superior. Ele acreditava que concluir a graduação lhe colocaria em melhores condições de vida.

De acordo com Rodrigo, essa fase da sua vida foi a melhor em relação ao trabalho. Ele foi promovido nessa empresa e me conta, muito orgulhoso, essa trajetória:

> Na época, foi o negócio das coisas mais surreais que aconteceu. Eu acho que isso se compara com ter passado um concurso, mas de salário, mudança de vida, posso dizer que foi melhor, porque eu lembro que... Acho que eu ganhava aproximadamente, só pra você ter noção. Eu fui promovido em 2012. Meu salário de nível médio era quase dois mil. E aí do nível superior era quatro mil e seiscentos e tal. E... E era uma coisa assim, uma mudança enorme (Rodrigo, 2024).

Provavelmente ainda tinha mais benefícios na empresa, né? – Eu perguntei. Ele respondeu que sim: plano de saúde, plano odontológico, vale transporte e seguro de vida. “E aí, deu um *upgrade*, né?” (Rodrigo, 2024). E você gostava do trabalho em si? – Indaguei, pois era importante saber se além dos benefícios materiais que ele relatou, se também houve enriquecimento no campo simbólico.

> Adorava. Eu até falo, de trabalho...não só do salário, mas foi o melhor trabalho que eu mais gostei de fazer. Porque parte do planejamento era assim, a gente pegava os projetos dos postos que iam ser furados daqui a dois anos, entre um e dois anos. E aí a gente tinha que ver os materiais no estoque que já tinham e os que teria que ir para as empresas contratadas para fazer serviços de usinagem que tinha que comprar, que tinha que alienar, e era muito legal. E ali me deu uma visão de vida, de planejamento, de pensar a média e o longo prazo, e isso foi o que foi mais legal. Você pensa aqui no que vai acontecer lá na frente, e aí quando você vê aquilo ser realizado, aí dá um senso de existência, até profissional mesmo, muito bom. A gente planejou, programou e batia tudo certinho. Até porque as coisas lá eram muito caras.

Neste trecho, é importante perceber como ele foi desenvolvendo a disposição para o cálculo e previsão, conforme analisado por Bourdieu (2021, p.107): "A mira do futuro depende estritamente, em sua forma e sua modalidade, das potencialidades objetivas que são definidas para cada indivíduo por seu estatuto social e por suas condições materiais de existência". Ademais, quando ele fala em "senso de existência", depreende-se que sua existência está atrelada ao seu reconhecimento social e a ser "gente" de acordo com os consensos sociais compartilhados, como coloca Souza (2017).

O entrevistado continuou relatando detalhes sobre o seu trabalho nessa empresa, sempre com o senso de importância, citando as relações com as diversas áreas de competência técnica, a complexidade, a empresa Petrobras, dentre outros elementos em que era possível perceber o orgulho presente em seu discurso. Mas esse momento de ascensão econômica e social não durou muito tempo. Sem justa causa, e sem saber a razão, Rodrigo foi demitido. Ao reconstruir o contexto de sua demissão, entendi, a partir da leitura de Sennett (2015) que se tratava do modelo de empresa flexível, em que a baixa lealdade institucional é uma consequência das organizações flexíveis. Além disso, ele destaca a importância do "capital social", ou seja, de uma rede que pudesse sustentar a sua posição em um ambiente organizacional de mudanças.

> E lá tinha muito rearranjo, né? A estrutura era de um jeito, aí mudava um monte de coisa, aí tinha que migrar, você fazia isso daqui, tinha que ir pra lá. E eu não sei por quê, não sei se é porque eu não tinha padrinho ou porque eu não reclamava, toda a mudança pessoal, porque tinha muita gente que era resistente, aí tinha os apadrinhados também, genro do gerente, namorada do filho, papai, tudo...

Quando foi convidado para conversar com o setor de recursos humanos, Ricardo não esperava por tal resolução. Acreditava que era alguma atualização, ou que se tratava de burocracias relacionas às suas férias.

> Aí me chamaram lá e falaram assim, ó, você tá de aviso. Mandaram te dispensar. Mas por quê? Só. Não falaram. Cara, sem dizer porquê, sem nada.

> Aquela coisa que você fica sem chão, assim, do nada. Um dia você vai trabalhar, normal, acontece isso. Aí eu fiquei mais chateado. Ele não gostou, não ficou com a minha cara, se foi pessoal, profissional, de repente eu não era profissional, tudo esperado.

Após receber os seus direitos, ele me disse que foi "do céu ao inferno", e, então, perguntei como ficaram suas emoções durante esse período. Nesse relato, podemos perceber a centralidade do trabalho na dimensão subjetiva dos indivíduos, e, como períodos de desemprego e instabilidade financeira são disfuncionais, como tratou Sennett (2015) sobre a flexibilidade, para vida pessoal e familiar:

> Complicado. Eu até falo que eu flertei com a depressão. Se não foi daquela vez, vai ser difícil. Porque...e a minha vida...a gente planeja a vida baseado no cenário atual. Eu tinha oito meses de casado, engraçado que eu nunca tinha ficado desempregado na vida. Sempre tive medo de ficar desempregado. Às vezes que eu fiquei aguardando por emprego, era aquela coisa assim, é temporária ou tá sob controle.

Rodrigo tentou reaver sua posição no mercado de trabalho, buscando novas oportunidades e participando de processos seletivos não apenas nas cidades de Macaé e de Campos dos Goytacazes (RJ), mas também em outras regiões, como no estado de São Paulo. Ainda assim, ele permaneceu cerca de um ano desempregado. Nesta etapa de sua trajetória, cabe destacar o complexo cenário político e macroeconômico pelo qual o Brasil passava e de que forma essa conjuntura impactou a vida de trabalhadores com o seu perfil. Dispensado da empresa no final de 2014, Rodrigo cita diretamente os desdobramentos da Operação Lava Jato e suas consequências trágicas para a classe trabalhadora.

> Então teve a questão política toda? É, aí um ano depois, Porque tentaram arrumar. Nada. Tentando voltar pra lá, nada. Um ano depois, estourou a Lava Jato, em 2015. Aí, esse contrato que eu trabalhava, foi extinto cirurgicamente. Aí o pessoal falou. Eu não tinha contato com o pessoal lá ainda. Como assim, todo mundo que eu tinha intimidado. Em um dia, foram quase 1.300 pessoas mandadas embora. E nessa barca aí foi. E assim, eram contatos que tinham o mesmo contrato. Engenheiros, contadores, advogados, administradores, psicólogos. Aí o pessoal até falou assim, olha, doideira, parecia um velório coletivo. Todo mundo chorando, triste, desesperado.

Durante esse período de transição, Rodrigo passou por dois empregos, sendo um deles no setor financeiro de uma faculdade privada em Campos dos Goytacazes (RJ). Foi a partir desse cenário de incertezas que ele prestou um concurso público em sua cidade natal, visando assegurar alguma renda e estabilidade, ainda que se tratasse de um cargo de nível hierárquico inferior, muito distante do prestígio de sua ocupação anterior. Ele cita que a fé desempenhou

um papel fundamental nesse momento, assim como o apoio familiar de sua esposa. Desse modo, a necessidade de estabilidade prevalece sobre a urgência material imediata.

> Mas eu pedi uma coisa a Deus e até... Tem uma coisa assim muito interessante que eu... Tem coisa que a gente herda nos nossos pais. Eu tenho uma fé que vem do meu pai é assim, eu acho que eu herdei dele. Tem coisa que, se eu pedir uma coisa, por mais que seja atendida, às vezes não é atendida do jeito que você espera. Mas se eu pedir e receber, eu banco aquela decisão. Eu pedi a Deus nesse período pra nunca mais ficar desempregado na minha vida. E aí, quando eu fui chamado no concurso, aí eu pensei, a oportunidade que eu tenho de nunca mais ficar desempregado (Rodrigo, 2024).

Como o salário era baixo se comparado ao que ele recebia anteriormente, Rodrigo previu que precisaria trabalhar fazendo um "bico" e foi assim, que o trabalho como motorista de aplicativos com a empresa Uber e atualmente, também a 99, apareceu como a solução perfeita para a sua situação. Em 2019 ele alugou um carro e iniciou as atividades. Essa primeira experiência, contudo, não se mostrou vantajosa financeiramente pelo fato de o carro não ser movido a gás (GNV), o que foi um erro de inexperiência, segundo ele. Apesar disso, ele conta que o desejo de adquirir um veículo para trabalhar como motorista permaneceu, principalmente, porque passou por uma situação de discriminação com seu pai, cadeirante, por parte de um motorista de Uber.

No ano de 2023, Rodrigo comprou um carro para trabalhar como motorista de aplicativos e também para melhorar a mobilidade da família. Eles moram em um bairro distante da área central, e como o transporte público na cidade é muito precário, ao adquirir um veículo, ele pretendia servir à sua família. O filho de Rodrigo tem uma necessidade especial em que necessita constantemente de atividades e idas a consultórios médicos, além disso, seu pai também precisa de sua ajuda para a locomoção. Ele então tem muitos compromissos: familiares, do trabalho como servidor público, do trabalho como motorista de aplicativos para complementar sua renda, e também compromisso com a igreja. Evangélico, Rodrigo se dedica aos compromissos com a igreja.

Com tantos afazeres, a flexibilidade que o trabalho como motorista de aplicativos proporciona é fundamental. Ele relatou um pouco de como é sua rotina de trabalho como motorista de aplicativos:

> Quando eu não tô atendendo eles [sua família], aí, por exemplo, quinta-feira eu só consigo trabalhar à tarde. À tarde, dia de semana, à noite, às vezes eu trabalho até às 8, às vezes até às 9, 10 horas...E aí, sábado é o dia assim que eu consigo fazer mais. Eu trabalho quase todo sábado, ao menos quando tem algum evento, aniversário, casamento para ir [...] (Rodrigo, 2024).

Quando lhe pergunto se esse trabalho tem ajudado a suprir a necessidade financeira familiar e ele responde enfaticamente que sim. O problema, ele conta, é quando "o carro quebra e aí o dinheiro vai embora". Aqui, um problema típico dessa atividade é o meio de trabalho ser de posse de quem trabalha, e a empresa se livra do compromisso de fornecer o meio. As plataformas digitais argumentam que são apenas plataformas digitais, mas, a pergunta óbvia é: apenas com o aplicativo no celular, um motorista consegue levar um passageiro de um local para outro, sem um automóvel?

A história de Rodrigo sintetiza um "tipo-ideal" da ambiguidade do trabalho de motorista de aplicativos no Brasil. Por um lado, ele se beneficia da flexibilidade proporcionada por esse modelo de trabalho e também da relativa autonomia para gerar mais renda e suprir as necessidades financeiras pessoais e de sua família. Por outro, as empresas Uber e 99 se beneficiam da precariedade e da falta de oportunidades que ele e seu contexto de classe familiar estão inseridos, oferecendo uma ferramenta de geração de renda e baixa fidelidade, ao mesmo tempo que lucra com esse trabalho, sem contrapartidas.

Perguntei-lhe, especificamente, sobre questões práticas do trabalho como motorista de aplicativos: se a Uber e a 99 são plataformas transparentes em relação às taxas que cobram ao motorista.

> Olha, a questão da transparência é muito confusa porque, honestamente, eu nunca parei pra ver, assim, É nem válido eu não ter um extrato, acho que seria até melhor ter um extrato discriminando assim como é um aplicativo. Acho que podia ser mais transparente, mas a gente tem algumas noções. Mas assim, de cabeça, eu gosto mais da Uber. Eu acho que a Uber é mais justa. Com os motoristas e com os passageiros. Eu já, antes de trabalhar, eu já era cliente nas duas. E agora nesse período que eu quebrei o pé, voltei a ser. E aí, o que eu percebi, e assim, sempre minha esposa tinha os dois aplicativos de telefone e eu sempre tive um. Aí a gente sempre simulava. Eu percebi que na maioria das vezes a Uber era mais em conta. E a gente, como motorista, a Uber parece pagar melhor. Repassa, entendeu? Porcentagem. Porque a 99 eu acho que ela cobra mais do passageiro e repassa menos do motorista.

A flexibilidade para decidir que horas trabalhar e quando trabalhar constituiu, no caso de Rodrigo, a principal vantagem do trabalho como motorista de aplicativos. Além disso, ele relata como fatores positivos a "experiência social" de conhecer muita gente diferente dirigindo como motorista. Ele cita a convivência com diferentes classes sociais: "Às vezes você pega alguém numa comunidade, leva ao centro, no mesmo instante você pega um médico e sai no plantão. É o tempo todo" (Rodrigo, 2024). Rodrigo tem uma percepção da distinção entre as classes em que há um tratamento diferenciado, um *habitus* de classe que sinaliza de que lugar aquele cliente vem. "O pessoal, quanto mais escolarizado aqui em Campos, isso foi muito evidente, acaba sendo mais educado de que, acho que todo o resto" (Rodrigo, 2024).

Ao dirigirem pela cidade no exercício do trabalho, os motoristas enfrentam a segregação socioespacial e suas consequências, como a insegurança e a constante exposição a situações de risco. “À noite, por exemplo, eu escolho onde fazer a corrida, na verdade, eu sempre escolho porque eu sempre vejo assim, quando toca, eu sempre vejo mais ou menos a quilometragem e quanto que vai pagar por quilômetro para ver se vale a pena” (Rodrigo, 2024). Ele acrescenta, que, pelo fato de o trabalho como motorista não constituir sua única fonte de renda, ele dispõe de maior autonomia de escolha.

> Por exemplo, tem bairros, não sei se é porque talvez eu seja mais medroso ou porque isso não é a minha única fonte de renda e aí pra mim é um pouco mais confortável, mas tem locais que tem bairros que eu não pego à noite, independente da rua, porque eu não conheço. Às vezes eu aceito a corrida, espero um pouco e boto no Google Maps pra ver onde é.

A questão da insegurança é para ele um dos principais pontos negativos desse trabalho. Rodrigo compreende que, por se tratar de um trabalho autônomo, as empresas não têm responsabilidade pela segurança dos trabalhadores. Somado à isso, ele considera que é um trabalho em que falta incentivos para manutenção de veículos, desconto de abastecimento, bônus pelas quantidade de corridas realizadas: “tipo uma coisa de fidelidade, entendeu?” (Rodrigo, 2024). E ressalta, ainda, que a Uber e 99 dominam o mercado: “As pessoas se acostumaram com essas duas[...] Tem o InDrive, que eu nem baixei, mas acabou quem chegou primeiro, assim, se consolidou, e aí pra alguém conseguir bater essas duas vai ser difícil (Rodrigo, 2024).” Ou seja, o entrevistado sinaliza dois elementos relevantes para a análise desse trabalho no Brasil: primeiro, que a hegemonia dessas duas empresas dita as regras de execução do serviço; e segundo, que há uma adesão a esse modelo, já que tanto trabalhadores quanto usuários se adaptaram ao sistema oferecido por essas plataformas digitais.

Essa hegemonia e adaptação ao modelo das plataformas digitais tem relação com as concepções de justiça compartilhadas. Como argumenta Cardoso (2010), as percepções sobre desigualdade social e a legitimação da ordem estão conectadas, uma vez que a medida do que é socialmente justo ou injusto é historicamente determinada.

> É característico da modernidade a necessidade de justificação racional dos ordenamentos sociais, no sentido de que indivíduos e coletividades em condição de desigualdade, têm, pelo menos idealmente, que oferecer razões para justificar sua posição na distribuição desigual de recursos, bens, serviços, liberdade, poder, recompensas materiais e estatutárias (Cardoso, 2010, p.28).

Em continuidade ao assunto sobre a segurança nesse trabalho, eu pergunto para o entrevistado se ele estava acompanhando os debates sobre o Projeto de Lei para regulamentar o trabalho de motoristas de aplicativo. Rodrigo responde com relativo desinteresse sobre o tema, muito embora essa atividade, ainda que secundária, desempenhe um papel fundamental para a complementação de sua renda.

> Eu ouvi falar, mas eu nem me interessei muito em saber a fundo, Porque eu, por exemplo, não posso ter MEI nem CNPJ. Eu sou estatutário. Aí já preocupado se fosse, assim, obrigatório, aí mesmo que eu já não ia me atender, né? Eu nem quis me aprofundar já pra não ficar 'pré'ocupado com isso (Rodrigo, 2024).

Expliquei para ele que o Projeto ainda não tinha sido aprovado, mas que a proposta, por enquanto, não era de incluir a categoria na CLT e garantir alguns direitos importantes, como a aposentadoria. Rodrigo logo concordou com a "ideia" da regulamentação, lembrando que tem amigos que deixaram o vínculo CLT porque estavam fazendo uma renda superior como motoristas de aplicativos, ou seja, abriram mão dos direitos pela renda imediata. Para ele, principalmente para quem já tem o carro quitado, o trabalho pode se tornar a fonte principal de renda e, é importante ter alguns direitos garantidos. Pergunto se ele tem conhecimento de alguma associação de trabalhadores que defenda os direitos dos motoristas de aplicativo, e ele responde que nunca ouviu falar, pelo menos não na região fluminense. Sugiro uma situação hipotética na conversa, baseada no modelo contratual de trabalho dos entregadores da Alemanha, descrito na seção anterior:

> Thalita: Se tivesse – isso não está no Projeto de Lei, só estou supondo – um contrato de trabalho que você fosse fazer, sei lá, 12 horas por semana, 20 horas por semana, que você pudesse trabalhar e ainda ter alguns direitos, você gostaria de ter?
> Rodrigo: Ah, sim. Eu gostaria. Até porque se... Eu ia calcular e ver que eu já faço, aí gostaria. Até porque eles teriam uma garantia de uma produtividade mínima, não só com relação a mim, mas com relação a todos os motoristas. Os motoristas teriam alguma vantagem por aquela fidelidade.

Notamos a partir desse posicionamento provocado, que Rodrigo não é 'anti' direitos trabalhistas e tampouco incapaz de perceber a sua própria condição de classe e de injustiça social. Ao conversamos sobre política, ele me disse que já votou no PT no passado, mas que na última eleição votou em Bolsonaro. Segundo ele, as mudanças feitas no primeiro governo de Bolsonaro foram positivas, uma vez que ele buscou dar mais autonomia para o setor privado, onde ele acredita estar a prosperidade. O que o atraiu para o funcionalismo público foi a

estabilidade: “Agora, se me oferecesse uma estabilidade no privado e também no público, eu voltaria para o privado” (Rodrigo, 2024).

O discurso do entrevistado é composto por muitas contradições. Para justificar seu apoio ao ex-presidente, ele se utiliza de uma perspectiva externa a ele mesmo e em nenhum momento como esse governo foi positivo em sua vida. É provável que Rodrigo seja uma vítima de um antipetismo, que não consegue perceber que em sua própria trajetória de vida, seu melhor momento de ascensão social foi nos governos do PT, antes da Lava Jato. Seu argumento é que ao votar, procura votar pensando no que ele acha que será melhor para o desenvolvimento do país. Ele não é um bolsonarista do tipo ideológico – pelo menos não pareceu ser durante a entrevista – utilizando argumentos gerais sobre a economia. Inclusive, o criticou pelas falas polêmicas: “Eu acho que Bolsonaro, ele pecava mais pelo que ele falava do que pelo que ele fazia. O famoso calado é um poeta, mas...” (Rodrigo, 2024).

Para compreender sua opinião acerca do governo atual, questiono-o sobre a conjuntura política contemporânea. Contudo, ele não tem muito a aprofundar sobre o tema, afirmando considerar a gestão “linear” e que não acompanha muito as notícias. Rodrigo não acredita nos telejornais, que ele acredita estarem corrompidos. Cita que, durante o governo Bolsonaro, quando tinha alguma queimada em florestas no Brasil “davam um jeito de associar a Bolsonaro”. Rodrigo não consegue estabelecer uma fala coerente sobre o que pensa sobre a política: em um momento, diz que os políticos deveriam pensar no bem comum, elogia ações filantrópicas e que o Estado deveria fornecer bolsas para que pessoas simples possam cursar medicina e melhorar a oferta de médicos no país, em outro momento, Rodrigo apresenta falas com tendências profundamente meritocráticas, sem correlacionar como essa ideologia ajuda a sustentar injustiças sociais.

Essas ideias e entendimentos sobre o Brasil ganham contornos mais claros quando ele compartilha o que pensa sobre a injustiça social. Para Rodrigo, o Brasil não tem justiça social e ele tem dificuldade de acreditar que existe um lugar no mundo onde de fato ocorra a justiça social. Na sua compreensão, a injustiça social é baseada em aspectos culturais:

> Eu não sei as outras culturas, mas aqui na nossa, a cultura nossa, geralmente é a cultura de levar vantagem. E isso, que o nosso é tão cultural e vem lá, acho que desde os portugueses com os índios já chegaram a levar vantagem de explorar o nosso senso de riqueza e prosperidade e de oprimir os outros. Eu até falo que eu acho legal a forma como os Estados Unidos foi colonizado: você vê que é um país próximo, um país que, até na cultura hoje, por exemplo, o cara estudou numa universidade particular americana e ele tem sucesso na vida. Aquele cara vai ser muito grato àquela universidade, vai fazer doações para aquilo, vai até investir, fazer doações para que outras pessoas sejam bolsistas, tenham as mesmas oportunidades que ela teve. Vai ser

> um crescimento agregado agora, uma demanda agregada agora aqui. Aqui ‘eu tô bem e o resto que não teve sorte, Deus pelos outros’(Rodrigo, 2024).

A tese do patrimonialismo, criticada por Souza (2023), manifesta-se fala do entrevistado como uma justificativa para perpetuação de uma cultura de exploração. Aparentemente, o problema do país está ligado à corrupção e a comportamentos culturais que demonstram ausência de solidariedade social. Como destacou Souza (2023, p.157): “[...] O personalismo e a égide do poder pessoal continuariam dominantes [...] Corrupção, golpes de Estado, pobreza, tibieza das instituições – todas as mazelas das sociedades periféricas podem assim ser explicadas por um único golpe”.

Em outro momento, Rodrigo (2024) demonstra toda a sua fé na ideologia da meritocracia: “Não que eu seja socialista, entendeu? Eu até penso que o sistema capitalista é o sistema assim... mais próximo da justiça. Até porque eu acho que as pessoas, o socialismo deixa as pessoas, principalmente quem é folgado, mais folgado ainda”. Para ele, as pessoas precisam ser remuneradas por aquilo que produzem, pois, sem isso, os indivíduos perdem a motivação para produzir. Ele próprio exemplifica essa lógica ao relatar sua desmotivação como funcionário público. Essa desmotivação pode ser interpretada como ausência de reconhecimento e do baixo prestígio social associados aos cargos de baixo escalão no serviço público. Logo, o entrevistado demonstra o desejo do “senso de importância” que relatou sobre a experiência no setor privado em Macaé. Para além das questões financeiras e de reconhecimento profissional, Rodrigo, enquanto sujeito que, segundo Souza (2023) pressupõe o “ser gente” como alguém com valor e dignidade, revela, ao longo da entrevista que tem outras aspirações: sua paixão por futebol e o sonho de cursas Educação Física, visando atuar principalmente no setor privado.

A análise dessa entrevista nos permite montar um quadro em que podemos compreender que o modelo de negócios das plataformas digitais tem atuado no Brasil de maneira a reproduzir um padrão de relações de trabalho já estabelecidas. Para Souza (2023), a legitimação da ordem social é a questão mais importante para compreender uma sociedade. É isso que permite que um mundo social injusto possa ser visto e aceito como único pela maioria das pessoas. Complementando essa perspectiva, Cardoso (2010b) nos atenta que a desigualdade social só é problemática para a ordem quando percebida como tal. Desse modo, a percepção da desigualdade como na narrativa e trajetória de vida do entrevistado, não gera sentido de injustiça a ponto de deslegitimar a ordem. Essa constatação representa um ponto importante para a construção de condições mais dignas no trabalho em plataformas digitais.

Souza (2023), a partir de Taylor, trata das consequências da ausência do reconhecimento social, que não se baseiam apenas no devido respeito a alguém, que é passível de atingir as pessoas com um 'autodesprezo' e feridas profundas, como a aceitação da situação de precariedade como legítima e até merecida e justa. É nesse sentido que o autor fala em naturalização da desigualdade na sociedade brasileira.

### 6.3 A frustração com o mercado de trabalho e a opção pela Uber

Valter Hugo é motorista de aplicativos e trabalha atualmente com a Uber e a 99. Ele mora em um distrito próximo à cidade Campos – RJ, mas é natural da Região dos Lagos no Rio de Janeiro. Hoje aos 47 anos, não tem muitos planos de mudança de profissão. Ele me conta que a sua trajetória profissional começou muito cedo, quando começou a trabalhar no setor hoteleiro de Búzios – RJ, primeiro como jardineiro e depois como subgerente de uma pousada. Mais tarde, mudou-se para Campos por conta da família da esposa com a qual é casado há 25 anos. No município campista, na antiga escola técnica federal, ele fez um curso de eletrotécnica, uma escolha de qualificação bastante comum na região, especialmente para homens de sua geração. A partir dessa formação, ele pretendia obter um posto de trabalho no setor offshore.

Filho de empregada doméstica e de pai draguista, Valter Hugo vivenciou uma infância marcada por constantes mudanças de domicílio decorrentes da ocupação de seu pai. Isso afetou diretamente sua trajetória educacional. Ele relata que, durante um ano, às vezes ele passava por três escolas diferentes. Diante disso, perguntei-lhe se ele acredita que isso o atrapalhou:

> Eu acho que atrapalhou um pouquinho, né? Porque a gente começa fazendo algum tipo de amizade, ou de repente gosta da escola e aí tem que sair. E aí atrapalhou sim, um pouquinho sim. Mas não culpo ele não, porque ele tinha que trabalhar, tinha que sustentar a família, como é que ia fazer, né?

Durante vários momentos da conversa ele demonstrou que a família tem um valor muito importante na sua vida, estrutural. Evangélico de denominação batista, ele tenta passar valores de respeito mútuo aos filhos, além de fornecer suporte para os seus estudos. Sua filha de 19 anos faz uma graduação na universidade federal e seu filho quer ser engenheiro mecânico e faz um pré-vestibular gratuito no Instituto Federal.

Após ter feito o curso técnico e apostado nesse caminho profissional, Valter Hugo teve um emprego de hotelaria *offshore*, e embarcava com frequência. No entanto, a realidade se mostrou diferente do esperado:

> Eu trabalhava embarcado, né? Eu fui pra lá pra poder ver se eu conseguia ir pra minha área, da qual eu tinha estudado [eletrotécnica]. E aí, cheguei lá. Não era como... as pessoas me falavam que era, né? Então, eu tentei, fui em várias entrevistas e tal, e as pessoas, os empregadores hoje, se você não tiver uma experiência longa, eles não contratam pra esse tipo de coisa não. Então, eu tentei, tentei, durante sete anos e quando veio uma chance que era pra eu conseguir o que eu queria, eu acho que eu não fui bem sucedido no processo seletivo.

O processo seletivo em questão era de outra empresa, em que uma amiga, gerente da plataforma em que trabalhou, o indicou para esse programa. Ele precisava estudar quatro meses para esse processo seletivo e pedir demissão do emprego. Valter Hugo apostou nisso e "caiu na Uber":

> Durante esses quatro meses eu, assim, tirei as notas boas, aprendi o que tinha que ir a empresa pagando, né? Mas depois disso a empresa chamou algumas pessoas, bem pouquinhas, infelizmente meu nome não tava na lista. E aí foi aonde eu caí no Uber, fiquei até hoje.

Ele era um trabalhador *offshore* precarizado, o que é comum na região da Bacia de Campos (RJ). Ao ser indagado se o trabalho embarcado era satisfatório e sobre os motivos que o levaram a migrar para o transporte por aplicativos, Valter Hugo inicia seu relato resgatando sua relação com a atividade laboral daquele período. Ele responde que não, começando pelo fato de que a plataforma de petróleo é uma "bomba relógio" e muito perigosa. O salário que recebia da empresa terceirizada não era bom; a vantagem para ele era o plano de saúde, o vale alimentação e os 15 dias desembarcado para fazer o que desejasse, inclusive passear com a família. A outra empresa, para qual tentou o curso e o processo seletivo, oferecia uma perspectiva melhor: "Agora, já nessa empresa que eu estava tentando entrar, sim, aí o salário era bom, era o triplo do que eu ganhava, e o vale de alimentação também. E era assim, o que eu almejava chegar aonde eu queria, mas infelizmente não foi e Deus sabe das coisas..."

Depois dessa experiência frustrante, Valter Hugo desistiu de tentar um emprego embarcado. Ao começar a trabalhar como motorista da Uber, ele percebeu que tinha mais qualidade de vida, mais tempo com a família, mais flexibilidade e, dessa forma, também ajuda os filhos no transporte do dia a- ia para ir para faculdade, curso e o que mais eles precisarem. Com a flexibilidade também geográfica, durante o verão ele vai para a cidade de Búzios – RJ, onde moram os pais, e lá trabalha como motorista de aplicativo; e, como a cidade fica com

movimento turístico nessa temporada, é um lugar melhor para aumentar os rendimentos. Essa migração interna não é incomum no Brasil, os motoristas de aplicativos viajam para cidades que recebem muitos turistas no verão para aproveitar o fluxo de pessoas para aumentar o rendimento.

Embora reforce a flexibilidade como um ponto positivo, relata que há dias que trabalha 14 horas no carro, alternando com alguns intervalos. Um dia comum para ele começa às 6:30 da manhã, levando a esposa no trabalho. Assim, ele fica no centro da cidade e liga o aplicativo da Uber. Ele buscou adaptar o seu tempo de trabalho aos compromissos da esposa e dos filhos, reforçando que o transporte público na cidade é muito ruim.

> Eu saio de casa às 6h30, deixo a minha esposa, fico rodando até a hora que ela sai. Ela sai às 5h da tarde. E a minha filha, como ela faz jovem aprendiz, ela sai 4h30 da tarde, eu pego a minha filha, pego a minha esposa, deixo a minha filha na faculdade e levo a minha esposa em casa. E aí, como alguma coisa, tomo um banho, ligo o aplicativo de novo, volto pra rua de novo. E fico até a hora que ela fala pra mim, pai, tô liberado. Aí vou lá buscar.

Ele considera seu cotidiano bem puxado, e por isso tenta não trabalhar nem sábado e nem domingo. Como é costume a outros motoristas de aplicativos e entregadores no Brasil, ele tem uma meta diária a ser batida para que consiga ter um rendimento razoável. Essa meta para ele é de R$300,00 livre. “O que é livre”? – Pergunto. “Livre assim eu gasto em média 100 a 110 reais de GNV. Com esse R$110 de GNV eu tenho que fazer R$300. É a minha meta. Para valer a pena” (Valter Hugo, 2025). Ele complementa que essa é uma meta alta, e que, quando chega sexta feira e ele ainda não atingiu a meta, ele trabalha no sábado para atingir.

A vida do motorista de aplicativos no Brasil é de constante autogestão, a qual é necessária muita autodisciplina, uma característica de classe que Valter Hugo pôde construir ao longo de sua trajetória. As jornadas de trabalho de até 14 horas que Souza (2012) identificou ao problematizar a “nova classe trabalhadora do Brasil” encontrada em diversas atividades profissionais e em diversas regiões do país equivalem a uma superexploração da mão obra que se tornam aceitáveis pelo discurso do “empresário de si mesmo”.

Além disso, busquei compreender como o entrevistado tomou consciência da necessidade de estabelecer essa meta. Ele relatou que foi necessário aprender: estudou como escolher as corridas e foi compreendendo aos poucos o que fazer e o que não fazer para não ter prejuízo e manter algum padrão de renda e segurança. Em sua visão, um motorista que, após quatro anos de atividade, não tenha adquirido tal competência, deveria parar de trabalhar. Essa atitude é o que se espera em um sujeito neoliberal. De acordo com Dardot e Laval (2016), o sujeito deve cuidar constantemente para ser o mais eficaz possível, mostrar-se envolvido,

aperfeiçoar-se por uma aprendizagem contínua e aceitar a flexibilidade exigida pelas mudanças impostas pelo mercado.

Durante os últimos quatro anos, Valter Hugo relata que só trabalhou exclusivamente como motorista de aplicativos, tendo tentado uma vez ou outra um cargo como técnico. Depois de um tempo, ele parou de tentar: "Eu parei mesmo de mandar currículo, de conversar com alguns amigos também que trabalham na área, aí eu desisti, eu até tô no Uber, eu acho que eu vou ficar nele aí. Por enquanto, não tem nada na minha mente que me faça mudar não. Talvez um concurso. "

O desânimo e a desistência de Valter Hugo dizem mais sobre as condições de trabalho que lhe são oferecidas no Brasil do que sobre sua personalidade e anseios. Ao contrário, quando conversamos sobre os valores importantes para realização pessoal, Valter Hugo enfatiza a importância de buscar mudança quando a situação atual não traz satisfação.

Para ele, o único ponto positivo do trabalho como motorista de aplicativo é a flexibilidade. Ele reconhece que apesar de não ter um chefe o pressionando para trabalhar, existe uma pressão interna que o faz ser produtivo, demonstrando também o que o Dardot e Laval (2016) contextualizaram sobre a modelagem da sociedade pela gestão empresarial, que está implícita no modelo de trabalho que envolve as plataformas digitais. Segundo os autores, "o efeito procurado pelas novas práticas de fabricação e gestão do novo sujeito é fazer com o que o indivíduo trabalhe para a empresa como se trabalhasse para si mesmo, e assim, eliminar qualquer sentimento de alienação e até mesmo qualquer distância entre o indivíduo e a empresa que o emprega" (Laval, Dardot, 2016, p.327). Nas palavras do entrevistado:

> O resto, por exemplo, a Uber, ela não paga o IPVA, ela não faz a manutenção no carro, o combustível é por minha conta. Então, *não tem outra coisa positiva* a não ser a flexibilidade de você conseguir um tempo de qualidade de vida melhor e tal, não ter aquela pressão de CLT. Você tem que fazer isso, fazer aquilo. Não tem. Mas eu mesmo com essa meta, *essa meta que eu coloco pra mim, eu acabo me pressionando também a trabalhar porque as contas vem*, não para de vir, você tem que pagar e tal. Então as coisas agora, tá bem embolado agora porque esse acidente aí eu tô tentando colocar em dia, então a minha meta agora vai ser maior um pouquinho. Talvez eu tenha que trabalhar mais sábado, mais domingo, para poder conseguir botar as coisas como estava antes do acidente (Valter Hugo, 2025, grifo da autora).

Solicito ao entrevistado que ele relate como foi esse acidente de carro e como isso lhe prejudicou. Desde que o convidei para a entrevista, demorei a conseguir marcar justamente porque ele estava sem o carro e porque mora afastado da cidade. O acidente ocorreu numa via movimentada no centro de Campos, onde uma pessoa bateu no carro dele e causou um prejuízo de aproximadamente três mil reais. Por consequência, Valter Hugo precisou ficar trinta e quatro dias sem trabalhar. Pergunto se ele tinha alguma reserva para lidar com esse imprevisto:

> Valter Hugo: Não, isso aí eu tive que pegar emprestado, ligar pra mamãe, mamãe me ajuda e é isso.
> Thalita: E seu carro era quitado ou você estava pagando parcelamento?
> Valer Hugo: Não, não estava pagando ainda. Eu pago dois mil reais por mês daquele carro. Agora falta quatro prestações pra acabar, graças a Deus. Mas, é, e por isso que eu estou muito assim, imprensado, porque a minha vida estava controlada. eu sabia quanto eu ganhava, eu sabia que a unha podia gastar, só que aí do nada acontece um negócio desse (Valter Hugo, 2025).

Como forma de amenizar a informalidade e a insegurança inerentes à atividade, Valter Hugo optou por "formalizar-se" como Microempreendedor individual (MEI). Essa condição legal lhe garante alguns direitos trabalhistas e previdenciários. No entanto, ele relata que essa formalização não é suficiente para garantir, por exemplo, que ele receba auxílio financeiro enquanto o veículo estava no conserto. Pergunto: "Isso não deveria ser algo que a empresa deveria cumprir? " E ele responde resignado:

> É, pois é, mas não. Manutenção, higiene, combustível, tudo é por nossa conta. Então, querendo ou não, aí a sua pergunta é pertinente, porque a única coisa que eu vejo de bom aí é a flexibilidade que você tem de ficar mais tempo com a família, só isso. E fora isso, só tem gasto.

Ele relata que não sofreu nenhum acidente que tenha se machucado e que a sua esposa diz que ele está "modo X-Men" pois consegue prever o que pode acontecer numa situação de trânsito. Me chamou a atenção e a livre associação que faz do seu próprio corpo e o seu veículo de trabalho: "Mas também dirigindo todo dia, 16 horas, 14 horas por dia, não tem como a pessoa não...Você já começa a ver em volta, como se fosse uma coisa decorada, o carro já faz parte do seu corpo. "

Durante a entrevista, destacou a preferência por trabalhar para a plataforma Uber do que a 99, a segunda, pelo seu relato, deixou-o em situações de insegurança – levando-o para locais perigosos na cidade:

> Eu não gosto muito de falar isso não, porque as vezes a pessoa acha que a gente tá escolhendo a passageira ou pessoa, né? Mas o público da 99 é um público meio ruim de trabalhar. Primeiro porque o aplicativo me leva pra alguns lugares que muita área de risco, né? E segundo que é um pessoal que quebra o carro, suja o carro. Já Uber não. São pessoas mais bem-educadas, conversam com a pessoa melhor, te tratam melhor. Eu ganho até, às vezes, caixinha que o pessoal bota lá no aplicativo que eu nem sei. Às vezes chega a mensagem lá dizendo, "ah, fulano colocou lá mais 5 reais pra você" Então eu prefiro trabalhar com a Uber nesse sentido.

Os perigos a instabilidade do trabalho perpassam o relato de Valter Hugo em vários momentos da entrevista. Aos 47 anos, ele confessa sentir angústia sobre a incerteza do futuro,

sobre a própria capacidade de continuar dirigindo e de sustentar a família, sabendo que a aposentadoria pela formalização de MEI será mínima. A incerteza diária de atingir suas metas financeiras é uma constante. Como trazido por Sennett (2015, p.33): "O que é singular na incerteza hoje é que ela existe sem qualquer desastre histórico iminente; ao contrário, está entremeada nas práticas cotidianas de um vigoroso capitalismo. "

Para ilustrar essa incerteza, Valter Hugo afirma que o valor que a plataforma paga pelas corridas não é um valor justo, pois não considera os custos envolvidos para o motorista e também afirma que não existe uma ajuda efetiva da plataforma caso aconteça alguma coisa com o motorista ou com o veículo:

> O espaço que tem no aplicativo é, por exemplo, você foi assaltado e de vez em quando eu acho que chega também pra vocês, porque você tá parado muito tempo. Onde você está no engarrafamento, aí ficou parada. Aí a única pergunta, está tudo bem? É a única coisa que ela pergunta pra você. Se você falar que não está bem, beleza. Vão te conectar com a política e é isso. E acabou.

Mesmo ciente de sua condição insegura e precária, ao ser questionado sobre a proposta de regulamentação dos motoristas de aplicativo, ele responde que não acompanhou muito, e também que o que superficialmente ele soube, é que a proposta não seria vantajosa para a categoria. Ele compara com alguns benefícios que os taxistas têm, por exemplo, para comprar um veículo com desconto, mas não tem perspectiva de que isso possa vir a ser uma política das plataformas digitais. "Então iria favorecer em quê? A gente ia acabar pagando imposto sobre os que a gente trabalha, talvez a gente ganharia até menos do que ganha hoje" (Valter Hugo, 2025). Ao ser indagado sobre direitos trabalhistas e previdenciários, ele afirma que contribui mensalmente como Microempreendedor Individual (MEI) para garantir essa proteção. Vemos, portanto, uma falta de engajamento político para pensar e propor melhorias para si e para a categoria, ainda que a insatisfação seja evidente.

Além disso, a fala espontânea do entrevistado quando pergunto o que ele reivindicaria de melhoria no seu trabalho é unicamente sobre o valor da tarifa que a plataforma repassa ao motorista. Apenas quando o provoco a refletir sobre outras questões é que ele sugere outras reivindicações:

> Thalita: Você não reivindicaria, por exemplo, poder comprar um carro com auxílio? Ou que a empresa desse o carro para trabalhar?
>
> Valter Hugo: Seria um sonho, né? A empresa deve dar um carro para a pessoa trabalhar, seria um sonho mesmo que ela ficasse com a parte de manutenção. Isso seria bom. Agora, por exemplo, a gente que trabalha já há algum tempo, eu acho que a gente poderia ter mais direito de algumas coisas, tipo um carro elétrico, por exemplo. Um carro elétrico hoje, eu gasto 3 mil reais de combustível por mês. Um carro elétrico eu gastaria 350 reais por mês. Então olha só o que sobraria pra mim. Então a Uber, já

> que ela é uma plataforma mundial e ela poderia fazer isso de alguma forma, mesmo que seja para a gente pagar, mas de alguma forma. O carro está aqui e você vai pagar x por mês. Você vai pagar x por mês e não vai precisar dar entrada de nada e o carro vai trabalhar. Aí, né*? Seria um sonho, mas assim, é um sonho meio que impossível de acontecer* (Grifo da autora).

Além disso, ele relata que seria importante ter um ponto para que os motoristas pudessem ir no banheiro e se alimentar e que a Uber poderia, em um centro urbano como Campos, ter locais oficiais para que os motoristas pudessem aguardar as corridas, com placas de sinalização – como os antigos pontos de taxi com fiscalização. Isso evitaria que os motoristas fossem multados por parar em local indevido. O entrevistado relata que há pouco tempo levou uma multa por estacionar em lugar indevido no valor de R$293,00 – próximo a sua meta diária de R$300,00. "Foi um dia de trabalho perdido" – ele disse. Para ele, a Uber tem força para fazer com que os municípios se adequem a esses pontos urbanos para os motoristas, mas não fazem. "Então o motorista que se lasca, se ele for multado lá" (Valter Hugo, 2025).

A perspectiva do "sonho impossível", trazida por Valter Hugo, aborda a falta de esperança política no âmbito do real, associando-se a uma descrença nas possibilidades concretas de transformação social. Sob a ótica da psicologia social e do trabalho, essa postura pode ser interpretada como uma expressão de sofrimento psíquico "reflexos de uma dinâmica social que coloca a razão econômica acima da razão política" (Ferreira, 2007, p.130) e refletem comportamentos adoecidos, não apenas pessoal, mas coletivo. De acordo com Ferreira (2007, p.130), essa razão,

> Exacerba e dissimula a lógica dos fins que justificam os meios, a lógica do predomínio das ações de curto prazo, das identidades constituídas via capacidade de consumo, da banalização da injustiça social. Esse processo leva à precarização do trabalho e seus efeitos maléficos: intensificação do sofrimento subjetivo, neutralização da mobilização coletiva, estratégias defensivas do silêncio, da cegueira e da surdez, ao individualismo e ao adoecimento.

Com tantas ideias que poderiam se concretizar em luta política para a sua categoria, pergunto a Valter Hugo se ele conhece alguma associação ou sindicato de motoristas de aplicativos e se ele teria interesse em fazer parte para reivindicar essas pautas.

> Valter Hugo: Os sindicatos hoje no Brasil, é meio que uma piada, né? A gente falar assim, né? É até ruim falar isso, mas é verdade, é meio que uma piada, mas se tivesse eu tinha interesse sim, porque é uma coisa que fortalecia a categoria e que de repente no futuro poderia render algum fruto pra nós, né?
>
> Thalita: E você já participou de algum protesto assim, por melhor tarifa?
> Valter Hugo: Não. Já fizeram uma paralisação aí, mas é como ninguém meio que deu

> bola eu não participei não. Eu fui trabalhar porque eu tinha as coisas pra pagar. Então eu não parei não. Aí não sei se eles fizeram.

A descrença política do entrevistado fica mais clara quando entramos no tópico sobre política e justiça social no Brasil. Ele afirma veementemente que não há justiça social no Brasil, que somos um exemplo de má distribuição de renda e que "A politicagem no Brasil hoje é muito ruim, né? É muito... vendo só o lado deles e não veem o lado que é do trabalhador". Ele cita que naquela semana viu uma reportagem de um político sobre o salário mínimo: "o cara falar que um salário mínimo dá pra uma pessoa sobreviver adequadamente é uma mentira, né?" E continua sobre a sua constatação que o salário mínimo praticado no Brasil é incapaz de fornecer uma vida digna aos trabalhadores:

> Pois é, então, aí eu fiquei vendo aqui, eu falei, cara, isso daí é, tá insultando a minha inteligência, porque na minha casa, por exemplo, quando eu vou no mercado, a minha compra tá com mil e tantos reais, já foi o salário. E aí eu não vou tomar remédio, eu não vou vestir, eu não vou sair, fazer um lazer com a minha família, eu não vou fazer mais nada. É só mesmo pra poder pagar. E a pessoa que paga aluguel, por exemplo, faz o que? Da vida. Com 1.500 reais. Então, eu acho que justiça social no Brasil não existe, não. Eu acho que deveria, assim, mudar muita coisa. É claro que começar pela essa politicagem aí, essa vergonha aí, vergonhosa.

Como reflexo desse posicionamento, Valter Hugo revela que não vota em nenhum representante político há dez anos. Sob sua ótica, o eleitorado, de maneira geral, carece de consciência coletiva ao votar, o que o levou a desacreditar no valor do voto e a se afastar do processo eleitoral.

> Então, o que eu entendo do voto? Eu entendo que o meu voto tem que favorecer uma maioria. Se o meu voto favorecer apenas eu ou uma minoria, então eu não tô votando, certo? Então pra quê que... Você entende? É uma coisa que eu desisti de... Enquanto as pessoas não começarem a raciocinar dessa maneira, então pra mim não vale muito a pena, né? Se eu pudesse, eu nem ia.

Apesar ser evangélico de denominação batista, ele relata que nada que venha a ser falado na igreja sobre política o influencia. Ele acredita que não se deve misturar esses assuntos e sobre o apoio massivo à Bolsonaro das denominações evangélicas, ele relata:

> Eu, na verdade, o que eu senti foi vergonha. Vergonha de ver algumas pessoas até ditas, né, os caras cristãos que eram, não sei o que, conhecidos na mídia e os caras fazendo isso tudo aí, envergonhando o Evangelho, eu senti que foi vergonha desse povo. Porque, como assim, sabe? Acho que a pessoa que se diz crente, né? Que se diz cristão e conhece a Bíblia, ela não faz o que esse povo está fazendo. Então, o que eu senti foi vergonha.

A falta de mudança concreta na vida cotidiana também é um fator de descrédito na política. Apesar de ter uma fala que pressupõe o bem coletivo e a razoabilidade, sente desilusão e acredita que o voto popular é muitas vezes "preso" a pequenos favores, em vez de focar no bem da maioria. Nesse sentido, para ele importa pouco quem está no poder. A incerteza do dia-a-dia se impõe: “eu saio de casa com o aplicativo zerado e eu não sei se eu vou chegar e já começa uma angústia, alguma coisa que me faz assim, nossa, eu tenho que correr, vamos embora (...)”.

A experiência de incerteza do cotidiano demonstra o quanto essa atividade é individualizante e o quanto reflete um tipo de “patologia social” (Habermas, 1997; Freitag, 2004 *apud* Ferreira, 2007). Para Habermas, “a patologia da *dissociação* refere-se à percepção de que os processos sociais da vida cotidiana são desconectados do sistema produtivo (Ferreira, 2007, p.30) ”. Nesse sentido, as pessoas percebem a economia e o poder como leis imutáveis e assumem uma postura submissa às leis do mercado e à burocracia estatal contra as quais “nada há a fazer” (Ferreira, 2007).

## 6.4 Microempreendedor e motorista de aplicativos: um tipo ideal de batalhador brasileiro

Conheci o entrevistado Caio como motorista de aplicativo, após ter solicitado uma viagem no aplicativo da Uber. Como o percurso era longo, conversamos bastante e os fragmentos de sua história de vida suscitava que ele seria um sujeito importante para a pesquisa. Caio possui 35 anos de idade, trabalha como motorista de aplicativos para a empresa Uber e, paralelamente, gerencia uma hamburgueria *gourmet* em parceria com a esposa. Ao realizarmos a entrevista, logo na primeira questão pude retomar um ponto abordado em nossa conversa, sobre ele ser filho de empreendedores, e, por isso também se identificar como tal.

Segundo o seu relato, durante a nossa conversa ele teve um “*insight*” e passou a refletir que sua família é uma família de empreendedores. Seus avós maternos, por exemplo, possuíam uma banca no mercado municipal de Campos. Após o divórcio da avó, ela mudou-se para o município vizinho, em Grussaí, onde iniciou um negócio de mercearia que durou muitos anos. Tempos depois, a avó transformou o espaço de uma residência em quitinetes para a locação. A mãe de Caio trabalhava como costureira autônoma, prestando serviços para grandes marcas de confecção da cidade. O pai, por sua vez, trabalhava como caminhoneiro, mas também auxiliava no trabalho de costura.

Caio explica que a mãe trabalhava como autônoma, sendo remunerada conforme a quantidade de peças produzidas. Desde a infância, ele ajudava a família em atividades laborais, tendo iniciado a vender picolés com oito anos de idade. Na adolescência, passou a ajudar o pai na costura, cortando e organizando as peças. Essa vivência foi tão marcante que, atualmente, ele narra essa história como o momento inicial do seu ímpeto empreendedor.

Ao contar sua trajetória profissional, o entrevistado deixa claro que quase toda a sua vida profissional até ali foi como autônomo, tendo tido apenas três patrões ao longo da vida. Esclarece que não gosta de "trabalhar para os outros", principalmente quando há desrespeito ou pressão excessiva:

> Eu comecei a realmente a empreender na minha vida porque eu nunca fui muito fã de trabalhar para ninguém. Eu sou uma pessoa que é justa, se um patrão me tratar mal ali na frente de alguém eu não vou gostar e vou também de tratar ele mal na frente dos outros...não quero nem saber porque se ele me destratou... abriu a porta para destratar ele também.

O que Caio destaca, portanto, é que ele não aceita humilhação, razão pela qual ter o próprio negócio lhe pareceu ser o melhor caminho para se livrar de um trabalho indigno (Maciel, 2006). Contudo, ele reconhece que precisou "engolir sapos" em empregos anteriores por necessidade financeira. Atualmente, sua narrativa é que a sua vontade de empreender veio da sua própria personalidade e do modelo de trabalho no qual ele cresceu. De certa forma, sua percepção está correta: é o que Bourdieu (2021) conceitua como "disposição econômica", incorporada por meio da socialização familiar, bem como nos achados empíricos de Souza (2012) sobre a classe denominada por ele como os "batalhadores" do Brasil.

Diante dessa socialização familiar e da trajetória educacional de Caio, há poucas expectativas de mobilidade social que não passem pela ideia de empreender e ter um pouco de sorte. O entrevistado estudou em diferentes escolas públicas da cidade e não prosseguiu com os estudos após terminar o Ensino Médio. Seu primeiro emprego foi em uma loja de informática; depois, atuou como vigilante por cerca de um ano — ocupação com a qual, contudo, ele relata não ter tido afinidade. Sua melhor experiência profissional ocorreu em uma empresa prestadora de serviços à Petrobras, no entanto, essa contratação teve curta duração, visto que, assim como o motorista Rodrigo, Caio sofreu as consequências da Operação Lava-Jato e as demissões em massa que dela decorreram.

Após a sua demissão dessa empresa, Caio abriu o seu primeiro negócio: um comércio de açaí que manteve por cinco anos, até se casar e decidir abrir uma clínica odontológica com a esposa, que é profissional dentista. O negócio sofreu com pandemia e as restrições, e eles

precisaram fechar a clínica. Mais uma vez, Caio precisou se reinventar em meio a dívidas, incertezas e a chegada do primeiro filho. O próximo emprego de Caio foi em uma lanchonete bem movimentada, onde aprendeu a fazer hambúrguer. Foi essa experiência que desencadeou no momento atual.

Atualmente, Caio se divide entre o próprio negócio e o trabalho como motorista de aplicativo: é proprietário de uma hamburgueria que funciona no período noturno, cinco dias por semana, operando exclusivamente no sistema de *delivery* e retirada. Seu cotidiano envolve a compra de insumos para a produção da hamburgueria e o trabalho de motorista da Uber no horário de 10h às 17h, momento em que interrompe as atividades para buscar a filha na escola. Caio relata que tem trabalhado na Uber quase que diariamente, especialmente agora com a chegada do segundo filho e o consequente aumento nas despesas familiares. Sua esposa trabalha em um consultório e o ajuda com os pedidos da hamburgueria. O esforço extraordinário comum aos "batalhadores" trouxe resultados: "Deus abençoou nossa hamburgueria e abençoa o consultório também. A gente conseguiu levantar um pouco de dinheiro conseguimos comprar um carro bom que aí comecei a trabalhar de Uber" (Caio, 35).

A jornada de trabalho como motorista da plataforma digital Uber varia entre 6 a 8 horas diárias, podendo chegar a 10 horas nos dias em que a hamburgueria não está aberta. Em uma ocasião, relata que ficou quase 12 horas conectado, limite colocado pela plataforma. Pergunto se ele sente que tem flexibilidade: "Pior que não, porque se a pessoa quer fazer o dinheiro tem que estar na rua. Aí são 10 horas trabalhando" (Caio, 35).

Caio relata os diversos desafios do trabalho como motorista de aplicativos. Ele também trabalha com metas diárias, que costuma variar, mas fica em média em R$200,00 por dia, retirando o valor do custo com combustível. Ele relata que nem toda corrida compensa:

> Eu não faço corrida em lugar perigoso [...] às vezes então você não a gente não pode ficar aceitando toda a corrida porque nem toda corrida compensa. Aí para você tirar combustível manutenção, às vezes não a conta não fecha então a gente acaba meio tendo que escolher [...] Fui aprendendo isso na prática. Bati muito cabeça. Quando toca no aplicativo, aparece o endereço muito rápido. Aí se você papa mosca, vai levar mais 10 minutos na rua parado (Caio, 35).

A forma de trabalhar por receber por corrida, ou seja, a "remuneração por peças" não causa estranheza alguma em Caio. Como sua mãe recebia por peça e produtividade prestando serviço como costureira, ele recebe por corrida para trabalhar para a empresa-plataforma Uber.

Apesar dessa naturalização, Caio pensa sobre o futuro e sobre sua segurança pessoal e familiar. Ele é formalizado como MEI na hamburgueria, e colocou o transporte como atividade secundária. Seu plano futuro é viver apenas desse negócio e fazer dela uma empresa rentável:

> A ideia é essa e a gente viver disso tanto eu quanto minha esposa se ela quiser trabalhar de dentista, ela vai trabalhar, mas na minha cabeça a gente não vai precisar porque vai chegar em um nível que a hamburgueria vai ficar num nível tão bom que ela não vai precisar disso.

Para isso, reconhece que o negócio precisa de investimento, inviável no momento familiar e, pelo fato da empresa ser recente, ele não tem boas condições de acesso ao crédito para expandir o negócio. Quando pergunto se ele acredita que existe justiça social no Brasil, ele responde que não. Diz que vê o brasileiro como desconfiado, pouco cooperativo e o país desigual no que diz respeito as oportunidades. Cita sua própria trajetória como exemplo:

> A minha família é uma família que não vou falar que é pobre, mas é humilde. A gente não tinha condição de pagar uma faculdade para mim e tal. Só minha irmã que tem faculdade que ela fez para ser professora de escola. Eu não consegui passar... acabei não fazendo faculdade, então eu não tive tantas oportunidades. Mas eu também não tinha estudo suficiente porque eu estudei muito em escola municipal e estadual e eu também não era aquele cara que a família incentivava ali 'ó, estuda que você vai mudar de vida'. Eu aprendi isso com a minha esposa porque os pais dela ficavam ali em cima dela pra ela estudar pagar a faculdade, e ela conseguiu se formar vindo de uma família negra. Então além da oportunidade, vi que tem que ter incentivo.

Caio descreveu o que Souza (2012; Souza, 2018) mostrou sobre as diferenças da socialização típica de classe na importância da transmissão familiar dos valores necessários ao sucesso escolar. Sua esposa também tem um papel fundamental em cuidar da parte burocrática do negócio. Além disso, é à esposa que Caio pede referência quando entramos no assunto da política. Ele afirma que não acompanha muito o tema, mas acha ruim a divisão que paira sobre o Brasil. Não se vê como de esquerda ou direita, prefere votar pelas ideias que os candidatos oferecem: "No caso por exemplo a Lula eu senti que estava com a ideia melhor para nós. Lula é esquerda, né amor?" (Caio, 35). Nesse momento, ele se referiu a esposa, aguardando sua aprovação.

> Ele também teceu críticas ao Bolsonaro e sua gestão da pandemia: "O outro lá Bolsonaro fez umas maluquices na pandemia paz, fiquei com ódio. Então, eu não vou apoiar esse tipo de parada. Mas teve muita gente que rachou o Brasil literalmente essa parada de esquerda direita agora nesses últimos anos, e eu sei que não é o caminho. O que eu acho é que o caminho era tipo tentar pensar no Brasil.

No que diz respeito aos seus valores pessoais e à religião, Caio destaca que sua religião "é Deus", que é católico, mas não sente necessidade de frequentar os ritos da igreja, pois vive

a religiosidade em sua própria família, conversando sobre o assunto, e fazendo orações, – algo que também busca transmitir aos filhos. Caio procura ser uma pessoa honesta, respeitosa e batalhadora e a breve história de vida relatada mostra uma trajetória típica de boa parte dos brasileiros: marcada por altos e baixos, resiliência e forte influência familiar. Aqui, a flexibilidade é uma necessidade, um *ethos* de sobrevivência.

## 6.5 Os entregadores de "aplicativos" no Brasil: trajetórias estáticas de classe e banalização de riscos

Diversas empresas-plataforma de entrega de alimentos, restaurantes e medicamentos são populares no Brasil, sendo o Ifood a mais popular entre elas. Slee (2017) considera que esse tipo de hegemonia torna a empresa uma "vencedora" no ramo em que atua. É considerada atualmente a principal empresa de entregas que atua no Brasil (Fairwork, 2025). A empresa é brasileira e se apresenta como uma empresa de tecnologia, assim como as outras corporações do setor que atuam no Brasil e assumem esse discurso favorável aos seus interesses. Além disso, o discurso em relação ao trabalho se baseia principalmente na ideologia do empreendedorismo, sua lógica de atuação, entretanto, é a superexploração do trabalho. De acordo com a pesquisa mais recente Fairwork (2025), outras empresas do ramo, como Rappi e Ameflash, seguem a mesma lógica.

A regulamentação dos direitos dos trabalhadores dessas empresas-plataforma caminha a passos lentos, mesmo com a tentativa de avançar politicamente nesse sentido no governo Lula 3. A criação do Grupo de Trabalho para discutir a regulamentação do trabalho em plataformas não avançou na categoria dos entregadores por falta de consenso (Agência Senado, 2025). Na categoria dos motoristas de aplicativos, apesar do avanço no debate e na edição do Projeto de Lei, pode-se dizer, conforme o relatório Fairwork (2025, p.10), que "no contexto brasileiro, é comum que pautas sejam cooptadas por representantes de empresas, reduzindo-as a uma "regularização da falta de direitos".

A precariedade acentuada na categoria dos entregadores pode ser pensada a partir da tese de que os recursos na sociedade são distribuídos de acordo com a estima de determinado grupo social ou indivíduo. Tal concepção é discutida por Souza (2023) no Brasil, a partir de Max Weber, Charles Taylor e Pierre Bourdieu.

> Existem em todos os países do Sul global imensos contingentes de pessoas a quem falta não apenas o senso estético dos burgueses, mas também as condições mínimas

> para a inclusão no mercado de trabalho competitivo, condenadas ao trabalho muscular desqualificado, ao desemprego e ao crime. Entre nós e em tantos outros países periféricos o problema é mais embaixo. O limite aqui não é meramente "estético", mas direta e indiretamente "moral". Trata-se da possibilidade ou não de reconhecimento da humanidade dessas pessoas. Daí ser tão importante se saber o que faz gente ser tratada como gente, e inversamente, o que faz com que gente possa ser tratada como subgente (Souza, 2023, p.28)

É isso que explica, para o autor, a persistência de níveis tão abissais de desigualdade. Lembremos que a categoria dos entregadores brasileiros é caracterizada por jovens, do sexo masculino, com cor de pele preta e parda (Ação cidadania, 2025) e, como podemos depreender a partir de outras pesquisas, advindos de uma origem de classe também da precariedade, informalidade e negação de reconhecimento social.

Diante desse cenário, trabalhadores se organizam em diversas frentes reivindicando melhores condições de trabalho (Fairwork, 2025), como as manifestações que ocorreram em 31 de março de 2025 e 1º de março de 2025 chamadas de "Breque dos apps". De acordo com Gonsales (2025): "A principal reivindicação do Breque foi o aumento da "taxa mínima de entrega" para R$ 10,00 e um adicional de R$ 2,50 por quilometro rodado, além da limitação do raio de ação dos ciclistas para 3 quilômetros". Essa pauta demonstra as necessidades materiais básicas sobrepostas às questões de direitos e reconhecimento.

Em agosto de 2025, o Ifood realizou o evento Ifood Move na zona sul da cidade de São Paulo voltado para o público empresarial, especialmente executivos do setor e proprietários de bares e restaurantes. Segundo o próprio site da empresa, "em dois dias de evento, especialistas nacionais e internacionais vão compartilhar experiências e aprendizados com empreendedores" (Ifood, 2025). Na entrada do evento, entregadores que trabalham para o iFood fizeram um protesto por melhores condições de trabalho. Em reportagem conduzida pela Folha de S.Paulo, os trabalhadores reclamaram que não foram convidados para a atividade. Em vídeo, o CEO do iFood disse que o evento teve a presença de vários entregadores e que a iniciativa era aberta. Entretanto, ele não menciona que os ingressos custavam mais de R$ 1.000,00, o que, tecnicamente, exclui toda a categoria de trabalhadores. Na reportagem, os entregadores dizem se sentir desvalorizados e lutam pelo aumento da tarifa de R$ 10,00 por entrega (Gercina, 2025).

As análises de entrevistas com entregadores a seguir buscam compreender a trajetória de vida, destacar o cotidiano e as condições de trabalho desses trabalhadores, analisando esse cenário do trabalho em plataformas digitais em um contexto mais amplo de desigualdades persistentes no Brasil.

## 6.6 A figura do motoboy “raiz” e o trabalho como entregador de aplicativos

Conheci Apolo através de um colega da Pós-Graduação que citou o trabalho de entregador de seu amigo em um debate em sala de aula. Apolo foi muito aberto à possibilidade de entrevista: me disse desde o primeiro contato: “a gente também quer ser ouvido”. Marcamos a entrevista para um sábado de manhã porque era fora do seu horário de trabalho. Apolo é um jovem negro de 29 anos, entregador autônomo e entregador do Ifood, simpático e politizado, ele foi um dos entrevistados mais inteligentes que pude conhecer, daqueles que provocam no pesquisador temas que sequer tinham vindo à tona. Apolo apareceu no local que marcamos em sua moto de trabalho. Ele é nascido e ainda residente da região de Guarus, área considerada periférica em Campos dos Goytacazes-RJ.

Apolo se apresenta como motoboy e capoeirista e diz que trabalha como entregador há seis anos, mas que “pretende sair dessa vida de motoboy” e em um futuro breve ser professor de capoeira. Seu contexto familiar influenciou diretamente a opção de trabalhar como entregador. Há vinte e sete anos o pai de Apolo trabalha nessa atividade, e antes disso trabalhou como segurança. Seus pais são motoboys e têm uma pequena rede informal de entregadores que trabalham de forma autônoma e recebem por diária. Apolo então trabalha em duas frentes: como entregador autônomo na rede familiar e para o Ifood. Assim, esse caminho lhe pareceu “natural” para sua classe, embora fosse desejo da sua família que ele continuasse estudando. Mas Apolo tinha e tem sonhos. Ele terminou o ensino médio aos 19 anos e queria cursar uma faculdade de história ou geografia em universidade pública e para isso, estudou até o momento que a vida material se impôs: aos 23 anos sua namorada à época ficou grávida e ele se deparou com a urgência de prover para aquele filho. Assim, começou a trabalhar de motoboy com o pai. Posteriormente, ele soube tardiamente que fora aprovado para o curso pretendido, mas que perdeu a data de matrícula.

Sua origem de classe pode ser entendida pela perspectiva de Souza (2012) como a classe dos “batalhadores brasileiros”, especialmente pela socialização familiar e pela incorporação de disposições mínimas necessárias para a sobrevivência na realidade do capitalismo brasileiro. Assim, Apolo é filho de uma família de batalhadores, trabalhadores autônomos com organização familiar, pensamento prospectivo e disciplina. No passado, seu pai foi motoboy com carteira assinada (CLT). Ele me conta a história de como essa trajetória começou:

> Então, basicamente, meu pai trabalhou durante alguns anos no Bob's. Antigo Bob’s tinha aqui em Campos. Ele trabalhou de motoboy nesse período e nesse período ele já foi adquirindo clientes por fora. Aí ele conseguiu fazer o negócio dele, que é de

> pequeno porte. Então ele tem os clientes dele que ele atende até hoje. Então hoje a frota conta só com quatro motoboys, que é eu, meu pai, minha mãe e mais um. Então a gente faz todo o serviço.O que a gente faz, a gente recebe. Se a gente trabalhou pouco, a gente recebe pouco. Se a gente trabalhou muito, a gente recebe muito (Apolo, 29).

Na época, a o salário de seu pai sob o regime de carteira assinada equivalia ao salário mínimo de R$ 300,00, valor que, assim como hoje, era baixo para uma vida digna. É importante lembrar que a história de valorização do salário mínimo real no Brasil começa no governo Lula, criando uma conjuntura favorável à redução da informalidade do trabalho (Cardoso, 2022). Diante disso, o pai de Apolo seguiu para uma trajetória de trabalho autônomo e informal buscando maior capacidade de geração de renda.

Essa informalidade permaneceu na família. Apolo trata esse assunto de forma muito naturalizada durante a entrevista. Ele não é registrado como MEI, por exemplo, por considerar que o valor despendido para essa formalização poderia fazer falta nas contas do mês. [13] Ele afirma: "Não pago MEI, sou autônomo raiz". No cotidiano de trabalho, Apolo se divide entre o Ifood e a rede de entregas do pai: ele prefere trabalhar com as entregas autônomas, mas nem sempre é possível: "Aí tem dias que eu faço uma jornada única. Quando eu bato meta eu já fecho e vou pra casa. E tem dias que eu trabalho 14 horas por dia. às vezes até sete dias por semana." Mas ressalta que é comum que ele consiga esse valor trabalhando das 8h às 18h com horário de almoço. Como destacado por diversos pesquisadores acerca dos trabalhos por aplicativos, "bater a meta" é uma constante entre esses trabalhadores. Nesse sentido, Abílio (2020, p.117) destaca:

> Como vemos, o que fundamenta as longas jornadas nada mais é do que a gestão da própria sobrevivência. Trabalhadores uberizados, com suas metas definidas informalmente e por eles mesmos, em realidade estão trabalhando o tempo que for preciso para obter o valor que estabelecem para si como a renda necessária.

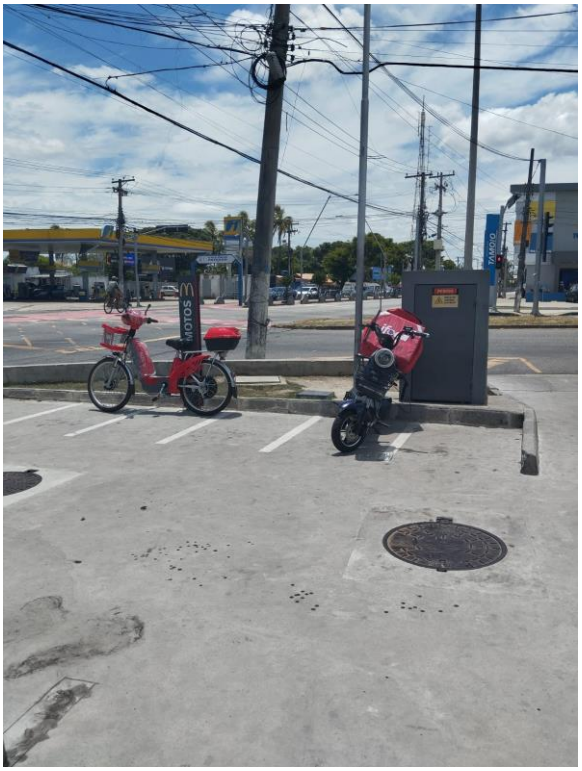
Além disso, como destaquei anteriormente (Sarlo, 2022), para esses trabalhadores uberizados é necessário um conjunto de disposições, como a autogestão, a disciplina e a incorporação do cálculo econômico e da previsão (Souza, 2012). Ele relata que a meta diária fica entre R$ 150 e R$ 200. Pergunto diretamente ao entrevistado: "O que essa meta inclui? Por que existe essa meta?":

> Porque a gente tem que tirar a manutenção da moto, que é por nossa conta. A gasolina, que é por nossa conta. O pneu, que é por nossa conta. Entendeu? A alimentação é nossa. O sobreviver é nosso também, que é por nossa conta. Então a gente não tem tempo de investir. Entendeu? É sobreviver. Entendeu? Se a moto der algum problema, eu tenho algum dinheiro pra resolver (Apolo,29).

[13] Atualmente, o valor pago pelo MEI é de R$75,00 e inclui alguns direitos básicos e benefícios trabalhistas.

Ele costuma trabalhar na região central da cidade e por ali mesmo almoça em locais que conhece e que outros motoboys também frequentam. Nesses mesmos locais é que ele vai ao banheiro, quando necessário.

Figura 8 - Motocicleta entregador do Ifood



Fonte: arquivo pessoal da autora (2025).

Nota: moto com mochila do Ifood (na cor vermelha) no estacionamento do Mc Donald's, localizado na Avenida 28 de março, Campos dos Goytacazes-RJ, durante o horário de almoço. É comum que, nesse horário, os entregadores que aguardam a chamada do aplicativo ou a retirada do pedido esperem dentro do Mc Donald's para se protegerem do sol quente.

Apolo também relata períodos em que precisou refazer o planejamento da meta e em que isso se materializou na intensificação de sua jornada de trabalho:

> Teve dia que eu trabalhei 17 horas no dia. Só cheguei em casa, tomei um banho e dormi pra 40 dias [...]Até por conta da opressão aí que você tá vendo dos guardas aí. pegando um moto de trabalhador adoidado. Então, em fevereiro eu tomei um prejuízo. Porque minha moto tava toda inteira, tava toda bacana. Só que, pô, não tinha pago o documento, mas já tava com duda pra pagar. Só que no dia eu caí na Blitz. Pô, ainda tem que argumentar, moço. Tô com duda na mão, já pagou o documento, me libera aí. Ah, não sei o que, não sei o que lá. Pô, levou minha moto. Então é um prejú enorme. Então, tipo assim, foi um prejú que eu tô pagando até hoje. Entendeu? Então, tipo assim, tive que trabalhar muito tempo com dois empregos, como autônomo tanto quanto no aplicativo. Então, pô, teve período que eu até parei de treinar só pra

> trabalhar. Fiquei, tipo, uns três meses focado, focado, focado. Trabalhar 14, 15, 16 horas por dia. Só chegar em casa, comer, tomar banho e dormir (Apolo, 29).

Nesse sentido, analisando o que foi dito por Apolo, essa meta diária não inclui um prejuízo dessa magnitude no caso de apreensão de seu principal meio de trabalho. O que resta a esse trabalhador é a jornada exaustiva com o objetivo de ganhar mais dinheiro. A intensificação do trabalho pode, portanto, ser evidenciada tanto pelo aumento da jornada quanto pelo relato transcrito abaixo, no qual o trabalhador revela a prática do excesso de velocidade no trânsito com o objetivo de maximizar os ganhos:

> Cara, eu prefiro de forma autônoma, porque a remuneração da iFood é ridícula. Porque, pô, o mínimo que você consegue é R$3,50, R$4,00 por entrega. Pô, isso não existe . Então você tem que pegar um grande volume de entrega e você tem que correr para fazer essas entregas. Então se você quer lucrar no iFood, mano, tem que correr, correr, correr (Apolo,29).

Esse é um dos aspectos que demonstra que esse modelo de trabalho em plataformas leva trabalhadores a adotarem comportamentos de riscos à sua própria saúde e integridade física. A consequência é o aumento do número de acidentes de trânsito: dados da pesquisa Ação da Cidadania (2025) realizada em São Paulo e no Rio de Janeiro revelam que mais de 40% dos entregadores de aplicativos já sofreram algum acidente de trânsito durante a atividade laboral. Esses acidentes, por sua vez, podem gerar um aumento no dispêndio de recursos do sistema público de saúde, e, dessa forma, o Estado brasileiro acaba arcando com os custos de uma responsabilidade que deveria ser, ao menos em parte, das empresas-plataforma. Apolo sofreu um acidente durante o trabalho, no qual fraturou os dois joelhos e ficou sem renda no período de sua recuperação. Ele não compreendeu que, mesmo não estando naquele momento específico fazendo entregas, seu acidente poderia ser considerado um acidente de trabalho:

> Então eu peguei a entrega no lugar, minha meta era levar no lugar. Eu já tinha feito a entrega, então eu tava voltando livre. Então, querendo ou não, foi um acidente de trânsito, sem nada. Então, no caso, eu resolvi ir pro motorista. O motorista ainda me deu ajuda de custo. Entendeu? (Apolo, 29).

Por conta da remuneração baixa do Ifood, Apolo tenta trabalhar como motoboy de forma autônoma na maior parte do tempo. Ele diz que trabalha para “a empresa do pai”, mas trata-se de uma rede informal liderada por este que, por manter contato com diversos clientes fidelizados, recebe as chamadas para solicitar os serviços e as repassa. Trata-se de diversos tipos de clientes: restaurantes, lojas de suplementos alimentares, entregas de documentos,

dentre outros. Certamente, se estivéssemos sob uma abordagem não crítica, tal inciativa seria reconhecida como “empreendedora”.

Ainda sobre o cotidiano de trabalho, questiono o entrevistado sobre a flexibilidade propagandeada pelas empresas aplicativos. Ele argumenta que essa flexibilidade é uma ficção, pois não é possível atingir a meta diária em quatro horas de trabalho, por exemplo: “Não existe, na teoria. Tipo assim, na prática. Na teoria, ah, você faz o seu horário, meu irmão, se tu faz o teu horário e tu não bate tua meta e tem que trabalhar mais. Tu vai trabalhar mais, irmão! Não tem liberdade” (Apolo, 2025).

As críticas ao modelo de trabalho das plataformas digitais aparecem em diversas declarações do entrevistado. O que ele ressalta de positivo a partir da sua experiência pessoal do trabalho como motoboy é a solidariedade existente entre eles. Ele acredita que “se os motoboys começarem a se politizar e prestar atenção no que estão fazendo, acho que dá sim para mudar para melhor” (Apolo, 29). Apolo entende que a polarização do debate político e a inclinação dos entregadores de aplicativo às ideias da direita e da extrema direita atrapalham a reivindicação de melhores condições de trabalho. Sua convicção vem do relato de que eles buscam se ajudar independentemente do espectro político. Na sua observação pessoal, a maior parte dos entregadores é inclinada à extrema direita: “aqui em Campos, pô, eu acho que 80% da classe do motoboy são bolsonaristas. Eu acho que, pô, eu só vi duas vezes na minha vida aqui em Campos dois caras: um com o adesivo do Che Guevara e o outro com o adesivo do Lula (Apolo, 29).”

De acordo com o relato do entrevistado, essa polarização está no cerne da dificuldade de diálogo sobre pautas que poderiam favorecer esses trabalhadores:

> Pô, eu já tentei conversar, cara. Hoje em dia eu acho que é muito estressante. Porque, tipo assim, se você chegar e dar uma boa ideia de esquerda sem falar que é de esquerda, eles vão abraçar. Mas no momento que você falar, pô, esse projeto... Eles já estão muito poluídos, né? Já estão muito poluídos, entendeu? Então, tipo assim, se você falar um bom projeto de esquerda sem falar que é de esquerda, eles vão concordar com o tio. Mas a partir do momento que você fala assim, ó, Lula que quer projetar isso, aí acabou. Virou o pior projeto do mundo. Então, tipo assim, pras pessoas que já estão 100% alienadas, infelizmente, eles têm que tomar um choque de realidade que, infelizmente, não sou eu que vou dar (Apolo, 29).

A politização à esquerda de Apolo esteve presente desde o nosso primeiro contato. Ele diz que essa politização começou por interesse próprio de compreender a sua realidade em um contexto desigual. Esse processo se intensificou especialmente a partir de junho de 2013 e com a percepção de injustiça na deposição da presidenta Dilma, segundo o entrevistado.

Além disso, a aproximação com o movimento do *rap* foi fundamental. Apolo cita influências como Mano Brown, além de diversas lideranças políticas do movimento negro e de esquerda no mundo. Ele relata que as músicas do Mano Brown o ajudaram diretamente nas escolhas que fez na vida: "Me influenciou a não entrar no crime. Que é uma realidade também que a gente sabe que bate na nossa porta. " Pergunto, a partir dessa fala de Apolo, se ele conviveu com o crime de alguma forma, entre amigos e familiares. Ele responde que sim e relata, que, inclusive, perdeu amigos e familiares para o mundo do crime: "Eu sinto que todo jovem periférico teve a oportunidade de fazer isso. Entendeu? É...óbvio. Eu tive minha cabeça, mas nem todo mundo tem essa cabeça. Até porque minha realidade não foi tão ruim. Então, na minha cabeça, aquilo dali não fazia sentido pra mim" (Apolo, 29).

Paralelamente, a capoeira também desempenha um papel importante em sua trajetória e em seu pensamento político, por ser uma prática esportiva e cultural carregada de valores afro-brasileiros. Apolo treina com disciplina, seja na quadra do projeto social onde pratica, seja sozinho em casa. Ele também menciona o "Galo de Luta", importante liderança do movimento antifascista dos entregadores de aplicativos em São Paulo, a quem acompanha pelas redes sociais. Além disso, segue religião de matriz africana hoje em dia, apesar de ter sido muitas vezes levado a religiões evangélicas no lugar onde vive.

As redes sociais ligadas a conteúdos de esquerda são a sua principal fonte de notícias atualmente. Ele também afirma que estuda, que tem poucos livros em casa e que os relê quando tem vontade.

> Então quando a gente corre atrás de informação também, seja em PDF, seja em livro físico, seja em música, ou seja em podcasts, a gente consegue ter esse discernimento do mundo. Entendeu? Quando a gente pega pra analisar a fundo, a gente presta atenção nisso (Apolo, 29).

O conteúdo de toda a entrevista foi tão político que ficou redundante chegar a perguntas específicas. Como o método de entrevistas semiestruturadas permite, segui a conversa com o que intuí ser mais interessante para aprofundar os assuntos. Para Apolo, o principal erro dos governos Lula/PT foi despolitizar a sociedade brasileira: "Então assim, no final de tudo não criaram mais militantes, criaram eleitores. Então isso foi por um caminho muito perigoso." Nessa despolitização, segundo o entrevistado, a política foi desmoralizada e líderes como Bolsonaro foram crescendo.

Ao ser questionado sobre suas reivindicações por melhores condições de trabalho mediadas por um sindicato, o entrevistado elencou uma série de prioridades. Em primeiro lugar, destacou a necessidade de um espaço físico fixo e adequado para os trabalhadores, uma espécie

de "*hub*" como o das empresas-plataforma de entregas na Alemanha. Apolo considera isso uma demanda básica. Para ele, esse espaço deveria contar com infraestrutura de apoio, como micro-ondas, geladeira e fogão, e, idealmente, um refeitório com cozinheiro custeado pelo sindicato, além de acesso à internet. Em segundo lugar, ele enfatizou a importância de uma espécie de formação política para os trabalhadores que ocorresse nesse espaço, com estratégias de mobilização e conscientização: "Então, tipo assim, já é, tipo assim, mobilizar o pessoal a entender que tem que lutar pelo direito deles." (Apolo, 29). Por fim, e considerado por ele como o ponto mais importante, citou a luta por uma redução da jornada de trabalho acompanhada de melhores salários. O entrevistado reconhece que tais demandas estão atreladas a um projeto que inclui a regulamentação da plataforma iFood, e a uma realidade que contemple uma formação política dos trabalhadores. Ele acrescenta: "mas eu já tô pensando grande pra caramba." (Apolo, 29).

Em São Paulo, o movimento social Movimento dos(as) Trabalhadores(as) Sem Direitos inaugurou um ponto estruturado para acolher entregadores, motoristas de aplicativo e outras categorias. Nesse espaço, como pensado por Apolo, é possível ter acesso a refeições coletivas e marmitas, área de descanso, suporte jurídico especializado para questões trabalhistas e previdenciárias, atendimento psicossocial, cursos e atividades de formação política (ICL, 29).

A análise das demandas espontâneas de Apolo por melhores condições de trabalho demonstra a ausência de pautas associadas à regulamentação clássica pela CLT, como férias remuneradas, décimo terceiro salário ou remuneração por hora de trabalho, em vez da remuneração por entrega vigente. Tais questões só emergem no discurso do entrevistado quando faço uma pergunta ativa sobre o tema, momento em que ele desenvolve uma posição favorável à regulamentação pela CLT, com ressalvas:

> Dependendo do salário, eu iria, cara. Porque a gente sabe que o problema não é o CLT, a gente sabe que o problema são os salários. Porque hoje pra você viver bem no Brasil, dando dinheiro pra sua casa, pra sua alimentação e pro seu investimento era no mínimo 4, 5 mil reais. Pra gente começar a separar as paradas pra guardar um dinheiro. E hoje não é essa a realidade (Apolo, 29).

Esse posicionamento constitui um diferencial em relação à maior parte da categoria. Pesquisas como a de Festi et al. (2025) apontam para uma rejeição massiva da CLT pelos entregadores de plataformas. No entanto, é importante perceber, no discurso do entrevistado, que, mesmo demonstrando uma perspectiva politizada, seu ideal de reivindicação não supera a lógica do pagamento por peças. Ao manter como eixo central o valor da tarifa, o relato evidencia que a sobrevivência material se sobrepõe à transformação estrutural do modelo.

Pergunto ao entrevistado se ele já sofreu situações de discriminação e racismo, e ele responde que: “Acho que toda gente como eu já sofreu disso”. Procuro deixa-lo à vontade para me contar ou não, e ele traz um relato da situação de racismo que considera a “mais leve de todas”. O episódio ocorreu em um supermercado da cidade frequentado pela classe média campista. Ele foi fazer compras de frutas e verduras a pedido de uma loja para a qual fazia entregas frequentemente. Após passar a compra no caixa e fazer o pagamento, Apolo colocou as compras na mochila. Antes de sair, foi abordado pelo segurança que lhe solicitou que abrisse a mochila. Ele foi firme e disse que não abriria, mas foi confrontado pelo segurança. “Ele, ah, que você roubou não sei o que. Eu falei, irmão, você tem prova? Puxa na câmera pra ver se eu peguei alguma coisa, cara.” (Apolo, 29). A abordagem terminou em discussão. Situações como essas de racismo e humilhação não são incomuns para o entrevistado, o que demonstra um entrelaçamento entre questões de raça, classe e o trabalho de entregador.

Por fim, os relatos de Apolo e as críticas ao modelo de trabalho em plataformas como iFood apontam para a precariedade da categoria e aos riscos intrínsecos à forma como essa atividade é exercida nas cidades brasileiras. Além disso, a entrevista também aponta para diversos desafios políticos para os entregadores. A trajetória de um jovem que sonha em estudar e ter uma realidade distinta daquela em que cresceu esbarra na concretude das condições de trabalho que rouba o tempo e energia dessa juventude, relegando-os a trajetórias estáticas de classe.

## 6.7 Jovem trabalhador uberizado e a “mira do futuro”: a busca pela estabilidade no serviço público.

Artur é um jovem de 24 anos que nasceu em um lar de classe popular. Por muitos anos seus pais tiveram uma banca no maior *camelódromo*[14] da cidade: “Eu nasci dentro do camelô. Desde que eu me entendo como gente eu tava dentro do camelô” – diz Artur. Aos 13 anos, ele começou a ajudá-los nesse trabalho, e, desde então, nunca parou. Também trabalhou na horta de sua madrinha e, depois, como mecânico automotivo, em outros negócios da família. Aos 18 anos comprou sua primeira motocicleta e também abriu um pequeno comércio próprio que vendia acessórios de celular que era localizado em sua própria residência, em um bairro residencial na cidade de Campos. Ele gostava de trabalhar com vendas: “Por ter entrado nesse

[14] Camelódromo é um centro comercial popular formado por vários boxes ou tendas que vendem produtos variados a preços baixos.

negócio de camelô, de venda, eu sempre gostei dessa coisa de venda. Trabalhar com dinheiro ali, com cliente, com as pessoas".

Apesar de sua trajetória na infância e na juventude ter sido marcada pelo trabalho, ele sempre frequentou a escola, embora confesse que não era muito dedicado aos estudos. Ele relatou que algumas pessoas de sua família têm boas condições financeiras e que sua tia, servidora pública, pôde pagar-lhe uma escola privada de boa qualidade durante grande parte de sua vida escolar: "Escolinha de burguês. Eu não tinha paciência. Minha tia falou que os filhos das amigas dela estavam estudando lá, e por isso ela quis me colocar nessa escola". Perguntei-lhe por que ele não gostava da escola. Ele respondeu que a instituição era boa e que tinha amigos, pois sempre fora muito brincalhão e comunicativo, mas que, ainda assim, não se adaptou e reprovou duas vezes. Esse histórico fez com que ele mudasse de escola no Ensino Médio para concluir o ciclo educacional.

O fato de ter estudado em escolas de classe média não o colocou, necessariamente, no caminho de uma profissão típica desta classe. Podemos dizer que a socialização familiar de Artur constitui aquilo que Souza (2012) chamou de "nova classe trabalhadora brasileira" a qual incorporou capitais impessoais importantes para o trabalho útil e produtivo no mercado capitalista.

Atualmente, Artur reconhece a importância da qualificação profissional: "Depois que eu fiquei maior de idade eu dei mais valor aos estudos" e por isso tem buscado estudar para ser aprovado em concurso público da área da saúde. Ele também manifesta o desejo de cursar Fisioterapia e de trabalhar ajudando o próximo. Com muito orgulho, conta que é voluntário em um grupo de resgate em que a equipe presta socorro com ambulância e profissionais de saúde, deslocando-se dentro do município e em outras localidades da região em casos de tragédias naturais ou acidentes. A namorada de Artur também integra a equipe de resgate voluntário; com ela, ele pretende se casar em breve e constituir família.

O pequeno comércio de Artur sofreu uma queda brusca nas vendas durante a pandemia de Covid-19. Como alternativa, ele passou a fazer as entregas dos produtos de motocicleta na casa dos clientes. Mesmo assim, depois de um tempo ele decidiu fechar a loja. Segundo Artur: "Na época, todo mundo tinha loja de telefone. Então, eu precisava inovar. Inovar não é para mim. No meio da pandemia, eu também fazia reparo de telefone na casa dos clientes." Nesse contexto, ele começou a trabalhar como entregador fixo – mas informal –, em padarias e lanchonetes.

Aos 19 anos, ele se registrou como MEI e abriu a própria empresa de entregas, chamada "Flash Entregas". A partir de então, trabalhou como entregador terceirizado para diversos

estabelecimentos comerciais, como lojas de roupas. Perguntei a Artur como ele, sendo tão jovem, teve a iniciativa de se formalizar como MEI: “Meu pai e minha mãe são. Aí eles geravam um valor maior que, como pessoa física, não dava. Eles tiveram que abrir o MEI. Mais seguro também, né? Em qualquer acidente... E tem a arrecadação para o INSS também, que é importante” (Artur, 2025).

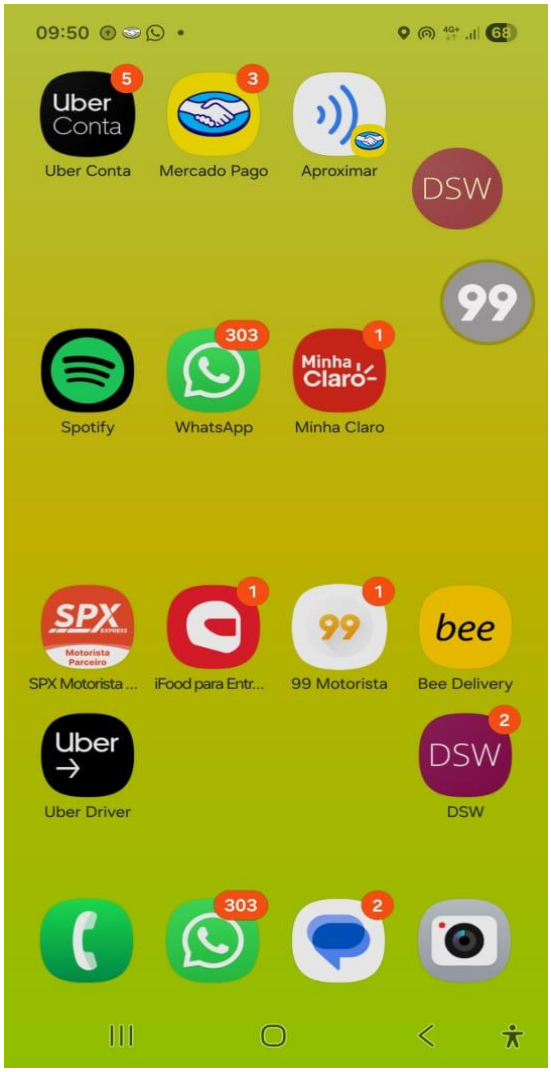
Podemos perceber que a socialização familiar de Artur foi importante para que ele, enquanto indivíduo pudesse assimilar, por meio da educação explícita e implícita, o que Bourdieu (2021) chama de “espírito do cálculo econômico e de previsão”. Para além das atitudes cotidianas em seu trabalho, essa característica é o que permite a Artur ter a “mira do futuro”; refletir sobre seus direitos trabalhistas, previdenciários e também traçar um plano possível para deixar de ser um trabalhador uberizado e tornar-se servidor público.

A incorporação desse *habitus* econômico também se faz presente na forma como ele trabalha para as plataformas digitais. No nosso primeiro contato, pude observar que Artur tem três *smartphones*:

> Artur: Ou eu faço entrega ou eu fico parado.
> Então eu tenho que aprender a trabalhar com dois aplicativos no guidom da moto.
> Thalita:
> Você tem três celulares, né?
> Artur:
> Isso. Esse aqui eu uso para fazer *stories* para as redes sociais. Esse aqui é da Uber. Esse outro uso mais para a 99. É dois telefones no guidom. Se você trabalhar só com um aplicativo, você tá lascado. Tem gente que é paciente. Eu não sou paciente não. Por isso que eu não gosto de ficar parado.

Ele me mostra a interface (através de um ‘*print*’ da tela enviado através do *whatsapp*) de um dos *smartphones* que utiliza para trabalhar com a quantidade de aplicativos instalados: Uber entregas e Uber para motoristas, 99 motoristas, SPX (aplicativo de entregas), Mercado livre entregas, Ifood para entregadores e Bee delivery. De acordo com o seu relato, ele trabalha para diversas plataformas digitais diferentes. De acordo com Artur (24): “Trabalho para a Shoppe que é entrega. Mercado Livre, também que é entrega, só que Mercado Livre em Campos só é possível fazer entrega de carro. Ifood, 99 entrega e passageiro, Uber entrega e passageiro também, tem os dois. Be Delivery, e só.”

Figura 9 - Captura da tela de um celular




Fonte: arquivo pessoal da autora (2025).

Nota: *Print* da tela do entrevistado Artur.

Artur é o único trabalhador plataformizado que entrevistei na pesquisa de campo no Brasil a não trabalhar com metas diárias: “Eu não trabalho com metas. Trabalho com meu horário, que geralmente é das 5h da manhã às 5h da tarde” (Artur, 24). Além disso, em seu cotidiano de trabalho, ele relata que tem como prioridade trabalhar com mototáxi.

> Minha prioridade é o mototáxi porque eu fiquei muito acostumado que é aquele negócio que você liga a moto, busca, deixa e logo aparece outro passageiro. Já o Ifood, hoje em dia tem muita gente trabalhando, acaba que cai a demanda. E muita gente que vem fácil, porque não precisa de habilitação. Se a 99 e a Uber tá muito fraca. Eu ligo no Ifood e fico disponível (Artur, 24).

Ele também prioriza trabalhos como motoboy ou motorista, realizando o transporte de passageiros de forma particular quando há demanda. Essas atividades, por não dependerem de plataformas digitais, costumam ser mais vantajosas financeiramente. Outra estratégia comumente utilizada por ele e por seus colegas de profissão é não realizar o transporte de passageiros pelos aplicativos em períodos de alta demanda, como nas madrugadas de dias de shows na cidade. Essas práticas em relação ao trabalho poderiam ser reconhecidas como "empreendedoras", mas o entrevistado não se identifica com essa nomenclatura:

> Cara, se a gente se fosse empreendedor, estaria vendendo alguma coisa, ou estaria prestando um serviço de qualidade, ou do meu jeito. A gente depende de um aplicativo que manda o valor, só me cabe aceitar ou não. Entendeu? Autonomia nenhuma. Zero (Artur, 24).

Artur ainda é crítico ao empreendedorismo como solução que é ideologicamente difundido pelas plataformas digitais:

> Muita gente veio iludido do CLT, largando emprego, achando que trabalhar como empresa, como motoboy, como mototáxi, é a melhor coisa do mundo. A maioria das pessoas que faz bike e moto hoje em dia, a turma nova aí, *é a gente que saiu iludido do CLT, achando que vai ganhar dinheiro e cada vez mais está pior* (Artur, 24, grifo da autora).

Segundo o entrevistado, as plataformas digitais financiam propagandas por meio de influenciadores digitais para difundir a ideia de que é possível fazer uma boa renda e ainda ter flexibilidade trabalhando como "parceiros" dessas empresas[15]:

> Querendo ou não, o que mata muito das plataformas é a plataforma pagar para influenciador dizer: "olha, estou fazendo isso, fazendo tanto de dinheiro'. Igual o Tigrinho, essas casas apostas, é a mesma coisa. Entendeu? Querendo ou não, eles fazem essas propagandas, dizendo: "olha, estou fazendo tanto por dia, por tanto, faça o cadastro e venha trabalhar com a gente". Ilusão. Porque o cara que tá nessa propaganda aí, ele tá ganhando comissão em cima de você e você que tá fazendo entrega. Entendeu? Ganhando muito mais (Artur,24).

Pergunto-lhe se ele gostaria de ser um trabalhador formalizado como CLT. O argumento na resposta de Artur sugere outro elemento importante da socialização familiar. Embora seus

[15] De fato, a título de exemplo, a página oficial da empresa iFood "ifoodparaentregadores" no Instagram é cheia de exemplos desse tipo citado pelo entrevistado. Nesse vídeo específico, a trabalhadora expõe a atitude "empreendora": fazer dinheiro no dia em que comumente deveria ter descanso, também expõe uma jornada de trabalho que não é praticada pela maior parte dos entregadores entrevistados nessa e em outras pesquisas. Recomendo também a leitura dos comentários da publicação (Disponível aqui: https://www.instagram.com/reel/DNy1e1u3uq3/).

pais sejam trabalhadores informais, ele tem exemplos de pessoas na família que gozam da segurança proporcionada pelo serviço público no Brasil. Nesse sentido, sua "mira do futuro" abrange um ideal de segurança e estabilidade.

> Olha, eu penso daqui sair para um concurso direto. Tipo assim, concurso você só sai se você fizer merda, né? E outra, é estabilidade. CLT você não: você fica com medo. Trabalhando como CLT, se eu for demitido, eu tenho 3, 4 meses, 5 meses com segurança. Mas eu prefiro um concurso, uma coisa que me segure. Porque a maioria das pessoas da minha família são concursadas (Artur, 24).

Artur organiza sua rotina e seus métodos de trabalho com elevado profissionalismo: "Antes de sair de casa, eu reviso minha moto", diz. Além disso, ele procura se prevenir contra multas de trânsito que podem ocorrer caso, por exemplo, o passageiro do mototáxi retire o capacete antes de desembarcar. Quando o automóvel é o seu instrumento de trabalho, ele se programa para realizar a higienização do veículo e manter a manutenção mecânica sempre em dia. O entrevistado relata que costuma aguardar corridas ou entregas nos chamados "pontos fortes": no maior shopping center da cidade e nas proximidades do McDonald's. Apesar da jornada exaustiva, Artur busca se organizar para estudar. Nesse esforço, as referências familiares de tios e tias que atuam como servidores públicos são fundamentais para a incorporação de uma disposição voltada à disciplina.

A baixa fidelidade da adesão a essas plataformas digitais é um traço exacerbado do capitalismo flexível que, como viu Sennett (2015), constitui uma das marcas do novo capitalismo: falta de fidelização recíproca e narrativas fragmentadas. O fato de Artur ser muito jovem, como a maioria dos trabalhadores que fazem entrega para as plataformas digitais (Cebrap, 2023; Ação da Cidadania, 2025), pode ser um facilitador para lidar com tanta habilidade com essas tecnologias digitais. Quando conversamos sobre isso, Artur me revelou que o seu pai também está trabalhando como entregador, mas apenas para a plataforma da empresa Ifood. Ele desistiu do comércio de camelô que perdurou por muitos anos, e sua mãe, deixou de trabalhar fora e atualmente é dona de casa.

Figura 10 - Entregadores aguardando chamada para entrega de pedidos



Fonte: arquivo pessoal da autora (2025).

Nota: entregadores de plataformas digitais (especialmente Ifood, com mochilas em vermelho) aguardando chamadas do aplicativo no estacionamento do Mc Donald's, localizado na Avenida 28 de março, Campos dos Goytacazes-RJ.

Sobre a reivindicação de melhorias em seu trabalho com os aplicativos, ele relata que gostaria que houvesse um controle mais rigoroso de quem trabalha e como trabalha, por meio de uma regulamentação, e assim seria um trabalho mais profissional. Além disso, gostaria de ter apoio com os custos do trabalho: a moto ou o carro, o smartphone, a manutenção e a limpeza. Mas esclarece que prefere trabalhar com seu próprio veículo, o qual pode cuidar e controlar:

> Se a gente recebe migalhas, imagina se a moto fosse da empresa? Eu prefiro trabalhar na minha moto, no meu veículo. Eu sei que ela vai sair certinha, eu tenho confiança em trabalhar na minha moto. Eu não gosto nada dos outros. Se der defeito, sou eu que vou resolver. Eu pago seguro, tenho rastreador no meu veículo. Eu gasto bastante [...] (Artur, 24).

Segundo Artur, sua opção pela moto se deve ao seu menor custo em comparação ao automóvel, apesar dos riscos de acidente e da necessidade de estar sempre alerta. Com base em sua experiência, ele descarta a possibilidade de existir um veículo disponibilizado pelas plataformas, pois acredita que isso reduziria seus ganhos e que o veículo não estaria em boas condições.

A relação de Artur com a política é muito interessante, bem como a sua relação com sua religiosidade católica, em que mantém a sua crença pessoal, mas se distancia das práticas institucionais da igreja. Sua postura política caracteriza-se por uma identificação subjetiva com ideias progressistas e uma crítica consistente aos discursos ideológicos da direita (como a retórica do empreendedorismo), mas sua prática com a política é distanciada dos debates políticos e das formas de ação coletiva. Um exemplo de tentativa de participação política foi sua breve participação na associação dos motoboys de Campos – RJ, cuja página em rede social ele me apresentou durante a entrevista. Artur relata ter frequentado poucas reuniões do grupo, mas optou por se desvincular por não compactuar com a visão política difundida, uma vez que essa associação tem um caráter explicitamente reacionário e bolsonarista.

Artur expõe que sua madrinha o convidou para se filiar ao Partido dos Trabalhadores, mas que ele, por ora, não quis se envolver. Na época da pandemia, ele declara que estava totalmente do lado da esquerda: "Eu era muito mais do lado da esquerda. Contra o fascismo. Eu tava aterrorizado com a pandemia que passamos. Sabe? E eu fiquei bem coisa contra eles." Mas atualmente, Artur revela que percebeu que a guerra política que existe principalmente na internet, não reflete o que a política é, e por isso a sensação de descrédito. Ele conta um episódio que presenciou na inauguração de uma ponte importante em um município vizinho, e que reparou a cordialidade entre os políticos: "quando eu vi essa cena, descendo a patota toda da van, deputados, vereadores que tem visão contrária, eu pensei: não acredito mais em político" (Artur, 24).

Nas últimas eleições presidenciais, ele resolveu brincar com a situação polarizada: comparecia à ambas manifestações políticas de maneira provocativa:

> Eu ia pra carreta da direita todo de vermelho. E eu ia pra carreata de esquerda de verde e amarelo com bandeira do Brasil Muita gente pegou pilha comigo, mas quer saber? Vai me desculpar, mas a gente tá brigando com pessoas que estão muito mais em cima da gente. Que dependendo, pode ajudar ou não (Artur, 24).

Em cenários de polarização política como este, indivíduos como Artur que poderiam estar engajados em pautas progressistas e de esquerda vivem um isolamento político paradoxal: sua visão atual não encontra adeptos no associativismo local de motoboys, e os movimentos da

esquerda da cidade não chegam até trabalhadores como ele, se limitando, principalmente, a alguns espaços estudantis e universitários. Mesmo em alguém com os valores do entrevistado, de ajudar o próximo, o senso de responsabilidade e a 'mira do futuro', esse isolamento se traduz em um vácuo e, portanto, em despolitização.

## 6.8 Fé na meritocracia e legitimação das desigualdades de oportunidades: o caso de um jovem entregador de aplicativo

Conheci Enzo durante a pesquisa de campo em Campos-RJ, em um dos pontos de concentração dos entregadores de aplicativos. Eu estava conversando com outro entregador (motoboy) com o objetivo de marcar uma entrevista, quando Enzo chegou de bicicleta e sentou na calçada, próximo a nós. Tentei incluí-lo na conversa, e, de início, ele falou "aqui é bem melhor que trabalhar CLT". Nesse momento, propus que também agendássemos uma entrevista com ele.

Enzo é um jovem de 24 anos que reside, com seus pais, em um distrito de Campos não muito distante da área central. Sua mãe trabalha no centro da cidade na parte administrativa de uma clínica e seu pai tem uma pequena gráfica no bairro onde residem. Enzo ajuda o pai trabalhando nessa gráfica na parte da tarde; de manhã estuda; à noite faz as entregas para a empresa-plataforma Ifood. Logo no início da conversa, ele relatou estar exausto e diz que pretende aguentar essa rotina até o final de 2026, quando termina o curso técnico que faz.

Ele trabalha como entregador para o Ifood porque assim consegue ajudar um pouco em casa e ter o seu próprio dinheiro para o lazer. Enzo é um rapaz tímido e não tem muitas atividades fora de casa. O que ele mais gosta são videogames e outros jogos online com os amigos. Há semanas em que ele trabalha de domingo a domingo, e quase não tem tempo para outras coisas, mas quando está com provas no curso, por exemplo, deixa de trabalhar um dia ou outro. Acredita que essa flexibilidade é importante.

A trajetória educacional de Enzo ocorreu inteiramente na rede pública. Ele estudou em algumas escolas estaduais da cidade e também passou pelo Instituto Federal. O entrevistado demonstra ter consciência acerca da desigualdade de oportunidades no ensino no Brasil, mas ainda assim, acredita que o país oferece oportunidades. Enzo tem interesse na área técnica e pensa em cursar engenharia mecânica, embora reconheça que, no momento, não tem condições financeiras para ingressar no ensino superior.

> Eu acho que para o Brasil só falta uma boa educação. Falta muita educação para a nossa sociedade. Acho que isso vem de muito tempo já, da falta de educação de escolas no Brasil, o ensino público é muito ruim, é uma disparidade muito grande entre o ensino público e o ensino privado. Até o federal, às vezes (Enzo, 24).

Seu objetivo é trabalhar em empresas *offshore*. Ele tem algumas referências familiares neste trabalho. "O que eu almejo é pelo menos um futuro digno, dentro do possível, viver na minha paz, ter sem ter que faltar. Por exemplo, comprar algo sem ter que faltar no dia seguinte ou semana seguinte. Ter um futuro estável." – Disse Enzo. Por isso, ele sustenta a rotina exaustiva. Enzo acredita que seu esforço será um dia recompensado. Seu discurso é permeado pela ideologia da meritocracia, desde a percepção sobre a própria vida até a sua opinião política:

> Thalita: Você acha que todo mundo que tem esforço consegue as coisas?
> Enzo: Claro, consegue. No Brasil, eu olho assim, existe muita criminalidade, muita gente seguindo o caminho errado, mas o Brasil é um país cheio de oportunidade. Você tem muita oportunidade para ensinar, muita oportunidade para o trabalho, muita oportunidade para ser um empresário, eu vejo isso.
> Thalita: Então, você acha que com esforço você pode ser recompensado?
> Enzo: Acredito muito nisso.

Apesar de sua inclinação à ideologia empreendedora, ao perguntar o que ele acha sobre a nomenclatura de "empreendedor" para definir o trabalho de entregador ele responde:

> Não acho que seria certo chamar o entregador de um empreendedor. Porque, pra mim, empreendedor é o cara que tem o próprio negócio e que gera o emprego.
> No caso do entregador, ele não gera o emprego. Ele contribui com alguém que fez isso, com o empreendedor. Entendeu? Então, chamar entregador de empreendedor, na minha cabeça, é meio complicado (Enzo, 24).

Assim, se Enzo compreende que trabalha para uma empresa, e não para a abstração de uma plataforma digital, fico interessada em saber se ele se sente empregado do Ifood. Sua resposta é muito interessante: "Você sente que você trabalha para o iFood?" Você não usa nenhum outro aplicativo? – Perguntei. "Sim. Apenas o iFood, mas eu não me sinto à mercê deles. Eu não sei explicar. Eu trabalho com eles, mas eu não tenho nenhum vínculo com eles". (Enzo, 24).

Aqui está presente uma confusão que favorece o modelo de negócios das plataformas digitais: trabalhar *para* a empresa e trabalhar *com* a empresa (grifo da autora). Ele entende que trabalha para o Ifood, mas a forma disfarçada como isto ocorre, mediante a adesão aos Termos e condições da plataforma, torna essa relação opaca, ainda que seja subordinada. Sua posição, às vezes é favorável à empresa, demonstrando sua completa desconexão com a classe trabalhadora.

> Eles põem certas regras, eu acho certas essas regras. Tipo, o entregador que leva o lanche na mochila, ao invés da mochila do próprio iFood, ou numa caixa de coisa qualquer. Eu já vi gente levando em mochila, em tradicional de escola. Acho meio errado levar isso, porque pode amassar o lanche, pode estragar alguma coisa, vazar alguma coisa. Nessas regras eu acho, sim, que estão corretas.

Importante destacar que a chamada "bag" do Ifood não é fornecida pela empresa. Os entregadores geralmente compram o seu meio de trabalho através da loja online da empresa. A menção a subordinação e a crítica tímida ao Ifood somente se manifestaram após o questionamento direto acerca do sistema de avaliação dos entregadores ao qual estão submetidos. Nesse caso, Enzo declarou:

> Acho que nesse caso o iFood tinha que ser mais amigável com o entregador, porque tem muitos casos que você não consegue recorrer ao suporte. Quando avaliam mal, o iFood não pergunta o que aconteceu, não pergunta nada. Ou você faz o negócio torcendo pra ninguém sair de má fé, ou infelizmente você vai ficar com uma negatividade na conta.

Outras críticas à insegurança em relação à sua integridade física surgem ao longo da entrevista, mas Enzo não atribui essa responsabilidade à empresa. O entrevistado relata que, ao terminar o trabalho, pedala pela ciclovia até o distrito onde mora, percurso que representa riscos à sua vida. Ele parece compreender que a insegurança no trânsito e na cidade é de responsabilidade exclusiva da gestão municipal e dos próprios indivíduos.

> Tenho a incerteza se eu vou chegar em casa no fim da noite, porque o trânsito infelizmente é muito perigoso, a cidade é muito perigosa aqui. A gente sai todo dia quase, claro. Ontem eu vi um motoqueiro sendo atrapalhado. Nossa, a gente não sabe quantas coisas a gente vai ver aqui. Só sentado aqui. Pessoal que para no meio da pista pra poder cruzar pro outro lado, muita gente imprudente, avança o sinal de qualquer jeito. Esses dias mesmo presenciei um acidente com um motoboy. Machucou bastante (Enzo, 24).

A ideologia da meritocracia, fundamental para que os privilégios modernos sejam vistos como "justos" (Souza, 2018), são a base da visão de mundo de Enzo e, não por acaso, quando entramos no tópico sobre política ele declarou ser identificado com a direita, mesmo reconhecendo que o Brasil não é um país com justiça social:

> Enzo: O Brasil não é um país justo com a população. Muita injustiça que eu vejo acontecendo, e infelizmente eu nem sei se tem como melhorar.
> Thalita: Você é meio desacreditado com a política?
> Enzo: Totalmente.
> Thalita: Você vota?

> Enzo: Voto.
> Thalita: Como que você votou nas últimas eleições?
> Enzo: Nas últimas eleições eu votei pela direita, porque eu me vejo mais como cara de direita, eu não sou extremista, eu sou centro-direita. Tem muitas coisas de direita que eu vejo, eu não concordo também.

Para o entrevistado, a esquerda não tem contribuído para o país; além disso, observa-se em seu discurso uma recorrente confusão sobre as atribuições e responsabilidades políticas das esferas municipal, estadual e federal.

> Enzo: Infelizmente, pelo que eu cresci vendo, a esquerda não tem ajudado muito, na minha opinião. Não vejo muita ajuda atualmente. O pessoal fala que a esquerda tá ajudando muito, lá no meu bairro eu vejo muito político indo lá prometer e não entrega nada.
> Thalita: Mas aí você tá falando da política nacional ou da política local?
> Enzo: No caso tá sendo mais local. Mas tem muita coisa da federal que eu não vejo muita mudança. É sempre algo... Tem um problema, mas eles encobrem com outro problema, eles não corrigem.Tipo aquele negócio do INSS que teve? Aquele roubo? Não sei se foi um roubo. Mas pouco foi falado sobre, sobre outras coisas estão falando mais. Tipo a briga com os Estados Unidos.
> Thalita: Mas aí você acredita que tem um papel na mídia nisso? Você acompanha? Como é que é?
> Enzo: Na mídia em si existe um papel, mas não de grande parte. Existem mídias que falam tudo, mas existem mídias que encobrem.

Percebe-se, em seu relato, que o entrevistado não demonstra uma perspectiva crítica sobre o papel da mídia, compreendendo que sempre há algo "errado" no âmbito do governo federal, especialmente em relação à corrupção. Além disso, ele afirma que votou em Bolsonaro unicamente por não haver outro candidato de direita.

> Thalita: E tem alguém, não necessariamente político, mas alguém que você se identifica com a visão de mundo, que você acompanha nas redes sociais?
> Enzo: Não.
> Thalita: Não? Uma liderança? Você votou na direita, mas você votou em Bolsonaro ou você votou em outro candidato?
> Enzo: Bolsonaro. É o único da direita que tinha.
> Thalita: Entendi. Você não considera ele de extrema-direita?
> Enzo: Não, ele é extrema-direita. Mas por ser de direita, por ser o único que tinha na época, eu tive que votar.

Ele não pode ser entendido politicamente como um "bolsonarista". Não há aqui uma paixão e identificação com o líder como em outros casos. Entretanto, a visão de mundo pró-mercado e meritocrática (ainda que ele próprio não esteja em condições favoráveis no capitalismo competitivo) o fazem preferir a direita no espectro político. É nesse sentido que as condições de desigualdade se legitimam. É também essa visão que o faz acrítico à empresa-plataforma Ifood e o impede de se perceber como parte da classe trabalhadora precarizada.

No campo religioso, Enzo declara-se ateu, embora seja filho de pai católico (não praticante) e mãe evangélica. Segundo ele, sua família respeita a sua opinião. O entrevistado demonstra ser crítico com o que classifica como fanatismo religioso de outras pessoas de sua família, comentando: "qualquer tipo de problema tem a ver com religião. E eu acho que por isso eu cresci assim, de não acreditar, porque falavam certas coisas, mas eu não via essas coisas, até hoje não vejo." (Enzo, 24).

Essa visão corrobora para a formação de uma subjetividade avessa às explicações religiosas para os fenômenos sociais. Tal posição, curiosamente, não o afasta da identificação com a direita no espectro político. Pelo contrário, Enzo se posiciona à direita por razões distintas ao conservadorismo moral e religioso identificado em parte do eleitorado bolsonarista. Sua adesão se dá, em parte, com base em valores da racionalidade e do mérito, tão importantes – como Souza (2023) compreendeu – para legitimação das desigualdades na modernidade periférica.

## 6.9 Sofrimento psíquico relacionado ao trabalho e à cooptação pelo discurso da extrema-direita: o caso do entregador Josias

O contato com Josias foi estabelecido durante a pesquisa de campo, nos locais onde entregadores costumam aguardar as chamadas nas plataformas digitais. Na abordagem, ele estava sentado na calçada ao lado de outros colegas, todos com a mochila do Ifood. Apesar da aparência tímida e reservada, que sugeria possível recusa, ele prontamente aceitou conceder uma entrevista.

Josias tem 42 anos, é um homem negro e natural da cidade de Campos dos Goytacazes-RJ. Nasceu em um bairro periférico, filho de uma cozinheira de um motorista de ônibus. Seus irmãos têm diferentes profissões: um é cozinheiro, outra é garçonete e outro atua como técnico *offshore*. Ele trabalhou como açougueiro por muitos anos, com carteira assinada, e, há sete meses (no momento da entrevista) trabalha fazendo entregas de bicicleta para o Ifood.

Um dos primeiros aspectos abordados em nossa conversa foi a sua trajetória profissional anterior. Josias trabalhou em um supermercado da sua região durante muitos anos, até que precisou se afastar por motivo de doença, recebendo benefício do INSS (Instituto Nacional do Seguro Social). Ele relatou que adoeceu por causa do trabalho: teve uma crise de depressão e ansiedade e, depois, um episódio de surto, que ocorreu dentro do próprio supermercado. O empregador, no entanto, não reconheceu que o adoecimento era decorrente das condições de

trabalho e não forneceu ao Josias os documentos necessários para que ele pudesse acessar os direitos garantidos por lei aos trabalhadores com vínculo CLT em casos acidente de trabalho.

Nesse emprego, Josias relatou que sofria constantes humilhações. Ele detalha que era empregado de uma rede de supermercados relativamente pequena e que um dos donos tratava mal os funcionários frequentemente: “O serviço não era pesado. Mas a cobrança... cobrança, a falta de consideração e a falta de respeito, sabe?” (Josias, 2024). Ele explicou que os filhos dos donos gerenciavam a unidade em que trabalhava, e que um deles era uma excelente pessoa: “Eu falei com ele, e não só eu, mas como outros funcionários também já falaram: se fosse só você, eu aposentava aqui”. No entanto, os outros patrões é que o tratavam com desrespeito:

> Esse outro irmão que ficava lá, é uma pessoa boa também. Só que, tipo assim, pra lidar com pessoa, ele não sabe lidar: trata mal a pessoa, fala de certa forma com a gente, que eu não aceito. E tinha muita coisa errada lá dentro comigo e com outras pessoas. O serviço que eu fazia, eu sempre pedia a eles: ‘Poxa, o salário que eu tô ganhando não tá sendo compatível com o que eu tô fazendo.’ Eu fazia muita coisa e ganhava pouco. Lá tem açougueiro que não sabe desossar e só atende o balcão e ganhava R$ 2300,00/R$ 2400,00. Eu ganhava R$1800, 00 e atendia balcão, desossava boi, recebia mercadoria, arrumava a câmera fria. Aí eles alegavam que essas outras pessoas que trabalhavam menos e ganham mais eram da gestão do pai deles, e que não podiam mexer. Aí eu falava: mas eu não tô pedindo para você mexer no deles, estou pedindo pra melhorar o meu (Josias, 42).

Além dessas injustiças e humilhações que sofreu, Josias também me relatou um episódio em que discutiu com um desses patrões durante o período de afastamento, pois ele fez questão de fazer uma reclamação sobre Josias na frente de outros funcionários. Ao perceber que situações como essa pioravam as suas crises e seu adoecimento psíquico, ele resolveu pedir demissão desse emprego.

Nesse contexto adverso, Josias conheceu a plataforma digital iFood e o Uber Drive (na modalidade de entregas) por intermédio de um amigo que trabalhou no mesmo supermercado. Um pouco antes de pedir demissão, começou a fazer as entregas: primeiro no Uber Drive, inicialmente com entregas de farmácias, e, em seguida, pelo iFood, para complementar a renda. Ao perceber que poderia obter um rendimento superior ao que recebia como açougueiro sob o regime celetista, começou a trabalhar de forma informal ainda durante o período de afastamento médico, mesmo sem estar plenamente recuperado.

Josias nunca conseguiu se tratar adequadamente. Não entrou em detalhes, mas relatou sua experiência na rede de saúde mental do SUS “por duas vezes a moça falou que tinha que marcar e que só pra daqui a três meses e tal, tava um rolo, aí eu peguei e desisti”. Após o afastamento remunerado pelo INSS, ele precisava voltar a trabalhar, pois tem família: quatro filhos, sendo uma bebê e sua esposa que estava de resguardo.

As barreiras encontradas para o tratamento de saúde adequado, especialmente saúde mental, demonstram as falhas do Estado brasileiro em garantir a universalidade do acesso à saúde como dever do Estado, prevista na Constituição Federal de 1988 ao instituir o SUS (Silva LS, Viegas SMF, Nascimento LC, et al., 2020). A rede que deveria atender Josias, primeiro na Atenção Primária, e nos Centros de Atenção Psicossocial (CAPS), muitas vezes tem problemas de financiamento insuficiente e não conseguem garantir acessibilidade e tratamento com qualidade (Silva LS, Viegas SMF, Nascimento LC, et al., 2020).

Assim como Josias, sua esposa vivenciou uma situação de desrespeito com seus direitos trabalhistas. Embora possuísse vínculo empregatício formal (CLT) em um restaurante, foi demitida no início da gravidez. O desligamento ocorreu após a apresentação de um atestado médico, decorrente de um mal-estar, que a impossibilitou de comparecer ao trabalho. Na ocasião, por tratar-se do início da gestação, ela ainda não havia apresentado a documentação médica oficial que comprovasse a gravidez. Um processo judicial contra a empresa tramita na justiça. O que podemos depreender é que na classe social de Josias os desrespeitos aos "direitos" são constantes.

A necessidade financeira imediata se sobrepõe aos direitos trabalhistas e à segurança, como demonstra a literatura sobre o trabalho em plataformas digitais no Brasil (Festi, et al., 2025). A trajetória de vida de Josias ilustra bem a história de uma classe que vive abaixo da dignidade: com baixos salários, acesso precário à saúde e à educação, direitos insuficientes para mantê-lo formalizado. É nesse sentido que reforço o argumento de que as empresas de plataformas digitais se apropriam da precariedade existente na sociedade brasileira.

Ao buscar dignidade dentro de sua condição, Josias constrói um discurso que, à primeira vista, dissimula sua real situação de vulnerabilidade com esse trabalho de entregador de plataformas digitais. Ele diz, por exemplo:

> Eu comecei a fazer no iFood e hoje no iFood a renda minha é melhor do que quando eu tava trabalhando de carteira assinada. E eu consigo descansar mais porque agora eu faço meu horário, eu faço meu horário e eu faço meus dias de trabalho. Eu estabeleço uma meta por dia e eu alcanço essa meta (Josias, 42).

Para refletir criticamente acerca de declarações como a de Josias, Bourdieu nos ensina que "a reflexividade é uma arma contra os condicionamentos sociais, sejam eles provenientes de estruturas ou de disposições, sejam eles provenientes do aspecto objetivado ou do aspecto incorporado da instituição" (Bourdieu, 2024, p.21). Partindo dessa perspectiva, Souza (2018) propõe que é preciso reconstruir o discurso do entrevistado: "Tomar a primeira declaração de qualquer entrevistado sobre si mesmo como verdade final é sempre ingênuo e conservador"

(Souza, 2018a, p.471). Por isso, é importante acessar as contradições, lacunas e rachaduras no discurso e comportamento dos agentes sociais. Com esse método, procuramos 'descontruir' a violência simbólica dos discursos dominantes e explicar a sutil introjeção e incorporação da dominação social e simbólica moderna" (Souza, 2018a, p.471).

Guiada por essa lente metodológica faz-se necessário reconstruir e contextualizar o discurso de Josias. Um contraponto se estabelece quando ele relata, em outro momento da entrevista, ter permanecido mais de três horas à espera de uma entrega no ponto onde costuma aguardar as chamadas do aplicativo: "Ontem eu cheguei aqui uma hora. Aí eu coletei um pedido aqui ontem e era 1h53. Depois eu só fui coletar outro pedido 5 horas da tarde". É importante ressaltar que ele recebe por entrega, logo, esse tempo de disponibilidade para o trabalho não é considerado (pela empresa) como hora trabalhada. Como utiliza a bicicleta para trabalhar, não é vantajoso percorrer distâncias longas, sob o risco de ficar excessivamente cansado. Por essa razão, aguarda as chamadas do aplicativo em um local fixo, como o Mc Donald's, onde tem acesso a banheiro, água e um refúgio em relação à rua.

Acerca do cotidiano de trabalho como entregador da plataforma digital Ifood, Josias relata que começa pela manhã na região da Pelinca, local que, segundo ele, concentra muitas padarias e uma grande demanda por café da manhã nos prédios, hospitais e clínicas dos arredores. Sem um horário fixo para iniciar – valendo-se da premissa de que "agora que trabalho para mim" –, Josias explica que às vezes começa mais tarde e compensa estendendo o turno até as 21h ou 22h. Em seguida, costuma ficar em um McDonald's, onde aguarda os pedidos, os coleta, faz as entregas e retorna ao mesmo ponto até bater a meta diária de R$100,00. "Quando vou ver, já atingi. Às vezes faço até mais. Mais de 100 reais no dia. E aí eu consigo fechar a semana, assim, com 700 reais por semana." Acrescenta ainda que, segundo a regra do Ifood, ele não precisa subir nos prédios para fazer as entregas, mas que às vezes, em prédios comerciais especialmente, costuma deixar a entrega na porta do cliente. Às vezes recebe alguma gorjeta, embora não seja comum.

Ele não tem a dimensão de que não trabalha para si, mas para um Outro impessoal e invisível. A renda por ele mencionada só é atingível trabalhando todos os dias, sem folgas. Como o veículo utilizado é a bicicleta comum, ele não relata custos atrelados ao cotidiano do trabalho e não considera despesas como alimentação e hidratação como parte integrante dos seus gastos da atividade laboral.

Indago se ele buscou se formalizar como MEI, e ele responde que ainda não, mas que pretende se formalizar com o suporte de um amigo que trabalha com contabilidade. No

momento da entrevista, não tinha conhecimento sobre uma possível regulamentação que poderia incluir os entregadores de plataformas digitais como ele.

Embora relate uma rotina cansativa, Josias afirma que sua rotina atual é menos desgastante física e mentalmente, do que quando trabalhava no supermercado. Segundo ele, o problema não era ter uma chefia, mas ter aquele tipo de chefia: “eu nunca tive dificuldade de lidar com pessoas me dando ordem. Eu nunca tive essa dificuldade. Eu sempre me dei bem. Eu tenho dificuldade de lidar com pessoas estúpidas, ignorantes, arrogantes. Aí, aí eu sou também estúpido, ignorante, arrogante. ” E acrescenta como o momento atual é mais tranquilo: “Aí, hoje, tipo, eu saio, saio com a minha bike, cara, não tem nem comparação.”

Espontaneamente, ele não cita nenhuma reivindicação ou proposta que pudesse melhorar suas condições de trabalho. Apenas quando faço ativamente essa provocação sobre como seria se ele recebesse pela quantidade de horas trabalhadas, e não por entrega, ele responde: “é, seria bom isso sim”. Depois, relata que sente falta de um local específico para os entregadores (para banheiro, alimentação, e para carregar o celular), utilizando o McDonald's como seu principal ponto de apoio por essa razão.

Essa falta de reconhecimento e de um ambiente de trabalho digno contrasta com planos e aspirações que ele revela mais adiante. Em um momento mais avançado de nossa conversa, Josias relata o desejo de atuar profissionalmente como cozinheiro, destacando que realizou um curso de gastronomia em um instituto de prestígio na cidade. Ele chegou a trabalhar como cozinheiro no complexo portuário do município vizinho, mas a exaustiva rotina de deslocamento e a distância geográfica o impediram de prosseguir. Josias relatou que precisava estar pronto às 4h, pois, por residir em uma área periférica, era o primeiro passageiro a ser recolhido pelo transporte da empresa e o último a ser entregue em sua residência, por volta das 19h. Ele sustentou essa rotina por oito meses.

Assim, ele demonstra ser alguém que sonha e planeja, mas que encontra barreiras de todos os tipos para concretizar seus objetivos: especialmente a material (ausência de recursos e auxílio do Estado) e a moral (negação de reconhecimento). Atualmente, ele revelou que gostaria de trabalhar *offshore,* mas precisa de um novo curso que custa cerca de R$2.000 e mais a experiência na área.

Todo o contexto de vida de Josias reflete a dificuldade de ter um “trabalho digno” (Maciel, 2021). Ele cresceu em um bairro onde a criminalidade e o tráfico de drogas faz parte da vida da população local. Josias relata que já perdeu amigos; uns morreram no crime, outros estão presos. Mas sua cabeça é forte – ele diz. Criado por pais evangélicos, ele leva consigo os valores da dignidade e da honestidade:

> Eu fui criado... meus pais sempre foram evangélicos. Então, eu sempre fui criado dentro da igreja. Meus pais sempre me ensinaram. E o que eu levo... Na vida são valores que respeito. Dignidade, palavra. Você não precisa ter nada. Se você tiver palavra, se você honrar com aquilo que você fala, se você respeitar as pessoas, você vai longe. Às vezes a caminhada parece ser difícil para quem anda correto. Mas é porque você tá andando correto. Às vezes as pessoas tentam trapacear um aqui, trapacear outro ali. Aí às vezes as pessoas acham que tá se dando bem na vida, mas não é bem assim (Josias, 42)..

A honestidade é para ele um valor importante, pois assim, ele se diferencia do "pobre delinquente" (Souza, 2024). No trecho a seguir, Josias narra um episódio que vivenciou, no qual encontrou um celular perdido e devolveu ao dono:

> Outro dia eu tava no centro, eu achei um celular no centro. Até mandei o vídeo pro pastor amigo meu. Achei o celular no centro, celular novo desse Samsung aí, tava sem senha, aplicativo de banco, tudo. Aí eu achei, tava vindo pra trabalhar, sentei ali, fiz o vídeo, mandei pro pastor, o colega meu, falei ó, não vou desligar. Se o dono ligar, se alguém procurar, eu entrego. Se ninguém procurar, aí passou uma hora e pouca. Aí o celular tocou, fui atendido. Aí era um rapaz falando, poxa meu amigo, o celular do meu pai, meu pai perdeu esse celular e tal. Até falando meio diferente, eu acho que não é brasileiro, não deve ser vindo de outro país próximo. Esse povo tá invadindo o campo aí mesmo. Aí, do meu pai, ele perdeu o celular, ele precisa de celular pra trabalhar. Falei, não meu amigo, tranquilo, é só vir aqui no McDonald's, eu tô aqui. Aí ele pegou, encostou a moto ali, entreguei ele. Entreguei ele e falei, ó, vê se tá tudo direitinho. Ele, não, meu amigo, eu sei que tá tudo direitinho. Só do fato de você ter atendido e entregado, eu sei que tá tudo direitinho. Aí eu falei, então tá bom. Então eu dei as costas. Ele falou, ó, põe cá. Aí ele pegou, me deu duzentos reais. Aí toma, me deu duzentos reais. Então essas coisas não tem preço. Você ser honesto com as pessoas (Josias, 42).

Ao adentrarmos o tópico sobre política e justiça social, Josias demonstrou, inicialmente, uma profunda descrença: "A política no Brasil é aquela que a gente tá cansado de ver aí, né? E todos nós queríamos uma política melhor, um governo melhor, mas infelizmente eles não estão nem aí pra população." Logo depois, porém, sua reação me surpreendeu: ele confessou que votou em Bolsonaro nas últimas eleições e também na primeira eleição em que ele foi candidato. Era como se, naquele momento, outra pessoa tivesse aparecido diante de mim: Josias estava convicto e tomado por uma raiva visível.

> Josias: Então, eu acredito, eu acredito muito naquilo que ele apresentava. Na outra vez eu acreditei e dessa vez também acreditei.
>
> Thalita: E ele ter perdido te causou alguma coisa? O que você acha?
>
> Josias: Fiquei chateado, né? Fiquei chateado, queria que ele ganhasse. Pra ver se ele ia implantar mesmo tudo aquilo que ele tava falando. A gente tava vindo de uma política já bem desgastada. PT já estava há muito tempo ali, então talvez fosse melhorar.

Para justificar sua posição, ele traz dois argumentos: o primeiro é que sente medo de ser roubado, e que acredita que o PT, em dada medida, protege a criminalidade. Esta é uma narrativa criada pela extrema-direita no Brasil nos últimos anos. O segundo: programas como o Bolsa Família, apoiados pelo PT, incentivam a "vagabundagem":

> Eu tenho medo de alguém chegar e roubar. Assim, roubar. Roubar meu aparelho de celular e vai roubar e vai levar. Eu não estou nem aí. Depois eu compro outro. Mas eu tenho medo de acontecer alguma coisa comigo. Eu não tenho medo de morrer. Eu sei que um dia eu vou morrer. Eu tenho medo de deixar os meus filhos, de deixar a minha família. Eles dependem de mim. Então, essa política aí que Lula vem implantando aí, que o cara rouba o celular, como ele falou, só pra tomar uma cerveja, e isso e aquilo, isso aí eu não acho certo, não concordo. Entendeu? E o povo não gostava de Bolsonaro porque Ele era... Tipo assim, ele era... Ele falava a verdade, mas falava duro. Como uma vez ele falou que bolsa de família é pra gerar vagabundo. Ele falou assim... Em certo ponto ele não tá errado. Se você olhar, em certo ponto, ele não está errado. Tem famílias aí que precisam e são beneficiadas e conseguem sustentar, colocar um alimento dentro de casa com o Bolsa Família? Tem. Só que se você for olhar a política, como o Bolsa Família é implantado, eu vou te dar um exemplo. Eu hoje, se eu assinar carteira hoje, digamos que eu recebo o Bolsa Família. Se eu assinar A carteira hoje, eu perco. Eu não tenho direito de Bolsa Família. Eu não tenho direito ao auxílio que a prefeitura dá. Eu não tenho direito. Tinha que ser ao contrário. Salário mínimo não dá pra nada. Então, para aí. Esse trabalhador aqui, ele tá trabalhando pra colocar um sustento dentro de casa. Então, vamos dar esse auxílio a ele aqui, vamos dar esse benefício pra ele complementar a renda. Pra ele poder levar mais alimento pra dentro de casa (Josias, 42).

É possível depreender do discurso do entrevistado que há um ressentimento com uma política social tipicamente liberal. Se considerarmos as tipologias de Esping-Andersen (1991), o regime liberal é aquele em que a assistência social é destinada somente aos mais necessitados mediante comprovação – uma espécie de "atestado de pobreza", e o Bolsa Família é um exemplo típico. Esse ressentimento de Josias foi direcionado politicamente pelo discurso da extrema-direita. A insatisfação – que é legítima – poderia adquirir um sentido diferente, mas isso não ocorre. Como analisou Souza (2024, p.176) sobre "o pobre de direita": "Ninguém revela a ele as causas reais que explicam o seu sofrimento [...] a alternativa é culpar um 'outro', se possível mais frágil que ele [...]."

Após esse posicionamento, provoco o entrevistado a pensar, se o que ele gostaria na verdade, não é uma ampliação do Bolsa Família, para que trabalhadores como ele fossem elegíveis à política social. Sua resposta, no entanto, repete um discurso conservador comum: o de que benefícios sociais desestimulam o trabalho e de que uma família perde o direito ao benefício do Bolsa Família se algum membro conseguir um emprego formal:

> Porque o que acontece hoje, essa geração de hoje em dia, a maioria ninguém quer trabalhar. O que mais você vê é menina nova, menina nova com dois, três, quatro filhos. Porque recebe o bolsa família. Aí recebe o bolsa família de três filhos. Deve chegar a uns mil reais. Aí recebe mais de duzentos da prefeitura. Aí essa pessoa vai

> querer trabalhar? Ela não vai trabalhar, sabe por quê? Porque se ela for, ela vai perder. Se o marido dela assinar a carteira, ela perde (Josias, 42)..

Essa afirmação não é inteiramente verdadeira, mas Josias acredita nela. De acordo com o Ministério do Desenvolvimento e Assistência Social, Família e Combate à Fome (2026) a regra do Bolsa Família diz respeito a renda per capita "Principal regra é que a renda de cada pessoa da família seja de, no máximo, R$ 218 por mês", o que caracteriza uma limitação importante dessa política social.

Outra questão que o entrevistado aborda é sobre a injustiça de condenar um pai desempregado à prisão por não pagar pensão alimentícia aos filhos. De acordo com Josias, deveria existir um direcionamento da justiça para que este pai consiga um emprego e seja capaz de honrar com a pensão, e não o prender como uma punição por sua condição:

> Sempre paguei a pensão das minhas filhas. Não, não sou contra a pagar pensão não. Fez, assuma que você fez e paga a pensão. Só que, a forma que eles [a justiça] tratam, que pra mim é complicado. Vou te dar um exemplo. Eu saí da empresa, não tô trabalhando. Pro sistema eu tô desempregado. Trabalho aqui no iFood, mas pro sistema eu tô desempregado. Beleza? Se eu for intimado hoje, aí eu vou lá no fórum. Ó, maldito, eu tô desempregado. Ele vai me dar o prazo. Se vencer o prazo, eu vou preso e não tem fiança. Não tem fiança. Ninguém me tira de lá a não ser que eu pague. Eu não quero que o governo, ninguém pague a pensão da minha filha, não. É a minha responsabilidade e eu vou pagar. Só que, para aí. Está desempregado? Direciona para o emprego, para o cara pagar. Faz alguma coisa. Não precisa o governo pagar porque se eu pegar, você sair agora ali, eu te assaltar e roubar o seu celular, eu vou preso. Se a polícia me pegar, eu vou preso. Aí o Direito dos Humanos vem. Aí vai alegar o quê? É réu primário, tem endereço fixo, isso e tal. Eu saio pela porta da frente da delegacia (Josias, 42).

A narrativa do entrevistado, composta por sucessivas experiências de vida que a reforçam, é que o sistema público como um todo está alinhado contra indivíduos como ele, ou seja, pela constatação de que não é beneficiado pela maioria das políticas sociais. Além de falar sobre a política nacional, Josias comenta sobre a política municipal e observa algumas melhorias na cidade, como a reforma dos principais hospitais e instalação de câmera de segurança nas ruas – melhorias que podem ser concretas em sua vida. O pensamento contaminado pelo discurso da direita é baseado, principalmente, na sua trajetória de vida de dificuldades, exclusão e humilhação social.

# 7 TRAJETÓRIAS DE TRABALHADORES PLATAFORMIZADOS: HISTÓRIA DE VIDA E CONTRASTES ENTRE BRASIL E ALEMANHA

A figura na página seguinte sintetiza os principais contrastes entre o trabalho de entregadores e motoristas de plataformas digitais no Brasil e na Alemanha, com base nas entrevistas realizadas e na abordagem teórica que fundamenta a análise. Importante sublinhar que, por se tratar de uma pesquisa qualitativa, o objetivo não é fornecer um panorama completo do fenômeno do trabalho em plataformas digitais em ambos os contextos, nem dados que possam ser generalizados, especialmente no caso da Alemanha. Como exposto na seção de metodologia, o objetivo é "ampliar a nossa visão, alargar nosso horizonte e ver as coisas em perspectiva" (Azarian, 2011, p. 12, tradução nossa).

Ver esse fenômeno em perspectiva nos coloca diversas questões acerca do trabalho em plataformas digitais no Brasil e sobre a uberização do trabalho, que se consolida, se amplia e se entrelaça com os problemas sociais brasileiros. A partir desse recorte contemporâneo, busco repensar a construção da cidadania e da subcidadania, a legitimação das desigualdades sociais e os horizontes políticos possíveis nesse contexto.

Primeiro, começo destacando uma semelhança notável nos dois contextos analisados. O modelo de negócios das plataformas digitais chega à Alemanha com um discurso muito parecido com o que vemos no Brasil e em outros países com apelo para a flexibilidade, autonomia e ganhos rápidos. A plataforma Wolt, em especial, baseia-se na ideia de intermediação tecnológica e no tratamento dos entregadores como "parceiros", prometendo flexibilidade, baixa exigência de entrada e proteções como seguros, tal qual a Uber, iFood e 99 no Brasil. Outro elemento em comum que está presente em ambos os casos é o gerenciamento algorítmico. Assim, as plataformas exercem controle sobre os trabalhadores, uma vez que eles são rastreados pelo aplicativo gerando dados que irão servir para controlar seu comportamento.

A seguir, a Figura 11 apresenta o resumo comparativo das categorias de análise realizadas a partir das trajetórias de entregadores e motoristas por plataformas digitais no Brasil e na Alemanha.

Figura 11 - Resumo das categorias de análise

| Categoria de trabalho de plataformas (país) | | | | |
|---|---|---|---|---|
| **Categoria de análise** | **Entregadores (Brasil)** | **Entregadores (Alemanha)** | **Motoristas (Brasil)** | **Motoristas (Alemanha)** |
| **Origem de classe** | Todos nas classes populares. | Maior parte classe média com migração qualificada. Exceção: Vitor; brasileiro de origem na classe popular. | Classe popular/classe trabalhadora precarizada. | Classe trabalhadora migrante na Alemanha. |
| **Plataformas** | iFood, principalmente. Uber Drive e outras. | Lieferando, Flink, Wolt. | Uber, 99. | Freenow. |
| **Meio de trabalho** | Moto e bicicleta comum. Não fornecido pela empresa. | Bicicleta elétrica fornecida pela empresa ou própria/alugada. Lieferando e Flink-fornece equipamentos de proteção (jaqueta, capacete). | Carro próprio (quitado ou financiado). Não fornecido pela empresa. | Carro próprio ou carro fornecido por subcontratação (empresa terceirizada). |
| **Vínculo de trabalho** | Sem vínculo ou MEI. | Contrato de trabalho (full-time, part-time, mini-job) Com direitos: seguro saúde, férias, licença médica, aposentadoria descontada no salário. | MEI ou informal. | Self-employed (autônomo) ou subcontratado. Não há vínculo direto com a plataforma (diferente dos entregadores). |
| **Trabalho ou atividade simultânea** | Sim, múltiplos. Exceção: Josias. | Sim, principalmente como transição e estudo para outra carreira. Exceção: Gabriel (apenas Lieferando). | Sim. Exceção: Valter Hugo trabalha apenas como motorista de aplicativos. | Sim. Ex: Amin (taxista + FreeNow); Osman (taxista + FreeNow). |
| **Renda (se informada)** | Meta diária. Exceção: Artur trabalha com horário fixo. Remuneração por entrega. | Salário por hora (salário mínimo, ~ €12,41/h) + gorjetas. | Meta diária. Remuneração por corrida. | Rendimento por corrida (como taxista). Ex: Amin (~ €5.000 bruto/mês → ~ €3.000 líquido). Osman não informou. |
| **Sindicalização/associação** | Desconhece ou não se engaja. | A maioria não se interessa ou tem medo de perder o emprego/ser perseguido. | Desconhece ou não se interessa. | Desconhece ou não se engaja. |
| **Acidentes de trabalho** | Relatam ter medo de sofrer acidente no trânsito. | Comuns, não reportados por medo. | Sim, com impacto financeiro. | Não informado (Amin, Osman não relataram). |
| **Perspectivas futuras** | Deixar de ser uberizado. | Consolidar carreira na área de formação; estudar para outra carreira. Exceção: Gabriel (pretende ficar na Lieferando). | Permanecer como motorista/migrar para negócio próprio. | Permanecer como motorista. |
| **Pontos negativos do trabalho** | Remuneração baixa, cansaço, insegurança, falta de local adequado, desgaste físico. | Frio/neve no inverno, bicicletas malconservadas (Flink), assédio moral (Lourenço), falta de plano de carreira. | Falta de apoio da plataforma, insegurança, custos altos, desgaste. | Trânsito, clientes bêbados, clima de medo (imigração, xenofobia), falta de proteção social: em caso de precisar ficar sem trabalhar por doença. |
| **Percepção sobre justiça social** | Não acreditam que existe no Brasil. | Não há justiça social, mas é mais justo se comparado ao Brasil. | Não acreditam que existe justiça social no Brasil. | Reconhecem a justiça social na Alemanha, mas questionam seus limites. |
| **Visão política** | Descrédito, polarização e isolamento. | Brasilerios: Esquerda ou descrentes. Exceção Ian direita, crítica ao PT. Indianos: desinteresse. | Antipetismo, bolsonarismo moderado ou descrença. Apenas Caio mais inclinado à esquerda. | Mais à esquerda. Críticas à AfD. |

Fonte: elaboração da autora (2026).

Quanto à percepção sobre a flexibilidade pelos trabalhadores, tanto no Brasil, quanto na Alemanha, alguns a valorizam positivamente, associando-a à possibilidade de estudar, ver ou ajudar os filhos no cotidiano, fazer pausas, conciliar com outro trabalho, etc. Outros, apontam a sua face fictícia. Apolo (entregador/Brasil) afirma que, na prática, o não cumprimento da meta implica em trabalhar mais. Josias diz trabalhar para "si" mas precisa trabalhar todos os dias. Na prática, a flexibilidade é algo desejável, mas muitas vezes se traduz em jornadas extensas de trabalho e auto cobrança.

Outro fator importante a se considerar em ambos casos, é a adoção da tecnologia que vai influenciar o grau de plataformização da economia. As empresas de plataforma dependem da disponibilidade generalizada de infraestrutura tecnológica, bem como da adesão das pessoas a essas tecnologias. "Portanto, o grau de plataformização é geralmente maior nos países em que essas tecnologias têm maior penetração entre consumidores e empresas" (Lehdonvirta, et al, 2020, p.25, tradução nossa). Isto é, a aceitação e popularização dos aplicativos, em especial entre os consumidores. Nesse contexto, o Brasil é um país que tem uma alta taxa de penetração de mídias sociais e aplicativos de forma geral, incluindo plataformas digitais de entrega e transporte.

Além disso, temos que considerar no caso brasileiro, outras questões como a mobilidade urbana precária, marcadas por um processo de urbanização próprio do capitalismo periférico e da subcidadania que influenciam a forma como utilizamos as plataformas digitais, especialmente as de transporte.

Em relação as trajetórias de vida analisadas a partir das entrevistas, compreendo, conforme Souza (2018 p.421), que é o contexto social dos entrevistados "que explica, na verdade, a diferença de suas respostas". Nesse contexto, está o *habitus* de classe, na maior parte dos casos uma classe média migrante na Alemanha, e as classes populares no Brasil que trabalham em plataformas digitais no Brasil. Busquei compreender o contraste e semelhanças do trabalho em plataformas digitais no sistema-mundo a partir do mundo real e cotidiano desses trabalhadores, suas aspirações e possibilidades.

No que diz respeito à origem de classe dos trabalhadores entrevistados, os entregadores de plataformas digitais na Alemanha (Flink, Lieferando e Wolt) são marcados, em sua maioria, pela migração qualificada, e o trabalho como entregador assume uma perspectiva de transição. Entre os brasileiros entrevistados, posso destacar duas exceções: Gabriel, que não revelou planos de transição para outro emprego, usufrui junto à esposa, dos direitos vinculados à cidadania europeia e não migrou pensando no mercado de trabalho alemão. Já o entregador

Vitor, embora não se enquadre na migração qualificada, tem buscado a qualificação profissional necessária para fazer a transição para um emprego melhor.

Os indianos Zaid e Vikram, assim como os brasileiros André e Ian, podem ser classificados como migrantes qualificados. Em todos os casos, a transição de carreira pretendida é viabilizada pelo contrato de trabalho, que garante a remuneração por horas trabalhadas e tempo livre para estudo e lazer.

Diferentemente dos brasileiros, porém, Zaid e Vikram não pretendem permanecer na Alemanha. Em ambos os casos, o plano é estudar e adquirir experiência no exterior para retornar à Índia com melhores condições de empregabilidade. Os brasileiros, ao contrário, buscam na Alemanha caráter permanente de emprego e qualidade de vida. No caso dos indianos, é possível que esse perfil de estudante internacional e trabalhador temporário esteja associado ao distanciamento da política e organização coletiva da categoria.

A ideia de sindicalização é fraca em todos os contextos. Na Alemanha, o entregador brasileiro Gabriel participa de protestos, mas não é filiado ao sindicato. Os outros entregadores de forma geral não se interessam ou acreditam que podem/poderiam sofrer retaliação caso fizessem parte de uma organização coletiva. Amin, motorista declaradamente comunista, afirma já ter participado de alguns protestos, mas que não precisa ser membro de um sindicato.

No Brasil, o entregador Artur tentou se aproximar de uma associação de motoboys, mas o caráter bolsonarista dos integrantes o afastou. Já Apolo acompanha lideranças nacionais, como o Galo de luta em São Paulo, mas permanece disperso, sem vínculo associativo. Como observado anteriormente, o isolamento desses trabalhadores e a ausência de um contexto associativista traduzem-se em um vácuo e, portanto, em despolitização. Quanto aos motoristas, o assunto de sincalização ou associação mostra-se completamente distante de suas perspectivas.

A renda é uma categoria fundamental, não apenas pelo valor que se remunera aos trabalhadores, mas pela forma como se remunera. No Brasil, entregadores e motoristas de aplicativos brasileiros, eles recebem o que Marx chamou de “salário por peças”, isto é, uma porcentagem que a plataforma concede a cada corrida ou entrega. Por essa razão, geralmente trabalham com metas diárias que eles próprios estabelecem como “empresários de si mesmos”. Na Alemanha, por sua vez, os entregadores contratados têm garantia de recebimento de pelo menos o salário mínimo praticado no país por hora, que, importante destacar, é um dos mais altos da Europa. Nem todos os entregadores, entretanto, tem a permissão de trabalhar full-time, logo, o salário corresponde à quantidade de horas prevista no contrato. O taxista e motorista da Freenow Amin, na condição de autônomo, não conta com as mesmas garantias, mas relata obter um bom salário mensal.

Quanto à visão política e às percepções sobre justiça social, os brasileiros, em sua maioria, tanto os que emigraram para a Alemanha quanto os que estão no Brasil, não acreditam que exista justiça social no país. No entanto, especialmente os entregadores e motoristas que atuam no Brasil não convertem essa percepção de injustiça social em um projeto de mudança social ou reivindicação de políticas públicas efetivas. Enquadram-se, assim, no que a literatura chama de naturalização da desigualdade: reconhecem a injustiça, mas a veem como legítima, como se fosse inevitável ou como parte da ordem natural das coisas.

O caso do entregador Josias, declaradamente bolsonarista, é muito interessante. Por sua condição de vulnerabilidade social, mas que não é contemplado por políticas sociais que poderiam alavancar os seus sonhos e perspectivas para uma vida melhor, ele direciona o ódio para programas como o Bolsa Família. Nesse caso, é pertinente trazer as análises de Bourdieu (2021 p.114) aplicada ao nosso contexto:

> [...] A estrutura e os mecanismos objetivos do sistema, e acima de tudo o sistema enquanto tal, não podem senão escapar a espíritos absorvidos pelas dificuldades imediatas da vida cotidiana: a revolta é dirigida, antes de mais nada, contra pessoas ou situações individuais, nunca contra um sistema que necessitaria de transformação sistemática. [16]

Precisamos olhar para a humilhação que esse trabalhador sofre e também para os seus sonhos para compreender como ele foi cooptado pela extrema-direita, como propôs Pinheiro-Machado (2025). O sonho de Josias de ser cozinheiro e ter outro tipo de trabalho "colide com a realidade da precariedade e da ausência de suporte estruturado para transformar esse desejo [...] É aí que a extrema direita entra em ação para capturar essa imaginação de futuro. (Pinheiro-Machado, 2025, p. 17).

O motorista Osman, que trabalha como motorista da empresa Freenow, alemão de origem turca, considera a Alemanha um país com justiça social quando a compara com a realidade na Turquia, país que, assim como o Brasil, é considerado uma economia "emergente". Além disso, tem uma visão política moderada, e não chega a afirmar que a Alemanha é um país tolerante dependendo da região, declarando que há algumas regiões onde o partido AfD têm mais adeptos. Compreende que são nacionalistas e que não gostam de pessoas como ele, que vieram de outro país.

Algumas outras diferenças que posso sublinhar, tem relação com fatores externos ao trabalho, mas que o influenciam diretamente. No Brasil, a ausência de contrato de trabalho não

[16] O contexto que Bourdieu trata nesse trecho diz respeito a sua pesquisa realizada na Argélia sobre a transição da sociedade tradicional para a economia de mercado.

impõe diretamente aos trabalhadores que façam todas as corridas enviadas pela plataforma, o que é um fator positivo, já que muitos trabalhadores, tanto entregadores, quanto motoristas, relatam que evitam lugares perigosos e que escolhem as corridas pensando na própria segurança. Na Alemanha, no caso da Lieferando, os trabalhadores são obrigados a fazer as entregas enviadas pela plataforma, o que caracteriza mais facilmente a subordinação.

O tempo de espera entre uma entrega/corrida e outra é um fator negativo em ambos os contextos. Em todas as plataformas no Brasil, a situação é pior, uma vez que ficar parado significa não receber por esse tempo de trabalho. A falta de local apropriado para espera, descanso e necessidades básicas aparecem nos dois países. No contexto brasileiro, é comum a cena de entregadores aguardando a chamada no aplicativo em lugares de calor extremo, expostos à desidratação, fadiga e exaustão térmica. Esse é um risco ocupacional importante que geralmente não é considerado.

Para os motoristas também há frequente exposição ao calor. Em Campos – RJ, lugar onde foi realizada a pesquisa de campo, não é raro que, mesmo em dias muito quentes, eles prefiram trabalhar com o ar-condicionado do carro desligado para diminuir o gasto de combustível, e, consequentemente, reduzir o custo da operação. Não há locais específicos para os trabalhadores usarem o banheiro, se alimentarem ou se hidratarem.

A legislação brasileira adota o IBUTG como índice de referência nas avaliações da exposição ocupacional ao calor. De acordo com as diretrizes da Fundacentro, considera-se alguns limites de exposição às altas temperaturas para trabalhadores que não ficam em ambiente climatizado. A falta de pausas em locais termicamente amenos, de hidratação adequada e de monitoramento periódico expõe os entregadores a riscos graves de estresse térmico, configurando insalubridade potencial (Shibuya, et al., 2024).

Na Alemanha, acontece o contrário, mas destaca também outro tipo de risco ocupacional: a exposição ao frio extremo. Ian, por exemplo, um dos entregadores entrevistados, relatou a dificuldade de trabalhar no inverno, e que, entre uma entrega e outra, aguardando na rua, ficar parado significava quase congelar no frio.

Outro ponto importante diz respeito aos riscos de acidentes. Os entregadores e motoristas brasileiros, na ausência de contrato de trabalho e proteção social decorrente da atividade, convivem diariamente com o medo de sofrer acidentes. Grande parte dos entregadores no Brasil utiliza a moto como veículo e o índice de acidentes fatais envolvendo motociclistas é altíssimo. No caso dos motoristas, como relatado por Valter Hugo que sofreu um acidente no trânsito, a consequência não afetou a sua integridade física, mas sim o prejuízo financeiro com o seu carro, seu meio de trabalho.

Por sua vez, na Alemanha, embora exista o contrato de trabalho, os entregadores que se acidentaram por conta da chuva ou da neve, não reportaram à empresa. De acordo com o entrevistado Ian por: "medo de imigrante de perder o trabalho". No caso de Lourenço, o assédio moral e xenofobia também não foi reportado à empresa, fazendo-o desistir do emprego. Este é mais um exemplo que demonstra que o imigrante tem dificuldade de acesso aos direitos, ainda que ele exista formalmente.

As plataformas digitais alemãs também se diferenciam das atuantes no Brasil em relação ao fornecimento dos meios de trabalho. No caso dos entregadores, a plataforma Flink e Lieferando oferecem uma quantidade limitada de bicicletas elétricas, enquanto a Wolt não oferece esse tipo de equipamento. Gabriel (Lieferando) aluga uma bicicleta elétrica de terceiros; Lourenço usava bicicleta elétrica da Flink; Zaid aluga uma bicicleta elétrica para trabalhar na Wolt. As plataformas Lieferando e Flink também fornecem equipamentos de proteção (jaqueta, capacete). Quanto à plataforma Freenow, oferece-se o carro por uma empresa subcontrada. Embora ofereçam o meio, dependendo do caso, essa oferta se dá de forma precária, como relatado nas entrevistas. Já no Brasil, a precariedade é instituída: as plataformas exigem que todos os meios sejam de posse dos trabalhadores e não arcam com custos de manutenção.

Por fim, a principal diferença entre o trabalho em plataformas digitais nos dois países é o contrato de trabalho e a garantia de recebimento de remuneração por hora no caso dos entregadores no contexto alemão. Reitero que esse formato não está garantido na Alemanha, como exposto no relatório Fairwork Germany 2025: a tendência é o aumento da subcontratação e a diminuição dos contratos de trabalho diretos, ou seja, as empresas-plataforma privilegiam, cada vez mais, formas opacas de contratação.

## CONSIDERAÇÕES FINAIS

O fenômeno que está sendo descrito nessa pesquisa como uma "uberização" do trabalho, com suas características e consequências, especialmente na forma como ela se apresenta na realidade brasileira, tem se colocado como um novo modelo de trabalho cada vez mais normalizado e banalizado. A "pejotização", presente hoje em diversas atividades profissionais, também faz parte do mesmo quadro político e econômico que estamos tratando aqui. Não obstante, diversas agendas de pesquisa em sociologia política podem ser exploradas, como entregadores de redes como Shoppee, Amazon, Mercado Livre, Temu, dentre outros, cujo modelo de trabalho inseguro se reproduz.

A partir da análise do fenômeno na Alemanha, é possível tecer algumas considerações. O trabalho em plataformas na Alemanha é especialmente atrativo para migrantes, uma vez que pode ser realizado sem ou com conhecimento limitado da língua alemã, além de ter baixas barreiras de entrada sendo uma "tábua de salvação" para aqueles que podem enfrentar problemas no mercado de trabalho tradicional (Fairwork, 2021). Ele cumpre assim, um papel ambíguo: conceder renda e proteger de situações de indignidade, mas ao mesmo tempo, faz parte de um processo de consolidação geral de um mundo do trabalho mais precário.

No setor de entregas, é comum encontrar trabalhadores que migraram para o país com o objetivo de estudar. Nesse caso, a origem de classe não é de indivíduos sem acesso ao reconhecimento social do trabalho, o que difere dos achados empíricos dessa mesma categoria de trabalhadores no Brasil. No setor de transporte por aplicativos, embora a amostra de entrevistas seja muito pequena para traçar um perfil dos trabalhadores, minhas observações empíricas me levam a questão: por que esses migrantes, em alguns casos com cidadania alemã, com domínio do idioma, estão fora das carreiras tradicionais de prestígio?

A Alemanha apresenta uma diversidade maior de modelos organizacionais e de tipos de trabalho além do modelo da Uber, tendo sido consideradas por Lehdonvirta, et al. (2020) como um país "localmente plataformizado", tanto no setor da indústria de entrega de alimentos quanto na indústria de táxis. Os atores locais fortes e a regulamentação fora do "modelo padrão" são características centrais do fenômeno no país. Esses atores econômicos locais constituem uma variável relevante para compreender questões entre centro e periferia, pois demonstram que o país pode criar modelos próprios de plataformas digitais, sem ceder a atores internacionais, como a estadunidense Uber.

Essa capacidade de regulação local também se manifesta no âmbito judicial. A corte superior trabalhista alemã impôs algumas condições à Uber e outras empresas simulares para que pudessem operar, o que as fizeram ajustar o modelo de negócios para cumprir a regulamentação local (Sena, 2020).

Não obstante, mesmo com essa regulamentação, é possível dizer que as sólidas instituições de bem-estar social alemãs e o histórico de regulamentação forte estão sendo afetados pela onda neoliberal. O trabalho em plataformas digitais no país parece se inserir nesse contexto, utilizando, por exemplo, o contrato do tipo "*mini-job"*. Esse modelo surgiu com as reformas do Estado de bem-estar social alemão (Hartz IV), nas quais as políticas públicas parecem contribuir menos para a proteção social e mais para promover o trabalho instável, com contratos de baixos salários, curta duração ou temporários. (Promberger, 2015). Dörre (2015) identificou a tendência à precarização da sociedade do trabalho na Alemanha, principalmente

por ressaltar que há um grupo crescente de indivíduos que dependem de trabalhos inseguros, com baixos salários, pouco prestígio social, e o aumento de relações de trabalho "atípicas".

Nesse contexto de reformas neoliberais, o contrato de trabalho, especialmente no caso dos entregadores na Alemanha, evita a autogestão e a incorporação sem limites da "empresa de si mesmo" oferecendo certa resistência à racionalidade que busca "fabricar um sujeito neoliberal" nessa variante do trabalho em plataformas digitais. O relatório Fairwork Germany (2021) mostra uma afirmação clara ao alegar que não há base na Alemanha que possa negar direitos e proteções fundamentais a trabalhadores de plataforma. Entretanto, o relatório mais recente, o Fairwork Germany (2025) revelou uma crescente precarização do trabalho nos modelos das plataformas digitais, sobretudo, pelo aumento do modelo através da subcontratação: "A diferença entre esses dois modelos — emprego direto e subcontratação — tem um impacto significativo sobre os trabalhadores, como mostram claramente as pontuações deste ano" (Fairwork, 2025a, p.9, tradução nossa).

Em termos gerais, o contrato de trabalho visa mediar uma relação desigual, e, portanto, proteger o trabalhador de abusos, concedendo-lhe, inclusive a possibilidade de acionar a justiça caso seja negado algum direito. O que a pesquisa de campo realizada mostrou, porém, é que, apesar dessa segurança, a vulnerabilidade desses trabalhadores em maioria imigrantes, restringem as reais chances de acesso à direitos e a melhorias no trabalho. Outras pesquisas apontam na mesma direção, como é o caso de Ratzmann (2020) que expõe que trabalhadores com o histórico migrante tem uma situação particularmente vulnerável, uma vez que precisam daquele trabalho e as oportunidades são mais restritas.

No Brasil, o trabalho em plataformas digitais e a uberização do trabalho estão entrelaçados com os processos históricos da sociedade do trabalho. O trabalho em plataformas digitais cria uma massa de trabalhadores que a lei não reconhece como detentores de direitos trabalhistas clássicos. No caso brasileiro, como compreendeu Abílio (2020), ocorre a eliminação de freios legais à exploração do trabalho, bem como a legitimação, a legalização e a banalização da transferência de custos e riscos ao trabalhador. O Brasil fez pouco ou nenhum progresso sobre a regulamentação desses trabalhadores, e o Projeto de Lei 12/2024 representou a tentativa de criar uma "categoria de trabalho de segunda linha" (Fairwork, 2025b, p.21).

Diante desse cenário, que a lógica do capital se reproduza no contexto do capitalismo de plataformas, com as dinâmicas do capitalismo histórico e suas disparidades no sistema-mundo era algo esperado. O que não era esperado, porém, é que a reação a essa transformação fosse vista e interpretada como natural e até positiva pela maior parte das pessoas, uma vez que ela fornece oportunidade de renda em um mundo do trabalho corroído. É no sentido de oferecer

abertura de horizontes que essa tese se propôs a compreender o fenômeno em uma perspectiva comparada.

Retomando Domingues (2012), para enfrentar os desafios em países da América Latina é necessária muita imaginação social e política para avançar nos caminhos da mudança social. O mesmo raciocínio serve para pensarmos o trabalho em plataformas digitais e a inércia política na construção de alternativas que impeçam esse modelo de continuar reforçando nossas desigualdades sociais históricas e estruturais. É certo que há padrões que estruturam o trabalho no Brasil por se tratar de um país periférico. Mas qual é a margem para mudança social, ainda nesse contexto?

Tal qual algumas empresas na Alemanha, o iFood é uma empresa brasileira. Não poderia ele se expandir com um modelo de negócios diferente? Não poderia o Estado brasileiro intervir para, de fato, regulamentar o trabalho de entregadores e motoristas de aplicativos em favor dos trabalhadores? Que tipo de projeto estamos pensando para o Brasil, incluindo todas as mudanças trazidas pelo capitalismo de plataforma?

Os trabalhadores uberizados no Brasil não estão dispostos a aceitar qualquer emprego formal em troca de direitos. Eles precisam de um salário digno, que muitas vezes não é oferecido no mercado de trabalho formal, especialmente para aqueles com baixa qualificação profissional. Eles não rejeitam os direitos sociais vinculados ao trabalho; apenas atribuem outras prioridades às suas reivindicações, como melhorias concretas para a melhoria a vida cotidiana, como o que também demonstrou a pesquisa de Festi (2025b).

Eles necessitam, sobretudo, de alternativas políticas que viabilizem seus sonhos, ou ainda que os façam ter sonhos e "mira do futuro". Isso inclui a abertura de perspectivas para reivindicações como: remuneração por hora trabalhada, direitos garantidos, espaços coletivos para alimentação, hidratação e uso de banheiro. Ou ainda a possibilidade de ter outro emprego; ou ter condições reais de viver do próprio negócio, ou ter tempo livre para estudar e se qualificar profissionalmente, ou dispor de tempo para a família e o lazer. Enquanto a esquerda não construir alternativas nesse sentido, seguiremos "enxugando gelo" como colocou Pinheiro-Machado (2025b). Sem combater as desigualdades sociais, os trabalhadores em condições sociais adversas, muitas vezes submetidos à humilhação cotidiana, ficam sujeitos à desinformação e aos discursos de extrema-direita.

Essas necessidades dos trabalhadores brasileiros contrastam com o que se observa na Alemanha. Podemos pensar o formato alemão do trabalho em plataformas digitais como o que Cardoso (2010b) chamou de "mínimo civilizatório", ou seja, o mínimo socialmente definido, legitimamente aceito como necessário à sobrevivência material dos membros dessa sociedade.

Para o autor, todo ordenamento social produz noções compartilhadas mais ou menos claras a respeito desse mínimo. “Por exemplo, a maioria dos países define um salário mínimo para uma jornada de x horas de trabalho, salário que é politicamente negociado nos parlamentos, nos gabinetes executivos ou em negociações coletivas entre capital e trabalho” (Cardoso, 2010b, p.29). Nesse caso específico das plataformas *location-based* de entregas e transporte, convencionou-se, diferente do Brasil, que esse mínimo civilizatório não poderia ser menor que os padrões estabelecidos pela sociedade alemã, prevalecendo em muitos casos, apesar dos contratos “fora do padrão”, o valor do salário mínimo (ou, frequentemente um pouco mais) pago por hora no país. Aquém disso, voltando à Cardoso (2010), a vida em sociedade não poderia ser considerada digna.

Ademais, Souza (2023) atenta que a dimensão jurídica da proteção legal, apesar de ser fundamental, é apenas uma das dimensões do processo de reconhecimento. “A atribuição do respeito social nos papéis sociais de produtor e cidadão passa a ser mediada pela abstração real já produzida por mercado e Estado aos indivíduos pensados como ‘suporte de distinções’, que estabelecem seu valor relativo (Souza, 2023, p.207).

Além da dimensão do reconhecimento discutida por Souza, Fraser (2002), oferece outro argumento importante para compreender a recomposição de classe na nova economia global da informação. A população diversificada de trabalhadores, entre eles, trabalhadores de serviços, trabalhadores temporários e a tempo parcial, assim como os socialmente excluídos, tem consciência das múltiplas hierarquias de estatuto, incluindo “raça”, etnicidade, religião, sexualidade. A identidade não é ligada apenas a questões econômicas, que a autora chama de distributivas, nem tão somente às questões culturais. É nesse contexto que Fraser propõe que uma perspectiva adequada de compreensão de tal recomposição, abarque tanto o reconhecimento, como a redistribuição.

Na Alemanha, observa-se um modelo contratual de trabalho que estabelece uma relação distinta com a precariedade em comparação ao Brasil, além de particularidades relacionadas aos trabalhadores migrantes. No Brasil, a ausência de contratos formais e o contexto histórico de desigualdade estrutural legitimam a precariedade, dificultando avanços em direção a maior justiça social. Este estudo, portanto, buscou evidenciar como as dinâmicas centro-periferia se manifestam no trabalho via plataformas digitais, embora não sejam as únicas que estruturam a forma como o fenômeno se consolida.

É um desafio político, especialmente em países como o Brasil onde o histórico da precariedade do trabalho prevalece, construir alternativas mais dignas para o trabalho em plataformas digitais. Quando a injustiça social é vista como legítima, a ordem social desigual

tenderá a se reproduzir. Como colocou Maciel (2021, p.320): "O que estamos presenciando neste exato momento no mundo e de forma mais intensa na periferia do capitalismo é a institucionalização de sociedades não salariais". Nesse sentido, as diferenças entre o trabalho em plataformas no Brasil e na Alemanha podem ser compreendidas a partir de duas perspectivas complementares, levando em conta as dinâmicas *centro* e *periferia* do sistema capitalista.

De acordo com Souza (2023), nas sociedades centrais existe uma efetiva disseminação da noção de dignidade do agente racional o que o torna agente produtivo e cidadão pleno, correspondendo a uma generalização de um *habitus* primário, tornado o *habitus* precário um fenômeno marginal. Assim, no contexto alemão, a realidade do trabalho em plataformas digitais *location-based* aqui abordados tem um patamar de cidadania mínimos, ainda que façam parte de um contexto mais amplo de flexibilização do trabalho e que avaliações recentes demonstrem crescente ritmo de precarização (Fairwork, 2025). Nas sociedades periféricas como a brasileira, também para Souza (2023, p.215), o *habitus* precário é um fenômeno de massa, uma vez "que implica a existência de redes invisíveis e objetivas que desqualificam os indivíduos e grupos sociais precarizados como subprodutores e subcidadãos". Em vista disso, as condições de trabalho em plataformas digitais não representam um fenômeno inédito no Brasil, visto que a fazem parte da constituição moral do trabalho em nosso país.

As dinâmicas do capitalismo histórico, conforme Wallerstein (2001) demonstram que as diferenças entre centro e periferia/semiperiferia no sistema-mundo do trabalho são constitutivas da expansão do capitalismo, que, especialmente em fases de estagnação da economia-mundo, incorpora novas áreas e novas forças de trabalho para manter a lucratividade. Complementarmente, para Harvey (2016, p.113), "o controle sobre o processo de trabalho sempre foi crucial para a capacidade do capital de sustentar a lucratividade e a acumulação do capital", e nesse sentido, os espaços geográficos a serem explorados, a tentativa de controle sobre o trabalho, os hábitos culturais e a mentalidade dos trabalhadores fazem parte dessa lógica capitalista.

> Durante toda a sua história, o capital inventou, inovou e adotou formas tecnológicas cujo principal objetivo é melhorar seu controle sobre o trabalho, tanto nos processos do trabalho quanto no mercado de trabalho. Essa tentativa de controle envolve não só a eficiência física, mas também a autodisciplina dos trabalhadores empregados, a qualidade da mão de obra disponível no mercado, os hábitos culturais e a mentalidade dos trabalhadores em relação às tarefas que se espera que realizem e os salários que esperam receber (Harvey, 2016, p.113).

As condições estruturais do capitalismo no centro e na periferia, portanto, ajudam a explicar as diferenças presentes no trabalho em plataformas digitais no Brasil e Alemanha, se

materializando em condições desiguais de trabalho no sistema-mundo, para além das classes sociais nos territórios nacionais. Essas condições têm favorecido a hegemonia das grandes plataformas digitais com a exploração do trabalho de grupos mais vulneráveis, seja no *centro* com os trabalhadores migrantes e através dos contratos neoliberais "fora do padrão", seja na *periferia* com uma população historicamente desprotegida dos direitos sociais do trabalho e do reconhecimento social. Além disso, a necessidade material tem se sobreposto a um horizonte de dignidade e direitos sociais legítimos, e acaba por reforçar, nesse sentido, as desigualdades já existentes.

# REFERÊNCIAS


ABÍLIO, Ludmila Costhek. Uberização: a era do trabalhador just-in-time?. **Estudos avançados**, v. 34, n. 98, p. 111-126, 2020.

ABÍLIO, Ludmila; AMORIM, Henrique; GROHMANN, Rafael. Uberização e plataformização do trabalho no Brasil: conceitos, processos e formas. **Sociologias**, Porto Alegre, v. 23, n. 57, p. 26-56, maio/ago. 2021. Disponível em: https://seer.ufrgs.br/index.php/sociologias/article/view/116484. Acesso em: 25 mai. 2025.

AÇÃO DA CIDADANIA. **Entregas da fome**: insegurança alimentar domiciliar em trabalhadores de aplicativos de entrega de comida nas cidades de São Paulo e Rio de Janeiro. Rio de Janeiro: Ação da Cidadania, 2025. Disponível em: https://www.acaodacidadania.org.br/entregasdafome. Acesso em: 7 abr. 2025.

ANTUNES, Ricardo**. O privilégio da servidão**: o novo proletariado de serviço na era digital. Boitempo editorial, 2018.

AZARIAN, Re. **Potentials and Limitations of Comparative Method in Social Sciences**. Stockholm University, 2011.

BARBOSA, A. M. e S.; ORBEM, J. V. "PEJOTIZAÇÃO": PRECARIZAÇÃO DAS RELAÇÕES DE TRABALHO, DAS RELAÇÕES SOCIAIS E DAS RELAÇÕES HUMANAS. **Revista Eletrônica do Curso de Direito da UFSM**, *[S. l.]*, v. 10, n. 2, p. 839–859, 2015. DOI: 10.5902/1981369420184. Disponível em:

BAUMAN, Zygmunt. **Vidas desperdiçadas**. Tradução Alberto Medeiros. Rio de Janeiro: Zahar, 2005.

BAUMAN, Zygmunt. **Tempos líquidos**. Editora Schwarcz-Companhia das Letras, 2007.

BECK, Ulrich. **The brave new world of work**. Polity Press, 2000.

BECKER, Andreas; MARTIN, Nicolas. **Falta de mão de obra expõe entraves à imigração na Alemanha**. *DW Brasil*, 1 fev. 2026. Disponível em: https://www.dw.com/pt-br/falta-de-m%C3%A3o-de-obra-exp%C3%B5e-entraves-%C3%A0-imigra%C3%A7%C3%A3o-na-alemanha/a-75704772. Acesso em: 30 abr. 2026.

BECKER, Howard S. **Métodos de Pesquisa em Sociologia**. 5. ed. São Paulo: Hucitec, 2002.

BERG, Tábata. O Batalhador e sua família. *In*: SOUZA, Jessé. **Os batalhadores brasileiros**: nova classe média ou nova classe trabalhadora. 2. ed. rev. amp. Belo Horizonte: Editora UFMG, 2012.

BIANCHI, Tiago. Social media usage in Brazil-Statistics & Facts. **Statista, New York, NY, Jan**, v. 10, 2024.

BOLTANSKI, L.; CHIAPELLO, È. **O novo espírito do capitalismo**. 1ªed., São Paulo, Martins Fontes, 2009.

BORGES, Lô; BORGES, Márcio; BRANT, Fernando. Para Lennon e McCartney. Intérprete: Milton Nascimento. In: MILTON NASCIMENTO. Clube da Esquina. Rio de Janeiro: EMI-Odeon, 1972. 1 disco sonoro (LP).

BOURDIEU, Pierre. **A distinção**: crítica social do julgamento. São Paulo: Edusp, 2007.

BOURDIEU, Pierre. **O desencantamento do mundo**: estruturas econômicas e estruturas temporais. Tradução Silvia Mazza – 2. Edição rev. e aumentada. São Paulo: Perspectiva, 2021.

BOURDIEU, Pierre. **Retorno à reflexividade**. Tradução Thomas Kawauche. São Paulo: Editora Unesp, 2024.

BRASIL. Conselho Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico (CNPq). **Portaria CNPq nº 2.664, de 6 de março de 2026**. Institui a Política de Integridade na Atividade Científica do CNPq. Disponível em: http://memoria2.cnpq.br/web/guest/view/-/journal_content/56_INSTANCE_0oED/10157/23142775. Acesso em 23 abr. 2026.

BRASIL. Ministério do Desenvolvimento e Assistência Social, Família e Combate à fome. **Ações e Programas**: Bolsa família. Disponível em: https://www.gov.br/mds/pt-br/acoes-e-programas/bolsafamilia#:~:text=Para%20ter%20direito%20ao%20Bolsa,de%20R%24%2021 6%2C85. Acesso em 04 fev. 2026.

CALLIL, Victor; PICANÇO, Monise Fernandes (Coord.). **Mobilidade urbana e logística de entregas**: um panorama sobre o trabalho de motoristas e entregadores com aplicativos. 1. ed. São Paulo: CEBRAP, 2023. E-book. Disponível em: https://cebrap.org.br/wp-content/uploads/2023/05/Amobitec12mai2023.pdf. Acesso em: 02 jun. 2025.

CARDOSO, Adalberto Moreira**. A construção da sociedade do trabalho no Brasil**: uma investigação sobre a persistência secular das desigualdades. Rio de Janeiro: Editora FGV, 2010b.

CARDOSO, Adalberto; AZAÏS, Christian. Reformas trabalhistas e seus mercados: uma comparação Brasil-França. **Caderno CRH**, Salvador, v. 32, n. 86, p. 307-323, Maio/Ago. 2019. DOI: https://doi.org/10.9771/ccrh.v32i86.30696.

CARDOSO, Fernando Henrique; FALETTO, Enzo. **Dependência e desenvolvimento na América Latina**. 9ª ed. – Rio de Janeiro, Civilização Brasileira, 2010a.

CARELLI, R. **Motorista de aplicativo**: entenda decisões de 5 países que começam a garantir direitos. Por Daniel Giovanaz. Brasil de Fato, 01 maio de 2021. Disponível em: https://www.brasildefato.com.br/2021/05/01/motorista-de-aplicativo-entenda-decisoes-de-5-paises-que-comecam-a-garantir-direitos. Acesso em: 28 nov. 2023.

CARELLI, Rodrigo de Lacerda. **STF vs Supremo de Portugal: comparando decisões sobre entregadores de plataformas.** Artigos: Jota, junho de 2025. Disponível em: https://www.jota.info/opiniao-e-analise/artigos/stf-vs-supremo-de-portugal-comparando-decisoes-sobre-entregadores-de-plataformas. Acesso em: 20 abr. 2026.

CARELLI, Rodrigo. ‘A discussão de fundo é se deve existir ou não direito de trabalho, se há possibilidade de contratação de trabalhadores sem direitos’. Entrevistadora: Cátia Guimarães. **EPSJV/Fiocruz**, 22 maio 2024. Atualizado em 13 jun. 2024. Disponível em: https://www.epsjv.fiocruz.br/noticias/entrevista/a-discussao-de-fundo-e-se-deve-existir-ou-nao-direito-de-trabalho-se-ha#:~:text=%5BO%20PL%5D%20cria%20umas%20figuras,qualquer%20tipo%20de%20trabalhador%20nela. Acesso em 26 jun. 2025.

CARELLI, Rodrigo. Corte superior da Alemanha reconhece vínculo de emprego com plataforma com base na subordinação algorítmica e gamificação. **Trab21**, v. 7, 2020. Disponível em: https://trab21.org/2020/12/07/corte-superior-da-alemanha-reconhece-vinculo-de-emprego-com-plataforma-com-base-na-subordinacao-algoritmica-e-gamificacao/. Acesso em: 28 jun. 2025.

CARVALHO, Carlos Henrique Ribeiro de. Mobilidade urbana: avanços, desafios e perspectivas. *In*: **O Estatuto da Cidade e a Habitat III**: um balanço de quinze anos da política urbana no Brasil e a nova agenda urbana / organizador: Marco Aurélio Costa. – Brasília : Ipea, 2016. Disponível em: https://portalantigo.ipea.gov.br/agencia/index.php?option=com_content&view=article&id=28583. Acesso em 24 jan. 2025.

CASSINO, João Francisco; SOUZA, Joyce; SILVEIRA, Sérgio Amadeu. **Colonialismo de Dados**: como opera a trincheira algorítmica na guerra neoliberal. Autonomia Literária, 2022.

CASTEL, Robert. A dinâmica dos processos de marginalização: da vulnerabilidade à “desfiliação”. **Caderno CRH**, Salvador, n. 26/27, p. 19-40, 1997.

CASTEL, Robert. **Metamorfoses da questão social. Uma crônica do salário.** Petrópolis (RJ): Vozes, 1998.

COLOMBINI, Iderley. “Novas formas de subsunção e exército de reserva no trabalho através de plataformas digitais”. **Anais do XVIII Encontro Nacional de Economia Política**, Maceió, 2023a. Disponível em: https://enep.sep.org.br/uploads/1274_1678393712_Trabalho_atrav%C3%A9s_de_plataformas_digitais_subsun%C3%A7%C3%A3o_e_ex%C3%A9rcito_de_reserva_-_Encontro_SEP_2023_-_identificado_pdf_ide.pdf. Acesso em: 22 ago. 2025.

COLOMBINI, Iderley. The New in the Old: Subsumption and Reserve Army on Digital Platforms. **International Critical Thought**, *13*(3), 311–329, 2023. DOI: https://doi.org/10.1080/21598282.2023.2253051.

DARDOT, Pierre e LAVAL, Christian. **A nova razão do mundo:** ensaios sobre a sociedade neoliberal. São Paulo, SP: Editora Boitempo, 2016.

DE ABREU, André Almeida. Urbanização, Superexploração e Espaço Metropolitano Brasileiro no Capitalismo de Plataformas. **Reoriente**: dossiê 90 anos de Ruy Mauro Marini/50 anos de Dialéctica de la dependência. v. 3 n. 1 (2023), p, 151. DOI: https://doi.org/10.54833//RED.v3i1p1-251. Disponível em: https://biblioteca-repositorio.clacso.edu.ar/bitstream/CLACSO/250620/1/Reoriente-v3-n1.pdf#page=151. Acesso em 20 jun. 2025.

DE STEFANO, V. The rise of the “just-in-time workforce”: on-demand work, crowdwork and labour protection in the “gig-economy”. **International Labor Office**, Inclusive Labour Markets, Labour Relations and Working Conditions Branch, Conditions of work and employment series, Geneva, n. 71, 2016.

DE STEFANO, Valerio et al. Platform work and the employment relationship. **ILO Working Paper**, 2021. Disponível em: https://www.econstor.eu/bitstream/10419/263093/1/ilo-wp27.pdf. Acesso em: 27 jun. 2025.

DESTATIS. **Automobilindustrie: Deutschlands wichtigster Industriezweig mit Produktionsrückgang um 7,1 % im 2**. Halbjahr 2018. Disponível em: https://www.destatis.de/DE/Presse/Pressemitteilungen/2019/04/PD19_139_811.html. Acesso em: 08 nov. 2024.

DOMINGUES, José Maurício. **Desarrollo, periferia y semiperiferia en la tercera fase de la modernidad global**. 1a ed. - Ciudad Autónoma de Buenos Aires, CLACSO, 2012.

DÓRIA, N. M.; DA SILVA, S. C. Digitalização e mobilidade urbana em uma cidade não metropolitana: a uberização em Campos dos Goytacazes/RJ. **Ateliê Geográfico**, Goiânia, v. 17, n. 2, p. 246 –, 2023. DOI: 10.5216/ag.v17i2.76652. Disponível em: https://revistas.ufg.br/atelie/article/view/76652. Acesso em: 24 jan. 2025.

DÖRRE, Klaus. A nova Landnahme: dinâmicas e limites do capitalismo financeiro. **Revista Direito e Práxis**, vol. 6, n. 12, 2015, p. 536-603, 2015. Rio de Janeiro. DOI: 10.12957/dep.2015.19233.

DW BRASIL. **O esquema que transforma estudantes em mão de obra explorada na Alemanha**. 2026. Vídeo online (16min35s). Disponível em: https://www.youtube.com/watch?v=oeb5LplEteg. Acesso em: 30 abr. 2026.
ESPING-ANDERSEN, Gosta. **As três economias políticas do welfarestate**,1990.

FAIRWORK. **Fairwork Germany Ratings 2021**: Labour Standards in the Platform Economy. Berlin: Fairwork, 2022. Disponível em: https://fair.work/en/fw/publications/fairwork-germany-ratings-2021-labour-standards-in-the-platform-economy/. Acesso em: 02 mai. 2024.

FAIRWORK. **Fairwork Germany Ratings 2025a**. Oxford, United Kingdom; Berlin, Germany. Disponível em: https://fair.work/wp-content/uploads/sites/17/2025/09/Fairwork-Germany-Report-2025-EN.pdf. Acesso em: 29 out. 2025.

FAIRWORK. **Relatório Fairwork Brasil 2025b.** Oxford, Reino Unido; Berlim, Alemanha. Disponível em: https://fair.work/en/fw/publications/fairwork-brazil-ratings-2025-indebtedness-and-precariousness/. Acesso em: 29 out. 2025.

FAIRWORK. **Lieferando:** Germany Platform Ratings**.** Disponível em: https://fair.work/en/ratings/platforms/germany-lieferando/?tabfor2021. Acesso em: 27 jun. 2025.

FAMILIENPORTAL. **Was sind Freibeträge für Kinder?** [S. l.], 25 out. 2023. Disponívelem: https://familienportal.de/familienportal/familienleistungen/steuerentlastungen/was-sind-freibetraege-fuer-kinder--125198. Acesso em: 02 de set. 2025.

FERNANDES RIBEIRO, Marcos Abraão; PINHO, Carlos Eduardo Santos. Fernando Henrique Cardoso e a marginalização das intepretações críticas, revolucionárias e nacionalistas sobre o Brasil. **Revista de Ciências Sociais**, *[S. l.]*, v. 55, n. 1, 2025. DOI: 10.36517/rcs.v55i1.78529. Disponível em: https://periodicos.ufc.br/revcienso/article/view/78529. Acesso em: 23 abr. 2025.

FERRARI, Fabian et al. The German platform economy: Strict regulations but unfair standards? **Digital Geography and Society**, v. 6, p. 100084, 2024.

FERVERS, LUKAS. Economic miracle, political disaster? Political consequences of Hartz IV. **Journal of European Social Policy**, v.29, n.3, p. 411-427, 2019. DOI: https://doi.org/10.1177/0958928718774259.

FESTI, Ricardo C. Uma classe incômoda e a consciência em paralaxe. *In*: Festi, R.; Berg, T.; da Silva, A; Vilanova, B.; Togni, B.; Lima, F.; Peleja, J.; dos Santos, K.; Gontijo, L.; da Silva, L.; Gonçalves, N.; Lapa, R.; Moura, S. **A classe incômoda:** quem são, o que pensam e o que desejam entregadores e motoristas de plataformas digitais. Brasília, DF: Editorial Sol, 2025b.

FESTI, Ricardo C.; BERG, Tábata; SANTOS, Kethury M. dos; GONÇALVES, Nicolle W. da S.; PELEJA, João P. I.; VILANOVA, Brenna de A. O que pensam os motoristas sobre o debate da regulamentação do trabalho por aplicativos? **Revista Jurídica Trabalho e Desenvolvimento Humano**, Campinas, v.8, p. 1-30, 2025. DOI: https://doi.org/10.33239/rjtdh.v8.221.

FESTI, Ricardo C.; PELEJA, João Pedro Inácio.; SANTOS Kethury Magalhães. dos, GONTIJO, Laura Valle. O que pensam os entregadores sobre o debate da regulação do trabalho por aplicativos? Resultados de survey aplicada em 2023. **Repositório do conhecimento IPEA, 2024**. Disponível em: https://repositorio.ipea.gov.br/handle/11058/13811. Acesso em: 21 jun. 2025a.

FILGUEIRAS, Vitor Araújo; CAVALCANTE, Sávio Machado. WHAT HAS CHANGED A new farewell to the working class?. **Revista Brasileira de Ciências Sociais**, v. 35, n. 102, p. e3510213, 2020.

FILGUEIRAS, Vitor. Saúde e Segurança do trabalho no Brasil. *In:* FILGUEIRAS, VITOR (org.). **Saúde e segurança do trabalho no Brasil**. Gráfica Movimento, Brasília, 2017. Disponível em: https://abet-trabalho.org.br/wp-content/uploads/2018/12/Livro-Sa%C3%BAde-e-Seguran%C3%A7a-do-Trabalho-no-Brasil.pdf. Acesso em: 20 jun. 2025.

FILGUEIRAS, Vitor; ANTUNES, Ricardo. Plataformas digitais, uberização do trabalho e regulação no capitalismo contemporâneo. **Contracampo**, v. 39, n. 1, p. 27-43, 2020. Disponível em: https://periodicos.uff.br/contracampo/article/view/38901/pdf. Acesso em 11 abr. 2026.

FLINK, **Riders**. Disponível em: https://riders.goflink.com/de?utm_source=careers. Acesso em: 11 jan. 2025.

FRASER, NANCY. A justiça social na globalização: redistribuição, reconhecimento e participação. **Revista crítica de ciências sociais**, n. 63, p. 07-20, 2002. Disponível em: https://journals.openedition.org/rccs/1250. Acesso em 22 abr. 2025.

FREENOW. **About us**. Disponível em: https://www.free-now.com/uk/about-us/. Acesso em: 10 nov. 2024.

FREENOW. **Freenow beendet Mietwagengeschäft in Berlin.** *Free-now.com*. News. 15 jan., 2025. Disponível em: https://www.free-now.com/de/presse/freenow-beendet-mietwagengeschaeft-in-berlin/. Acesso em 30 out. 2025.

GEBEL, Michael., Giesecke, Johannes. Labour market flexibility and inequality: the changing risk patterns of temporary employment in West Germany. **Journal for Labour Market Research**. ZAF, v. 42, p. 234–251, 2009. DOI:10.1007/s12651-009-0018-6.

GERCINA, Cristiane**. iFood projeta 1 bilhão de pedidos por ano e diz que Previdência é impasse com governo**. Folha de S.Paulo**,** São Paulo, 07 ago. 2025. Mercado**.** Disponível em: https://www1.folha.uol.com.br/mercado/2025/08/ifood-projeta-1-bilhao-de-pedidos-por-ano-e-diz-que-previdencia-e-impasse-com-governo.shtml. Acesso em: 07 ago. 2025.
GIOVANINI, Adilson. Economia compartilhada e governança pública. **Rev. Adm. Pública** 54 (5) Sep-Oct, 2020. DOI: https://doi.org/10.1590/0034-761220190080. Disponível em: https://www.scielo.br/j/rap/a/z63HpqrLWJbbqrTM5b5QCmd/. Acesso em: 02 jun. 2025.

GÓMEZ, V. Manuel. **Europa quer obrigar empresas de aplicativos a regularizar 4 milhões de 'falsos autônomos'**. Jornal El País, Bruxelas, 09 dez, 2021. Disponível em: https://brasil.elpais.com/economia/2021-12-09/uniao-europeia-obrigara-empresas-de-aplicativos-a-regularizar-4-milhoes-de-falsos-autonomos.html. Acesso em: 17 abr. 2023.

GONSALES, Marco. **Breque dos apps: a ascensão do novo proletariado de serviços.** Disponível em: https://blogdaboitempo.com.br/2025/04/03/breque-dos-apps-a-ascensao-do-novo-proletariado-de-servicos/. Acesso em: 02 out. 2025.

GREER, Ian. Welfare reform, precarity and the re-commodification of labour. **Work, Employment and Society**, v. 30, n. 1, p. 162-173, 2016. DOI: https://doi.org/10.1177/0950017015572578.

GROHMANN, Rafael. Plataformização do trabalho: entre dataficação, financeirização e racionalidade neoliberal. **Revista Eletrônica Internacional de Economia Política da Informação da Comunicação e da Cultura**, v. 22, n. 1, p. 106-122, 2020.

GROHMANN, Rafael. **Os laboratórios do trabalho digital**: entrevistas. Boitempo Editorial, 2021.

GROHMANN, Rafael. Plataformização do trabalho: entre dataficação, financeirização e racionalidade neoliberal**. Revista Eletrônica Internacional de Economia Política da Informação da Comunicação e da Cultura**, São Cristovão, v. 22, n. 1, p. 106–122, 2020. Disponível em: https://periodicos.ufs.br/eptic/article/view/12188. Acesso em: 3 jul. 2025.

HARVEY, David. **17 contradições e o fim do capitalismo**. São Paulo: Boitempo, 2016.

HARVEY, David**. O Novo Imperialismo**. São Paulo: Edições Loyola, 2010.

HELLMANN, K. Geleiwort *In*: KÜHN, T.; Koschel, K. **Gruppendiskussionen Ein Praxis**-Handbuch. Ebook; Springer Fachmedien Wiesbaden GmbH 2011, 2018. Disponível em: https://link.springer.com/book/10.1007/978-3-658-18937-2. Acesso em: 24 nov. 2023.

HIRSCHMAN, Albert. **A retórica da intransigência**: perversidade, futilidade, ameaça.

Tradução: Tomás Rosa Bueno. São Paulo: Companhia das Letras, 1992.

HIRSZMAN, Leon. **ABC da greve**. [S.l.], 1990. Filme (85 min). son., color. Disponível em: https://cinemateca.org.br/filmes/abc-da-greve/. Acesso em 13 jan. 2025.

https://periodicos.ufsm.br/revistadireito/article/view/20184. Acesso em: 18 out. 2025.
HUWS, U. **Reinventando o Estado de bem-estar**: plataformas digitais e políticas públicas. Tradução: Cynthia Costa – Campinas, SP. Editora da Unicamp, 2022.

ICL Notícias. **São Paulo ganha 1º ponto de apoio para entregadores, criado por movimento social.** Disponível em: https://iclnoticias.com.br/ponto-de-apoio-para-entregadores-sp/. Acesso em: 29 set. 2025.

IFOOD. **Ifood Move traz grandes nomes para debater futuro do setor da alimentação**. 2025. https://institucional.ifood.com.br/restaurantes/ifood-move/. Acesso em: 07 ago. 2025.

INSTITUTO DE PESQUISA ECONÔMICA APLICADA (IPEA). **A proteção social dos trabalhadores da Gig Economy do setor de transporte no Brasil**. Carta de Conjuntura, número 58, Nota de Conjuntura 16, primeiro trimestre de 2023, IPEA, 2023.
INSTITUTO DE TECNOLOGIA E SOCIEDADE DO RIO DE JANEIRO (ITS RIO). **Pesquisa nacional sobre a percepção dos brasileiros sobre o trabalho por aplicativo**: 2024**.** Rio de Janeiro: ITS Rio, 2024. Disponível em: https://itsrio.org/pt/publicacoes/pesquisa-nacional-sobre-a-percepcao-dos-brasileiros-sobre-o-trabalho-por-aplicativo-2024/. Acesso em: 02 mai. 2025.

ISLAM, Asiya. Middle in urban India: The conceptual limitations of the global middle class. **European Journal of Women's Studies**. Volume 32, Issue 2, May 2025, Pages 193-206. DOI: https://doi.org/10.1177/13505068251331397.

IVANOVA, Mirela et al. The App as a Boss? Control and Autonomy in Application-Based Management. **Europa-Universität Viadrina Frankfurt**, 2018. DOI: https://doi.org/10.11584/arbeit-grenze-fluss.2.

JUST EAT TAKEAWAY.COM. **Our Markets**. Disponível em: https://www.justeattakeaway.com/about/our-markets/default.aspx. Acesso em: 20 jun. 2025.

KALIL, Renan. Capitalismo de plataforma: o conceito que melhor explica as relações de trabalho digitais. Carta Capital. Disponível em: https://www.cartacapital.com.br/opiniao/capitalismo-de-plataforma-o-conceito-que-melhor-explica-as-relacoes-de-trabalho-digitais/. Acesso em: 02 jun. 2025.

KESKIN, Batuhan. Van Dijk, Poell, and de Waal, The Platform Society: Public Values in a Connective World (2018). **Markets, Globalization & Development Review**, [S. l.], v. 3, n. 3, artigo 8, 2018. DOI: 10.23860/MGDR-2018-03-03-08. Disponível em: https://www.researchgate.net/publication/331943539_Van_Dijk_Poell_and_de_Wall_The_Platform_Society_Public_Values_in_a_Connective_World_2018. Acesso em 02 jun. 2025.

KIRCHNER, Stefan; DITTMAR, Nele; ZIEGLER, Emilia Sophie. Moving beyond Uber: two modes of organization and work in the German platform economy. **KZfSS Kölner**

**Zeitschrift für Soziologie und Sozialpsychologie**, v. 74, n. Suppl 1, p. 109-131, 2022. DOI: https://doi.org/10.1007/s11577-022-00830-x.

KIRCHNER, Stefan; SCHÜßLER, Elke. Regulating the sharing economy: a field perspective. *In*: **Theorizing the sharing economy**: Variety and trajectories of new forms of organizing. Emerald Publishing Limited, 2020. p. 215-236. DOI: https://doi.org/10.1108/S0733-558X20200000066010.

KRZYWDZINSKI, M.; SCHNEIß, D.; SPERLING, A. Between control and participation: The politics of algorithmic management. **New Technology, Work and Employment, Early View**, p.1-21, 2024. DOI: https://doi.org/10.1111/ntwe.12293.

KÜHN, Thomas. Condução da vida cotidiana e desigualdade social: um estudo explorativo em Salvador da Bahia. *In*: MATTOS, Patrícia; SOUZA, Jesse (org.). **Teoria crítica no século XXI**. São Paulo: Annablume, 2007. p.303-319.

LEHDONVIRTA, Vili et al. Platformization in Europe: Global and local digital intermediaries in the retail, taxi and food delivery industries, **Oxford Internet Institute**, 2020. Disponível em: https://ora.ox.ac.uk/objects/uuid:59ad0c33-bca7-441c-ba67-692f9abc4a0e. Acesso em: 04 dez. 2024.

LIEFERANDO. **Courier in Berlin**. Disponível em: https://www.lieferando.de/en/courier/berlin. Acesso em: 20 jun. 2025.

LIEFERANDO. **Fahrer werden**. Disponível em: https://www.lieferando.de/fahrer. Acesso em: 20 jun. 2025.

MACIEL, Fabrício. **A generalização da precariedade: trabalho e classes no capitalismo contemporâneo.** Revista Sociedade e Estado – Volume 33, Número 3, Setembro/Dezembro 2018.

MACIEL, Fabrício. **A nova sociedade mundial do trabalho**: para além de centro e periferia? Rio de Janeiro, RJ: Autografia, 2021.

MACIEL, Fabrício. **Todo trabalho é digno?** Um ensaio sobre moralidade e reconhecimento na modernidade periférica. In: SOUZA, Jessé (org). A invisibilidade da desigualdade brasileira. Belo Horizonte, UFMG, 2006. p.285 – p. 319

MACIEL, Fabrício.; TORRES, Roberto. Trabalho, reconhecimento e democracia: aplicando teorias de vanguarda no contexto periférico. *In*: MATTOS, Patrícia; SOUZA, Jesse (org.). **Teoria crítica no século XXI**. São Paulo: Annablume, 2007. p. 181-213. ISBN 9788574197524.

MARCUSE, Herbert. **Eros e a civilização**. Editora Guanabara, s/d, 1975.

MARINA.; PETRA, Priscila.; PENALVA, Janaina. Mídias sociais como plataforma de trabalho digital: avaliando os impactos sociais, culturais e políticos da migração do mercado de trabalho para o Instagram. **Digital Economy and Extreme Politics**, n. 1, 2024. Disponível em: https://www.labdeep.com/reports. Acesso em: 02 mai. 2025.

MARINI, Ruy Mauro. **Dialética da dependência**. Editora Era, México, 1990, 10a edição (Ia edição, 1973). Disponível em: https://www.marxists.org/portugues/marini/1973/mes/dialetica.htm. Acesso em: 04 fev. 2025.

MARQUES, Ana Paula.; SILVA, Jorge Esser. Metamorfoses e subjetivação do trabalho digital em contexto de pandemia. *In*: ESTANQUE, Elísio.; SOUSA, Agnaldo de.; MACIEL, Fabrício. (org.) **Re-trabalhando as classes no diálogo Norte-Sul**: trabalho e desigualdade no capitalismo pós-covid. São Paulo: Unesp, 2024.

MARX, K. **O Capital**. Livro 1, tomo 2, capítulo XIX ("O salário por peça"). São Paulo: Nova Cultural, 1985.

MARX, Karl. **O Capital**: Crítica da economia política. Livro I: O processo de produção do capital. Tradução de Rubens Enderle. São Paulo: Boitempo, 2013.
MATOS, Thaís. **Em 5 anos, real perdeu 30% de seu poder de compra**. G1. Disponível em: https://g1.globo.com/economia/noticia/2022/05/04/em-5-anos-real-perdeu-quase-30percent-de-seu-poder-de-compra.ghtml. Acesso em: 06 mai. 2025.

MIGALHAS. **Uber pede que STF suspenda ações de vínculo com aplicativos de transporte**. Migalhas, 7 maio 2025. Disponível em: https://www.migalhas.com.br/quentes/429803/uber-pede-que-stf-suspenda-acoes-de-vinculo-com-apps-de-transporte. Acesso em: 8 mai. 2025.

MONTEIRO, Rodrigo. **Polícia Civil prende em flagrante motoristas que usavam contas fakes do aplicativo Uber no Rio de Janeiro**. G1. Disponível em: https://www.cnnbrasil.com.br/nacional/policia-civil-prende-em-flagrante-motoristas-que-usavam-contas-fakes-do-aplicativo-uber-no-rio-de-janeiro/#google_vignette. Acesso em 03 nov. 2025.

NAKAGAWA, Fernando; MINIGUINI, Manuela. **Brasil é o maior mercado da Uber no mundo, diz CEO ao CNN Money**. **CNN Brasil**, São Paulo, 19 mar. 2026. Disponível em: https://www.cnnbrasil.com.br/economia/negocios/brasil-e-o-maior-mercado-da-uber-no-mundo-diz-ceo-ao-cnn-money/. Acesso em: 10 abr. 2026.

NIEBLER, Valentin et al. Towards 'bogus employment?' The contradictory outcomes of ride-hailing regulation in Berlin, Lisbon and Paris. **Cambridge Journal of Regions, Economy and Society**, v. 16, n. 2, p. 289-301, 2023.

OCDE. **International Migration Outlook 2023**. Paris: OECD Publishing, 2023. DOI: https://doi.org/10.1787/b0f40584-en.

OLIVEIRA, Renata. Gamificação e trabalho uberizado nas empresas-aplicativo. Pensata, **Revista de Administração de Empresas FGV** 61 (4), 2021. Disponível em: https://doi.org/10.1590/S0034-759020210407. Acesso em 30 nov. 2025.

OPPELT, Martin; BLUMENTHAL, Falko. **Digitalisierung von Gegenmacht: gewerkschaftliche Konfliktfähigkeit und Arbeitskampf heute**. transcript Verlag, 2023. DOI: https://doi.org/10.14361/9783839465455.

PINHEIRO-MACHADO, R.; MATHEUS, J.; ALVES-SILVA, W.; FRID, M.; PETRA, P.; PENALVA, J. Mídias sociais como plataforma de trabalho digital: avaliando os impactos

sociais, culturais e políticos da migração do mercado de trabalho para o Instagram. **Digital Economy and Extreme Politics,** n. 1, 2024. Disponível em: https://www.labdeep.com/reports. Acesso em: 02 mai. 2025a.

PINHEIRO-MACHADO, Rosana. Raiva, sonhos e insubordinação: como a extrema direita e as mídias digitais mobilizam a classe trabalhadora plataformizada. **Horizontes Antropológicos**, n. 73, 2025b. Disponível em: https://www.scielo.br/j/ha/a/yPt3DTS4mtM3Jr7KPzzqsQK/?format=html&lang=pt. Acesso em 17 abr. 2025.

POCHMANN, Marcio. Terceirização, competitividade e uberização do trabalho no Brasil. *In*: OLIVEIRA, Teixeira Marilane, RODRIGUES, Helio, COELHO, d'Ávila Elaine (org.) **Precarização e terceirização**: faces da mesma realidade. São Paulo: Sindicado dos Químicos, 2016. p. 59-68 Disponível em: https://indicadoresdeemprego.wordpress.com/wp-content/uploads/2013/12/livro-terceirizacao-precarizacao.pdf#page=60. Acesso em: 27 jun. 2025.

PROMBERGER, Markus. Nine years of Hartz IV–a welfare reform under scrutiny. **Cuadernos de relaciones laborales**, v. 33, n. 1, p. 35-63, 2015. DOI: https://doi.org/10.5209/rev_CRLA.2015.v33.n1.48806.

REIS, Leonardo. **Inglês pelo mundo**: como está o Brasil no ranking global de proficiência? CNN Brasil, 2026. Disponível em: http://cnnbrasil.com.br/blogs/leonardo-reis/educacao/ingles-pelo-mundo-como-esta-o-brasil-no-ranking-global-de-proficiencia/. Acesso em: 9 abr. 2026.

REMEDIO, José Antonio; DONÁ, Selma. A pejotização do contrato de trabalho e a reforma trabalhista. **Revista de Direito do Trabalho e Meio Ambiente do Trabalho**, v. 4, n. 2, p. 61-79, 2018.
RODRIGUES, Iram Jácome. Um laboratório das relações de trabalho: o ABC paulista nos anos 90. **Tempo Social**, v. 14, n.1, p.137-157, 2002. DOI: https://doi.org/10.1590/S0103-20702002000100007.

SALVALGANI J., VERONESE, MV., FIGARO, R. Plataformas digitais: o retrato contemporâneo da exploração no trabalho e os desafios à saúde do trabalhador. **Rev. Bras. Saude Ocup.** [Internet]. 2025;50:edsmsubj7. Disponível em: https://doi.org/10.1590/2317-6369/23322pt2025v50edsmsubj7. Acesso em: 17 jun. 2025.

SANTOS, Wanderley Guilherme dos. **Cidadania e Justiça**: a política social na ordem brasileira. Rio de Janeiro: Ed. Campus, 1979.

SARLO, Thalita Barreto. É possível pensar novas bases para o Estado de bem-estar social na era da plataformização do trabalho? Perspectivas a partir de Ursula Huws. **Terceiro Milênio: Revista Crítica de Sociologia e Política**. DOI: https://doi.org/10.59901/2318-373X/v25n3resenha2.

SARLO, Thalita Barreto; MACIEL, Fabrício. O trabalhador da Uber e a incorporação da autogestão neoliberal: autonomia ou indignidade? **Revista da ABET**, v. 23, n. 1, 2024. DOI: https://doi.org/10.61999/abet.1676-4439.2024v23n1.64739.

SENA, Victor. **Alemanha, Colômbia, Londres**: os números e desafios da Uber. Exame [S.l.], [2020]. Disponível em: https://exame.com/negocios/alemanha-colombia-londres-os-numeros-e-desafios-da-uber/. Acesso em: 05 nov. 2024.

SENADO FEDERAL. **Sem consenso, regulação de motoristas de aplicativo e desafio para o Congresso**. *Brasília*: Site do Senado Federal, 2025. Disponível em: https://www12.senado.leg.br/noticias/infomaterias/2025/05/sem-consenso-regulacao-de-motoristas-de-aplicativo-e-desafio-para-o-congresso. Acesso em: 01 out. 2025.

SENNETT, R. 2015. **A cultura do novo capitalismo**. 5ª ed., Rio de Janeiro/São Paulo, Editora Record.

SENNETT, Richard**. A corrosão do caráter**: as consequências pessoais do trabalho no novo capitalismo. Tradução Marcos Santarrita. 19º ed. Rio de Janeiro: Record, 2015.

SHIBUYA, Elisa Kayo et al. Exposição ao calor em trabalhos a céu aberto: guia de orientações gerais. São Paulo: Fundacentro, 2024. Disponível em: https://apisobrecarga.fundacentro.gov.br/doc/Guia-Calor.pdf. Acesso em 02 abr. 2026.

SHIKIDA, Claudio. A economia de platataformas e a hesitocracia. **Exame,** [S. l.], [2023] Disponível em: https://exame.com/colunistas/instituto-millenium/a-economia-das-plataformas-e-a-hesitocracia/. Acesso em: 02 jun. 2025.

SILVA, LS.; VIEGAS, SMF.; NASCIMENT, LC.; et al. Universalidade do acesso e acessibilidade no quotidiano da Atenção Primária: Vivências de usuários do SUS. **Revista de Enfermagem do Centro Oeste Mineiro**. 2020;10:e3575. [Access_____]. Available in:_____. DOI: http//doi.org/10.19175/recom.v10i0.3575

SILVEIRA, Sérgio Amadeu. **A hipótese do colonialismo de dados e o neoliberalismo**. *In:* CASSINO, João Francisco; SOUZA, Joyce; SILVEIRA, Sérgio Amadeu. Colonialismo de Dados: como opera a trincheira algorítmica na guerra neoliberal. Autonomia Literária, 2022.

SIMMEL, Georg. As grandes cidades e a vida do espírito (1903). **Mana**, v. 11, p. 577-591, 2005.

SLEE, Tom. **Uberização: a nova onda do trabalho precarizado**. Tradução de João Peres. São Paulo: Editora Elefante, 2017.

SOUZA, Jessé **A elite do atraso**: da escravidão à Lava Jato / Jessé Souza. - Rio de Janeiro: Leya, 2017.

SOUZA, Jessé. **A construção social da subcidadania**: uma leitura alternativa do Brasil moderno/ Jessé Souza. -1.ed. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2023.

SOUZA, Jessé. **A ralé brasileira**: quem é e como vive. São Paulo: Editora Contracorrente, 3ª edição, 2018

SOUZA, Jessé. **A ralé brasileira:** quem é e como vive. São Paulo: Editora Contracorrente, 3ª edição, 2018a.

SOUZA, Jessé. **O pobre de direita**: a vingança dos bastardos Jessé Souza. - 1. ed. - Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2024.

SOUZA, Jessé. **Os batalhadores do Brasil**: nova classe média ou nova classe trabalhadora? 2ª edição revista e ampliada, editora UFMG, Belo Horizonte, 2012.

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

STATISTA. **Social Media Usage in Brazil.** Hamburgo, 2024. Disponível em: https://www.statista.com/topics/6949/social-media-usage-in-brazil/#topicOverview. Acesso em 01 set. 2025.

SUSPEITOS de vender contas falsas de app de transporte são presos no Ceará e em outros dois estados. **G1**, Ceará, 25 set. 2025. Disponível em: https://g1.globo.com/ce/ceara/noticia/2025/09/25/suspeitos-de-vender-contas-falsas-de-app-de-transporte-sao-presos-no-ceara-e-em-outros-dois-estados.ghtml. Acesso em 03 nov. 2025.

TRACXN. **Lieferando**. Disponível em: https://tracxn.com/d/companies/lieferando/__sjjgyb29WjMWabrdb2wLnHms_PPexe0nhdCUu_3CDzM. Acesso em: 18 fev. 2025.

UBER. **Fatos e dados sobre a Uber**. Disponível em: https://www.uber.com/pt-BR/newsroom/fatos-e-dados-sobre-uber/. Acesso em 04 nov. 2024.

UNIÃO EUROPEIA. **Melhorar as condições laborais dos trabalhadores das plataformas**. Disponível em: https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/12828-Melhorar-as-condicoes-laborais-dos-trabalhadores-das-plataformas/F2850683_pt. Acesso em: 08 jan. 2025.

VANDOORN, Niels; FERRARI, Fabian; GRAHAM, Mark. Migration and migrant labour in the gig economy: An intervention. **Work, Employment and Society**, v. 37, n. 4, p. 1099-1111, 2023. DOI: https://doi.org/10.1177/09500170221096581.

WALLERSTEIN, Immanuel. **Capitalismo histórico e civilização capitalista**. traduação Renato Aguiar; revisão de tradução de César Benjamin e Immanuel Wallerstein. Rio de Janeiro: Contraponto, 2001. 144 p.

WEINKOPF, Claudia. Germany: precarious employment and the rise of mini-jobs. **Gender and the contours of precarious employment**, p. 177-193, 2009. Disponível em: https://www.researchgate.net/profile/Claudia-Weinkopf/publication/261358207_Germany_Precarious_employment_and_the_rise_of_mini-jobs/links/00b49537b92d013a05000000/Germany-Precarious-employment-and-the-rise-of-mini-jobs.pdf. Acesso em: 13 jan. 2025.

WELLE, A.; FURNO, J.; BASTOS, P. O Poder de compra do salário mínimo: dos governos Lula a Bolsonaro. **Nota do CECON** (Centro de Estudos de conjuntura e política econômica) n.18, outubro, 2022. Disponível em: https://www.eco.unicamp.br/images/arquivos/nota-cecon/n18/nota-do-cecon-18.pdf. Acesso em: 22 ago. 2023.

WITZEL, Andreas; REITER, Herwig**. The Problem-Centred** Interview: Principles and practice. London: Sage Publications, 2012.

WOLT. **About u**s. Disponível em: https://explore.wolt.com/en/deu/about. Acesso em 10 jan. 2025.

WOLT. **What we stand for**. Wolt values. Disponível em: https://explore.wolt.com/en/deu/about/wolt-values. Acesso em 10 jan. 2025b.

WOODCOCK, J. **The Fight Against Platform Capitalism**: An Inquiry into the Global Struggles of the Gig Economy. London: University of Westminster Press, 2021.

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

**ANEXO A –**




**Consent form for the research project "Work conditions on digital platforms in Germany"**

Project leader: Thalita Barreto Sarlo IPU Berlin/ UENF Funding instituicion: CAPES, Brazil
Contact: thalita.sarlo@ipu-berlin.de

I hereby declare my willingness to participate in the research project of IPU Berlin with the above-mentioned title. The project has been explained to me, and I have read the introductory text "Description of the research project." I understand that agreeing to participate in the study means that I am willing to be interviewed by a researcher and allow the interview to be recorded.

I am aware that an interview will be conducted with me and agree that the interviews may be used for scientific publications in the context of the project, provided it is done anonymously. I agree that excerpts from the interviews may appear in scientific publications, provided my name is not mentioned and my identity cannot be identified.

I understand that my participation is voluntary and can be withdrawn at any time during the research project, even after signing this consent form. I also understand that if I withdraw from the study, my data will be deleted and no longer used.

Signature _____ Date _____

□ Please check if you wish to be informed about the summarized research results.
If you wish to be informed about the project results, please provide an email address here:

_____

# ANEXO B –

**Roteiro de entrevista em língua inglesa – PDSE – Alemanha**

**Observação 1:**

*A partir das observações do coorientador no exterior, Prof. Dr. Thomas Kühn, passei a conduzir as entrevistas de forma mais aberta, incentivando uma participação maior dos entrevistados.*

**Observação 2:**

*As entrevistas conduzidas em língua portuguesa com brasileiros que residentes na Alemanha utilizaram o mesmo roteiro, em versão traduzida. Para evitar repetições, inclui no anexo apenas esta versão do documento. Trata-se de um roteiro semiestruturado, que pode sofrer ajustes durante a entrevista, conforme avaliação da pesquisadora.*

- **What country were you born in? Tell me more about you.**
  - Are you a migrant in Germany? For how long?
  - How you describe yourself? How old are you?
  - How do you live? Do you have a family here?
  - Tell me about your family.
  - How the others see you?

- **How and when did you start working on digital platforms? Tell me a bit more about your work.**
  - Do you work for who? Are you employed by the company you work for? What is the procedure for being hired?
  - Can you only work for one app here? What about freedom of choice
  - [If yes] Do you think it would be better to work for more than one?
  - [If the person has been working since the pandemic] What was it like to work during the pandemic? Did you feel protected?
  - How is the competition with other apps and with taxis?
  - What your work means in your life?

- **Before starting to work as a driver: what activities did you do? For how long?**
  - Do you have any professional qualifications?

- What was your best experience working as a driver/delivery?
- What are the positive and negative aspects you see in your profession?
- Would you like to work with something else?

- **About your daily work: Tell me about a typical workday for you**

  - What do you like and what don't you like?
  - Do you know who is your client? If they are tourists, residents, etc.
  - Do you have flexibility?
  - How many hours do you work per day?
  - Do you think the amount you receive is fair?
  - Do you feel like you have a boss?
  - Do you need to self-manage?
  - What do you think of the entrepreneur label to define your work?

- **About the relationship with the digital plataform: How do you evaluate the platform's relationship with you, with the worker?**

  - Do you know how the fare is set (by the plataform), how much is charged to the passenger, how much you receive, how this calculation is done? Is there any transparency about this?
  - About the car: Does the car you work on belong to the company you work for? How does that work? Do you think this model works well?

- **Do you perceive any tension or conflict between workers and companies of digital platforms?**

  - Do you know or are you affiliated with any union or worker association of the platform you are part of? What do you think about it?

  - If you need to complain about something regarding the platform, demand improvements and rights, do you believe you will be heard by the company or the government? Has this ever happened?

- Is the language barrier an important factor in ensuring your rights as a worker, to make complaints, and to request improvements?

- **Have you ever experienced any racism or humiliation, either at work or outside of it, here in Germany? What was it like?**

- Do you believe there is social justice here in Germany? Can you tell me a little more?
- Do you believe that with effort, anyone can achieve success in their professional life?
- Do you consider Germany and Europe to be tolerant and democratic places to live in currently?
- What is your religion? How do you see religious tolerance in Europe today?

- **How do you see politics in Germany and worldwide today? Why? Give me some examples.**
  - How do you view the government's actions regarding foreigners today?
  - How would you summarize your political opinion?
  - What is your main source of information? Newspapers, etc.
  - How do you view the increasing arrival of foreigners in Europe? (and in your country, if applicable)
  - Do you know the AfD and PEGIDA? What do you think of them?
  - What do you think of leaders like Trump, Erdogan, Bolsonaro etc? Why?
  - What do you think about left-wing parties, Green Party, etc.? Do you know the difference between left and right, with which do you identify more, and why?

- **What values are important in your life? Do you believe there are important values for someone to be "succeed in life"?**
  - Do you have uncertainties regarding your job? Tell me more about it. How do you deal with them?
  - When you have a problem, do you seek any help?

# ANEXO C –

## Roteiro de entrevistas realizadas durante o Doutorado

### Trajetória/ Educação/ Trabalho

- **Me conta um pouco sobre você e sobre a sua história até o seu trabalho atual.**
  - Qual a sua idade? Você trabalhou em alguma profissão antes de trabalhar como motorista/entregador?
  - Você é casado? Como é a sua família?
  - Como é a família dos seus pais? Qual a profissão dos seus pais?
  - Você tem alguma formação profissional?
  - Como e quando você começou a trabalhar nas plataformas digitais?
  - Para quem você trabalha? Utiliza mais de um aplicativo? Tem mais de um tipo de atividade profissional?
  - [Se a pessoa trabalha desde o período da pandemia] Como foi trabalhar durante a pandemia? Você se sentiu protegido?
  - Você sabe como é definido o valor da tarifa, quanto é cobrado ao passageiro, quanto você recebe, como é feito esse cálculo? Há transparência em relação a isso?
  -
- **Você acredita que tem flexibilidade no seu trabalho?**
  - Quantas horas, em média, você trabalha por dia?
  - Me conta como é um dia típico de trabalho para você.
  - Você acha que o valor que recebe é justo?
  - Você sente que tem um chefe?
  - Como você lida com a necessidade de se autogerir?
  - Como você faz quando acontece algum imprevisto com seu meio de trabalho (carro, moto, bicicleta, celular)?
  - O que você acha da nomenclatura empreendedor para definir o seu trabalho?
  - Quais os pontos positivos e negativos que você vê na sua profissão?

- Você já passou por alguma situação de discriminação enquanto estava trabalhando? Como foi?
- Você já sofreu algum acidente de trabalhando? [ Em caso positivo, me conta um pouco mais sobre isso]

- **Você conhece algum sindicato ou associação da sua categoria de trabalho? O que pensa sobre isso?**
  - Se pudesse reivindicar alguma melhoria, o que seria?
  - Qual a sua principal fonte de informação? Jornais, etc.
  - Você acredita que existe justiça social no Brasil?
  - O que você pensa sobre política?
  - Quais valores são importantes na sua vida? Você considera que existe valores importantes para que alguém possa "vencer na vida?"
  - Você acredita que com esforço qualquer pessoa pode conseguir sucesso na vida profissional?
  - Você tem alguma religião?

- **Você tem incertezas em relação ao seu trabalho? Como você lida com isso?**
  - Quando você está com algum problema, você procura alguma ajuda? Que tipo de ajuda?