



Universidade de Brasília

Instituto de Psicologia

Programa de Pós-Graduação em Psicologia Social,
do Trabalho e das Organizações (PPG-PSTO)

Dissertação de Mestrado

O incessante voo das mariposas:
vozes do trabalho plataformizado

Paulo César Rodrigues dos Reis Filho

Orientadora: Profa. Dra. Ana Magnólia Mendes

Brasília - DF

Junho de 2024



Universidade de Brasília

Instituto de Psicologia

Programa de Pós-Graduação em Psicologia Social,
do Trabalho e das Organizações (PPG-PSTO)

O incessante voo das mariposas:
vozes do trabalho plataformizado

Paulo César Rodrigues dos Reis Filho

Dissertação de Mestrado apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Psicologia Social, do Trabalho e das Organizações como requisito parcial à obtenção do grau de Mestre em Psicologia Social, do Trabalho e das Organizações.

Orientadora: Profa. Dra. Ana Magnólia Mendes

Brasília - DF

Junho de 2024

Dissertação de mestrado defendida diante e avaliada pela banca examinadora constituída por:

Profa. Dra. Ana Magnólia Mendes (Orientadora)

Instituto de Psicologia

Universidade de Brasília

Prof. Dr. Emílio Peres Facas (Membro)

Departamento de Psicologia Social e do Trabalho

Universidade de Brasília

Prof. Dr. Caio Sgarbi Antunes (Membro)

Faculdade de Educação Física e Dança

Universidade Federal de Goiás

Prof. Dr. Eric Harmaoui (Suplente)

CNAM

Conservatoire des Arts et Métiers

“Não somos batráquios pensantes, não somos aparelhos de objetivar e registrar, de entranhas congeladas – temos de continuamente parir nossos pensamentos em meio a nossa dor, dando-lhes maternalmente todo o sangue, coração, fogo, prazer, paixão, tormento, consciência, destino e fatalidade que há em nós. Viver – isto significa, para nós, transformar continuamente em luz e flama tudo o que somos, e também tudo o que nos atinge; não podemos agir de outro modo”.

(Nietzsche, Gaia Ciência, prólogo, 3)

Agradecimentos

Esta dissertação foi composta por fundamentais contribuições de pessoas que de maneira direta e indireta possibilitaram torna-la realidade. Por este motivo, gostaria de agradecer neste espaço as pessoas que comigo fizeram esta travessia do Pantanal ao Cerrado, sem vocês não seria possível.

A minha esposa, Alessandra, companheira de todas as horas, amiga confidente e parceira de viagens. Com você os sonhos, diariamente, ganham vida e cores!

Aos meus pais, Paulo e Sandra, avós Eni e Duly, e, irmãos Marcelo, Tárík e Sâmia, por toda a estabilidade, amor e criação de momentos únicos. Em vocês me inspiro!

Aos meus sogros, Eliane e Jerônimo, pelo acolhimento e compartilhamento de vivências. Com vocês ampliei aquilo que conjugo como família.

Aos amigos da canoagem, Rafael, Roberto, Gabriel, Kauê, Leandro, Afonso, Matheus e Gustavo. Com vocês aprendo, desafio-me e me divirto!

A professora Vanessa Figueiredo, pela confiança no meu trabalho e pela parceria na escrita do artigo científico!

Aos amigos do grupo de estudos da professora Ana Magnólia, Solange, Francine, Yan, Camila, Lívia, Bruno e Luíza, pelo compartilhamento de saberes e afetos!

As alunas da disciplina de Tópicos Especiais que tive o prazer em ministrar para a graduação. O interesse de vocês nas aulas, nas discussões e na elaboração da atividade final me mostraram o belo caminho que é arte da docência.

Aos motoristas entrevistados que tiveram a paciência e a disponibilidade em contribuir com este estudo ao dividir as suas angústias, certezas e incertezas.

Ao professor Caio Sgarbi Antunes, e em especial, ao professor Emílio Peres Facas com quem pude aprender nas disciplinas oferecidas no mestrado, pelo pronto aceite em compor a banca avaliadora deste trabalho.

A minha coorientadora, professora Fernanda Sousa-Duarte, pelas importantes contribuições teóricas para a realização deste trabalho, paciência em mostrar-me os caminhos da pesquisa científica e incentivo nos momentos de dúvida.

A minha orientadora, professora Ana Magnólia Mendes, que através da transmissão do seu conhecimento, subversão em suas atuações políticas e pela orientação perspicaz, feita por meio de palavras potentes e pelo desejo em exercer esta função, me possibilitou criar e acreditar que era possível.

A todas(os) vocês a minha eterna gratidão!

Lista de Tabelas

	Página
Tabela 1: Perfil Individual dos Participantes.....	55
Tabela 2: Perfil Geral dos Participantes.....	55
Tabela 3: Unidades de Registro – Temas iniciais.....	65
Tabela 4: Eixos Temáticos e Temas Iniciais.....	65
Tabela 5: Enquadramento do Registro Oral nos Eixos Temáticos.....	66
Tabela 6: Categorias de Análise.....	68
Tabela 7: Sujeito Encantado – 1º Tempo: Força de Repulsão.....	111
Tabela 8: Sujeito Encantado – 2º Tempo: Força Sedutora das Promessas.....	113
Tabela 9: Sujeito Encantado – 3º Tempo: Nó do Encantamento.....	116
Tabela 10: Sujeito Evocado.....	119
Tabela 11: Sujeito Algoritmizado.....	123
Tabela 12: Sujeito Colonizado.....	129

Lista de Abreviações

OIT	Organização Internacional do Trabalho
TICs	Tecnologias de Informação e Comunicação
IA	Inteligências Artificiais
<i>Apps</i>	Plataformas baseadas em Localização
IBGE	Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística
AMOBITEC	Associação Brasileira de Mobilidade e Tecnologia
PNL	Programação Neurolinguística
AT	Análise Transacional
GPS	Global Positioning System
CNH	Carteira Nacional de Habilitação
EAR	Exerce Atividade Remunerada
CRLV	Certificado de Registro e Licenciamento do Veículo
TCLE	Termo de Consentimento Livre e Esclarecido
CEP	Comitê de Ética em Pesquisa
MMP	Memorial dos Motoristas Plataformizados

Sumário

	Página
Agradecimentos.....	5
Lista de Tabelas.....	7
Lista de Abreviações.....	8
Resumo	11
<i>Abstract</i>	12
Introdução	13
As lógicas do trabalho plataformizado	17
Lógica da hiperconectividade.....	19
Lógica antropofágica.....	24
Lógica da autoexpropriação.....	30
Lógica colonizadora.....	33
O sujeito do inconsciente e o sujeito da plataforma digital	39
Tornar-se sujeito não é nada fácil.....	43
A invocação do sujeito pelo trabalho.....	48
Método	53
Design do estudo.....	53
Critérios de inclusão e exclusão.....	53
Participantes.....	54
Coleta de dados.....	56
Estratégias de aproximação.....	57
Recursos tecnológicos.....	59
Cuidados éticos.....	59
Técnica de entrevista aberta.....	60
Tópicos-guia.....	61
Análise de dados.....	

Pré-análise.....	62
Exploração do material.....	64
Tratamento dos resultados, inferência e interpretação.....	67
Resultados	70
Memorial dos motoristas plataformizados.....	70
Motorista 1.....	70
Motorista 2.....	73
Motorista 3.....	75
Motorista 4.....	78
Motorista 5.....	81
Motorista 6.....	83
Motorista 7.....	86
Motorista 8.....	89
Motorista 9.....	92
Motorista 10.....	94
Motorista 11.....	99
Motorista 12.....	102
Motorista 13.....	105
Discussão	108
A (de)formação do sujeito plataformizado.....	108
Sujeito encantado.....	109
Sujeito evocado.....	119
Sujeito algoritmizado.....	123
Sujeito colonizado.....	129
Considerações Finais	137
Referências	141
Anexo	148

Resumo

Este estudo investigou a partir da Psicanálise Lacaniana e das interseções com os Estudos de Plataforma e da Sociologia do Trabalho, quais sujeitos o trabalho plataformizado tem produzido frente ao conjunto de vozes do discurso capitalista colonial digital. A pesquisa de natureza exploratória e abordagem qualitativa, foi conduzida por meio de entrevistas abertas com 13 motoristas por aplicativo, cadastrados e atuantes, na plataforma de transporte de passageiros Uber. Os dados coletados foram tratados com base na análise de conteúdo temática de Bardin (1977), estando o material disposto em formato de memorial. A análise de dados compreendeu quatro categorias: sujeito encantado, sujeito evocado, sujeito algoritmizado e sujeito colonizado; caracterizados através da lógica da hiperconectividade, lógica antropofágica, lógica da autoexpropriação e lógica colonizadora, respectivamente. A discussão das categorias fundamentou-se nos escritos de Mendes (2018, 2023) e contribuiu para a elucidação de aspectos deformativos que são impostos aos trabalhadores plataformizados, compreensão das promessas e das formas de encantamento enunciadas pelas plataformas digitais de trabalho, além de especificar os ajustamentos subjetivos deste(s) sujeito(s).

Palavras-chave: trabalho plataformizado, lógicas do trabalho plataformizado, discurso capitalista colonial digital, vozes, sujeito.

Abstract

This study investigated, from the perspective of Lacanian Psychoanalysis and the intersections with Platform Studies and the Sociology of Work, which subjects platformized work has produced in the face of the ensemble of voices of the digital colonial capitalist discourse. The exploratory research with a qualitative approach was conducted through open interviews with 13 active drivers registered on the Uber platform. The collected data were processed based on Bardin's (1977) thematic content analysis, and the material was presented in a memorial format. The data analysis comprised four categories: enchanted subject, evoked subject, algorithmized subject, and colonized subject; characterized by the logic of hyperconnectivity, anthropophagic logic, logic of self-expropriation, and colonizing logic, respectively. The discussion of the categories was based on the writings of Mendes (2018, 2023) and contributes to the unveiling of the deformation process imposed on platform workers, understanding the promises and forms of enchantment announced by digital work platforms, as well as specifying the subjective adjustments of this/these subject(s).

Keywords: platformized work, logics of platformized work, digital colonial capitalist discourse, voices, subject.

Introdução

“Eu não sou da informática: eu sou da invencionática.
Só uso a palavra para compor meus silêncios”.
(trecho do poema “O apanhador de desperdícios –
Manoel de Barros”)

Tendo em vista as abruptas novidades advindas do *tecnodesenvolvimento* capitalista e da intensificação da plataformização no universo do trabalho, que parecem indicar novos horizontes históricos e solicitar reinventadas orientações interpretativas frente às transformações radicais da vida humana, este estudo teve como objetivo geral elucidar aspectos (de)formativos impostos ao sujeito a partir do trabalho plataformizado, e como objetivos específicos, caracterizar as lógicas subjacentes ao trabalho plataformizado e descrever os modos de ajustamento subjetivo dos trabalhadores submetidos à gestão algorítmica.

O Nascimento da Pesquisa

O interesse em tratar da temática do trabalho plataformizado e sua relação com o sujeito compreendido a partir da psicanálise, surgiu ainda durante o período em que cursava a graduação em psicologia (2014-2018). Naquele momento, onde envolvido com minha pesquisa de iniciação científica acerca da saúde mental dos trabalhadores em situação de desemprego pude ver emergir o fenômeno da ascensão dos motoristas de transporte de passageiros por aplicativo, capitaneado pela empresa californiana Uber, que naquele período era uma peste que ocorria principalmente nos grandes centros urbanos do país.

Parte da minha rotina como pesquisador era aguardar sentado na sala de espera da Casa do Trabalhador da cidade de Corumbá-MS os trabalhadores desempregados que se dirigiam a instituição na esperança de conseguir uma vaga de trabalho ou serem chamados para participar de uma entrevista de emprego. Nestas oportunidades pude acompanhar *in loco* como era sofrível a situação tanto institucional, espaço precarizado e com poucos recursos estruturais para os trabalhadores (empregados da instituição e trabalhadores desempregados), e do mercado de

trabalho em uma cidade no interior do Brasil, baixíssima oferta de vagas e elevados índices de demissão. A sensação era de estar em um barco à vela em um mar sem vento soprando.

Esse cenário de poucas perspectivas, marcado pela ausência de vagas de trabalho, desesperança dos trabalhadores de encontrar uma oportunidade de emprego via instituições governamentais e falta de uma política de emprego clara, impactava de maneira direta no número sempre baixo de trabalhadores que diariamente procuravam a instituição “referência” para a população que buscava se (re)colocar no mercado de trabalho. Foi este o horizonte histórico no contexto trabalhista encontrado pela economia plataformizada, que estava prestes a se fixar em terras brasileiras.

O Horizonte Histórico

A conjuntura política dos anos anteriores à chegada da Uber no Brasil também foi um dos fatores determinantes para o campo do trabalho no país. Configurado pela judicialização da política, elevação de figuras nefastas ligadas à extrema direita e pela onda de protestos que assolou o país em junho de 2013 e fez emergir novos grupos antidemocráticos. A força e a vitalidade da floresta verde, patrimônio natural e simbólico do povo brasileiro estava sendo degradado, e o solo começava a ser adubado para o plantio de espécies invasoras e nocivas a nossa rica e diversa fauna e flora.

Compreendo que o período correspondente aos anos de minha formação é emblemático e definidor para a história recente do país. O ano de 2014 foi marcado pela realização da contestada Copa do Mundo em território nacional, evento de apelo internacional que atraiu para as cidades-sedes grande público vindo das mais diversas partes do globo. O evento de visibilidade internacional foi a porta de entrada para várias empresas estrangeiras da área de serviços se instalarem no país, como foi o caso da Uber.

Os anos que se seguiram vieram acompanhados de fatos chave, como a violenta destituição da presidenta Dilma, a agressão contra o frágil texto trabalhista feita no governo Temer e a tomada do poder pelo totem fascista. Essa pontuação acredito ser importante pois a aproximação de uma nova lógica alienante e todo o seu discurso regimental impositivo também se assenta a partir desses

fatores contextuais, ligados a questões de ordem trabalhista, política, econômica e social, que toca(ra)m a classe trabalhadora brasileira.

Um outro aspecto situacional ainda não comentado e que influenciou de maneira direta as mudanças no mundo do trabalho foi a chamada “revolução 4.0”. Fundamentado na massiva e veloz expansão da conexão via internet, o setor tecnológico trouxe para a rotina diária da maior parte da população mundial o uso de smartphones, aplicativos e demais sistemas informatizados, que ampliaram os modos de conexão entre as pessoas e estabeleceram novas formas interacionais entre pessoas e máquinas. Essa nova fase da indústria, impulsionada pelas tecnologias, modificou o comércio ao redor do mundo e os modos como são operacionalizados pelas empresas a produção e o funcionamento de sua força de trabalho.

A capilaridade do uso de ferramentas digitais no Brasil é imensa, sendo considerada uma das maiores do mundo. Segundo dados da pesquisa *Digital 2023: Global Overview Report*, no Brasil a penetração da internet no início do ano de 2023 abrangeu 84,3% da população nacional, correspondendo a 181,8 milhões de pessoas usuárias de internet, e também a impressionantes 221 milhões de conexões de dados móveis (por celular) ativas em janeiro de 2023, número superior a população brasileira no mesmo período, que era de 215,8 milhões de pessoas (Kemp, 2023, 12 de fevereiro). Estes números demonstram o impacto da tecnologia e suas diferentes ferramentas na vida diária da população brasileira, questões essas que indicam também a direção dos ventos soprados pelo desenvolvimento socioeconômico.

Divulgado amplamente pelos veículos da grande mídia como uma possível e fácil saída para o exército de desempregados, a chegada da empresa Uber ao Brasil causou grande alvoroço, gerando, por um lado, expectativas de ganhos altos e de trabalho autônomo para uma infinidade de trabalhadores brasileiros que se encontravam sem emprego ou interessados em complementar sua renda, e por outro lado, ocasionando diversos protestos e revolta da classe dos motoristas de táxi, os principais afetados com a chegada da empresa-plataforma ao país.

A Força do Discurso Plataformizado

Mesmo com os enfrentamentos políticos da classe dos taxistas, a força sedutora do discurso capitalista plataformizado reverberou na sociedade brasileira, uma operação de sucesso do ponto de vista empresarial, onde a Uber no Brasil em menos de cinco anos já representava o segundo maior mercado da empresa-plataforma no mundo, atrás apenas das operações no Estados Unidos, sua terra natal (Tagiaroli, 2018, 16 de agosto). Em uma estratégia bem delineada de dominação do trabalho e aprisionamento do sujeito a partir do campo do trabalho, a Uber entoou o seu *canto da sereia* ofertando facilidades e supostas benesses (ganhos ilimitados, trabalho sem chefe e flexibilidade de horários), demandas do capital informatizado tomadas como desejo pelos trabalhadores e disseminadas pelas plataformas como formas de satisfação da pulsão, que estariam sendo mitigadas através do acesso da desamparada massa de trabalhadores (desempregados e subempregados) a sua ferramenta aplicativo, objeto ofertado pela Indústria capitalista 4.0 como tamponador das ausências políticas e da falta inerente ao sujeito.

A força de trabalho enlaçada com o aplicativo fez (re)vigorar no início do século XXI um remasterizado, e ainda mais perverso, regimento político do trabalho que produz e reproduz por meio das lógicas da hiperconectividade, antropofágica, da autoexpropriação e colonizadora, discutidas e detalhadas nesta dissertação, os paradigmas feudais, escravagistas e colonizadores, marcando a entrada da plataforma em cena como “senhor digital”, aquele que cumpre o papel cafetinizante de controlar corpos e consumi-los por meio da exploração e da espoliação dos trabalhadores para extração da mais-valia.

Seguindo essa linha de reflexão, ao nosso entendimento o empreendimento moderno de colonização e acumulação do capital tem se dado a partir das infraestruturas tecnológicas presentes nas plataformas de trabalho e da submissão ao automatismo, processo objetivado por meio dos aplicativos em seu modelo de gestão quantitativo e gamificado de trabalho, que impõe aos trabalhadores uma cultura ligada ao avaliacionismo, alto desempenho, performance e a robotização do fazer, relacionadas a mortificação do trabalho.

Proposta do estudo

O espriamento do regime de trabalho autônomo para o setor de serviços e a universalização da cultura do empreendedor de si formam os enunciados simbólicos que foram importados dos Estados Unidos e trazem consigo a definição dos ideais para a massa de trabalhadores dos países periféricos. Esse novo conjunto normativo visa funcionar como um suposto guia de salvação para a classe trabalhadora, um manual dita-dor dos modos de vida no trabalho que draga para dentro da máquina algorítmica as possibilidades de ajustes singulares do sujeito no trabalho, operando por meio de uma montagem idealizada do corpo do trabalhador como sendo um reflexo do corpo do mestre digital.

Assim sendo, este estudo assumindo a sua dimensão social e política, e visando tocar as questões do contemporâneo, utilizou a psicanálise em sua vertente lacaniana à aproximando de outras discursividades, advindas dos Estudos de Plataforma e da Sociologia do Trabalho, na busca de provocar uma abertura teórica e clínica, seguindo os caminhos abertos por Mendes (2018; 2023) em sua escrita que provoca uma fértil interseção da psicanálise com o campo do trabalho, fazendo assim avançar a proposição de Lacan que ressalta que a obra do psicanalista deve alcançar o horizonte subjetivo de sua época para não fazer da psicanálise letra morta. Diante deste novo ambiente fugaz e programado que se impôs no mundo do *tecnotrabalho*, esta dissertação estabeleceu como pergunta de pesquisa a compreensão sobre quais são os sujeitos que o trabalho plataformizado tem produzido?

As Lógicas do Trabalho Plataformizado

“Que a morte é nosso instinto primitivo e sei
Que cérebro eletrônico nenhum me dá socorro
Com seus botões de ferro e seus
Olhos de vidro”
(Gilberto Gil – Cérebro eletrônico)

“Trabalho por aplicativo”, “trabalho mediado por plataformas”, “trabalho controlado por plataformas”, “trabalho por plataformas”, “trabalho em plataformas”, “trabalho plataformizado”, “plataforma de trabalho” ou mesmo “gig work”, a miríade conceitual fornecida pelos pesquisadores ligados aos Estudos de Plataforma é vasta, repleta de nuances e limitações, através das quais a

própria ciência que estuda o fenômeno encontra-se atravessada pelos efeitos da lógica capitalista plataformizada e enredada na refinada teia que articula técnica, política e economia (Grohmann, 2021, 19 de julho; OIT, 2021; Andréa, 2020).

A dificuldade em se estabelecer um consenso conceitual foi percebida pela Organização Internacional do Trabalho (OIT) que passou a adotar em suas publicações o termo plataforma digital de trabalho para designar o trabalho que faz uso de tecnologias digitais como forma de intermediação entre fornecedores individuais e clientes ou na contratação de trabalhadores de serviços específicos (OIT, 2021; OIT, 2018). Entretanto, independente da especificidade da terminologia adotada, o recorrente uso da palavra “plataforma” revela um foco mais detido nas plataformas online como estratégia para evidenciar como esse arcabouço conceitual que relaciona dialeticamente tecnologia-trabalho/cultura/sociedade envolve sob o seu manto aspectos visíveis e invisíveis dos elementos software, infraestrutura, empresa e cultura (Grohmann, 2021, julho 19).

Assim sendo, este capítulo estabeleceu como estratégia para adentrar o multifacetado e complexo campo das plataformas digitais de trabalho a utilização dos entendimentos desenvolvidos por autores relacionados aos Estudos de Plataforma (*platform studies*), campo transdisciplinar que investiga, desde 2010, a articulação entre trocas sociais e aspectos materiais, políticos e econômicos da conectividade online (Andréa, 2020), que aliada às análises críticas acerca das transformações do mundo do trabalho e da reestruturação da atividade produtiva na sociedade atual advindas dos estudos sobre o trabalho e da sociologia do trabalho, tem como objetivo buscar caracterizar o trabalho plataformizado, compreendendo nesse processo os modos pelos quais desenvolveram-se e estão dispostas as materialidades, as práticas e o assimétrico jogo de poder entre trabalhadores digitais e plataformas de trabalho, visando que essa discussão possa contribuir para a elucidação do processo de invocação dos sujeitos que trabalham por meio de plataformas digitais, questão essa desenvolvida a partir do viés psicanalítico lacaniano e explicitada no capítulo subsequente.

Para tal, serão descritos nesse capítulo, os elementos que compõem o refinado e imbricado arcabouço tecnológico compreendido como sendo uma plataforma online, o surgimento das

plataformas digitais de trabalho e o desenvolvimento da modalidade de trabalho baseada em localização (*location-based*). Como forma de não deturpar a análise, dada a variedade de plataformas baseadas em localização existentes, e respeitando as características específicas presentes nas diferentes plataformas de trabalho, esse estudo se deterá na investigação da plataforma de transporte de passageiros Uber, evidenciando e discutindo aspectos relacionados à gestão algorítmica, os recursos *tecnogramaticais* e as políticas de governança adotadas por essa empresa-plataforma.

A partir deste delineamento definido, os materiais apresentados foram conformados em quatro subitens, compositores daquilo que este estudo nomeou como sendo *as lógicas do trabalho plataformizado*, disposta em suas diferentes nuances: lógica da hiperconectividade, lógica antropofágica, lógica da autoexpropriação e lógica colonizadora.

Lógica da Hiperconectividade

Uma plataforma online pode ser definida como uma arquitetura tecnológica (re)programável, alimentada por dados, regida por algoritmos e monetizada (Poell et al., 2019), projetada para organizar e moldar interações entre os usuários finais, entidades corporativas e órgãos públicos, sendo esse espaço público de interação online controlado na maioria dos países, com exceção da China, por cinco grandes empresas tecnológicas americanas privadas de mídia social e mídia digital, Alphabet, Amazon, Meta, Apple, e Microsoft. No caso da China o ecossistema de plataformas é controlado pelo Estado e gerido por suas três grandes empresas, Baidu, Alibaba e Tencent (van Dijck, 2022). Porém, uma plataforma online não deve ser compreendida como parte isolada, mas sim como uma unidade pertencente a um ecossistema de plataformas, estando este, por sua vez, regido por um determinado conjunto de mecanismos que convergem interesses privados e governamentais (van Dijck et al., 2018).

Constituídas através da lógica da conectividade de robustas infraestruturas e governadas pelos incentivos comerciais de atores privados (Owen, 2019), as plataformas online operam a partir da extração, troca e uso sistemático dos dados de usuários, processos esses que podem ser descritos

em três tempos: *1º tempo*: incentivo aos usuários a criarem voluntariamente dados advindos de conteúdos pessoal (fotos, postagens, curtidas, comentários, compartilhamentos), e a fornecerem involuntariamente rastros de suas relações, preferências e escolhas, chamados de conteúdo ambiental (padrões de compra, hábitos de visualização, tempo de navegação); *2º tempo*: a partir da posse e da centralização dos dados coletados dos usuários a empresa-plataforma processa os dados extraídos e realiza a gestão do fluxo desses materiais informacionais e financeiros, trocando-os de modo articulado com o ecossistema integrado de plataformas, *3º tempo*: a partir da vigilância dos dados do usuário e das trocas desses materiais entre as plataformas são modulados ao usuário ambientes digitais individualizados e oferecidos serviços personalizados com bases em escolhas anteriores e em “prognósticos” comportamentais realizadas pela lógica algorítmica. Estas disposições procedimentais das plataformas online evidenciam os aspectos relacional, material, econômico e político contidos nesses artefatos tecnológicos, e também revelam suas formas contraditórias de extração de valor.

Originalmente assentada nas conformações advindas de quatro territórios semânticos, compostas pelas áreas computacional, arquitetônica, figurativa e política, a palavra “plataforma” desenvolveu-se recebendo novas configurações de significados, mas não sem carregar consigo a estrutura de sentido dos territórios originais. Da área computacional, a mais moderna das quatro áreas, a palavra adquire elementos que a estabelece enquanto uma infraestrutura que suporta design e permite aos usuários construir e implantar aplicativos. Da área arquitetônica, a mais antiga das definições, surge a relação com as superfícies elevadas, naturais ou construídas pela ação humana, destinadas a facilitar o desenvolvimento de uma atividade ou operação específica. Da área figurativa tem-se estabelecido o seu uso mais conceitual e abstrato, como sendo o fundamento ou base de uma ação. E, por fim, da área política, onde o sentido desloca-se de sua relação a uma estrutura material e passa a referir-se a um espaço destinado ao uso da fala e à articulação de crenças (Gillespie, 2010).

Com base nestes elementos apresentados Gillespie (2010) podemos destacar o movimento de ultrapassagem dos sentidos semânticos originais e a conformação dos quatro territórios em torno de um sentido único, como sendo a estratégia criada pelas plataformas online para poderem se estabelecer no imaginário cultural a partir de um discurso específico, que emprega a caracterização das plataformas como arranjos flexíveis e adaptáveis aplicados pela noção de programação, a autodenominação de funcionamento enquanto estruturas igualitárias de intermediação que oportunizam a realização de negócios, a reivindicação da neutralidade em relação às atividades desenvolvidas, o amparo a uma ideia particular de liberdade de expressão e a promessa de apoio aos que nela se posicionarem, visando que por meio desses elementos sejam definidos os critérios políticos pelos quais essas estruturas tecnológicas querem ser julgadas.

A atual configuração do termo “plataforma” foi popularizada por Tim O’Reilly, proprietário da O’Reilly Media, em uma conferência em 2004, onde esse entusiasta de softwares livres e códigos livres fazendo-se valer dos artifícios da tecnologia retórica utilizou desse termo buscando mudar a forma como se organizava a internet e reivindicando a passagem da chamada Web 1.0, vista apenas como um meio de publicar informações fechadas em si mesmo e que operava segundo o modelo das companhias de software dos anos oitenta e noventa focadas na venda de espaços de publicidade a grandes anunciantes e tendo seu preço estabelecido com base nas métricas de acesso ao site, para a Web 2.0, compreendida como um conjunto amplo e interconectado de serviços que através do gerenciamento especializados dos dados disponíveis na rede promovem a intermediação do usuário e sua experiência online, ao mesmo tempo em que incentiva a participação do usuário visando a coleta dos dados gerados por essas interações (O’Reilly, 2005), formatando um metabolismo que se retroalimenta e faz aperfeiçoar seus softwares à medida que mais usuários utilizam essas ferramentas. Essa transição, chamada de *plataformização da web*, representou o renascimento das indústrias pontocom, remodelou o cenário da mídia, provocou o apagamento das fronteiras da produção e consumo, e, fez surgir uma estrutura retórica associada às noções de

empoderamento e democratização baseadas em uma suposta cultura participativa online (Helmond, 2015).

De acordo Poell et al. (2019), foi através da interpenetração das infraestruturas digitais, processos econômicos e estruturas governamentais de plataforma que se originou uma transformação multifacetada das sociedades globalizadas na qual a plataformização tem contagiado diferentes setores econômicos e esferas da vida, reorganizando práticas culturais e imaginações em torno dessas estruturas tecnológicas que levaram os sujeitos a reestruturarem suas atividades em torno dos serviços e artifícios disponibilizados pelas plataformas proprietárias com fins lucrativos, sendo o impacto deste processo comparado a eletrificação e a industrialização.

Devido à natureza distribuída e entrelaçada entre instituições, mercados e tecnologias, e estando em meio a um cenário de crescente complexidade das arquiteturas de plataforma e de disseminação das plataformas online para diversos setores, o escopo e a diversidade do discurso científico acerca do tema plataformas digitais estão aumentando exponencialmente, o que tem dificultado na clareza conceitual, na definição das unidades de análise, na demonstração do grau de digitalidade presente nessas estruturas e na evidenciação da natureza sociotécnica das plataformas online (de Reuver et al., 2018). Portanto, na tentativa de elucidar essas questões levantadas optou-se pela revisão da natureza do conceito “plataforma” e de sua evolução, para que então, a partir do modelo de análise utilizado por Andréa (2020) que categorizou as plataformas online por meio das seguintes dimensões: “datificação e algoritmos”, “infraestrutura”, “modelos de negócio”, “governança” e “práticas e affordances”; estruturas essas que constituem as dinâmicas sociais presentes nas plataformas. Por conta da natureza do estudo, optamos pela utilização da categoria “datificação e algoritmos” por esta apresentar contundentes aspectos transformativos para a categoria trabalho, cujo os quais os nossos escritos pretendem dialogar ao longo deste trabalho.

De acordo com Andréa (2020) as plataformas online tornaram mensuráveis e armazenáveis práticas sociais e rotinas computacionais que ocorrem nas suas interfaces e em suas arquiteturas de design modulável, possibilitando o compartilhamento e a troca de dados entre o ecossistema de

plataformas online através da integração de serviços e processos. Nesse contexto social
plataformizado, emerge a crença de que os dados podem armazenar, interpretar e gerir o social de
modo neutro e objetivo, controlando as incertezas dos Estados Modernos por meio do uso da
estatística. Esta capacidade de tratamento e quantificação dos dados fez surgir o processo de
datificação do social, no qual existe uma centralidade nos metadados que informam detalhes sobre
outros dados para melhor os descrever e interpretar, funcionando através do armazenamento de
informações geradas na plataforma (ex. curtir uma foto, comentar um vídeo) que cruzados com os
metadados interpretados dos identificadores (IDs) dos perfis envolvidos, localização e horário da
ação mediada pelos softwares e hardwares, identificam os públicos potenciais para fins comerciais e
políticos.

A datificação se encontra com as medições algorítmicas nesse ponto, onde novos dados são
gerados por meio de um modelo baseado na aprendizagem de máquina, que cumpre tarefas pré-
determinadas baseadas na transformação de dados em resultados, tendo como interesse a
ampliação das interpretações e das predições, tornando esses constructos propositores de visões de
mundo, agindo de maneira semelhante a um editor jornalístico, ou seja, selecionando,
hierarquizando, recomendando e controlando o fluxo informacional de um usuário (Andréa, 2020).
Dessa forma, as plataformas não são neutras ou mesmo livres de valor, pois as normas e os valores
específicos programados e propagados pelas arquiteturas tecnológicas refletem os princípios
neoliberais, não deixando espaços possíveis para setores públicos, valores públicos e espaços
públicos.

Com isso, na Web 2.0 a operação coletiva e interdependente de um conjunto de empresas-
plataforma que atuam em um regime concorrencial coordenado evitando agências reguladoras, têm
determinado o fluxo de gerenciamento, processamento, armazenamento, acumulação e canalização
de dados que circulam no sistema de informação digital do mundo, conferindo a esses aparelhos
técnico-corporativos um controle econômico, social e geopolítico sem precedentes (Andréa, 2020;
van Dijck, 2021), fazendo com que a dependência de sociedades inteiras ao sistema infraestrutural

“ofertado” pelas *Big Tech* seja o alicerce político das plataformas para evitar a submissão às formas convencionais de regulamentação sob a alegação de estarem operando a favor da inovação nas mais diversas áreas da sociedade e no modelamento de novas condições de existência (Langlois & Elmer, 2019).

Por meio da discussão sobre as características e aspectos presentes na plataforma online (computacional, arquitetônica, figurativa e política), do debate da dimensão “datificação e algoritmo” presente nestes artefatos tecnológicos, observa-se atualmente a existência de uma dependência social e cultural cada vez maior das plataformas online que absorveram grande parte da vida cotidiana e das atividades de trabalho no contemporâneo. Dessa maneira, avalio como necessária a evidenciação da lógica hiperconectividade produzida nas e pelas plataformas online para que então, com base nesse conhecimento trazidos dos Estudos de Plataforma, possa ser feito um avanço sobre o funcionamento das plataformas setoriais (van Dijck, 2022), mais especificamente, das plataformas digitais que subordinam as atividades de trabalho (Abílio et al., 2021), utilizando para tal empreita as reflexões e as críticas germinadas pela sociologia do trabalho (Antunes, 2023).

Lógica Antropofágica

Fruto da difusão do trabalho digital que introduziu nas cadeias produtivas globais fabulosos maquinários industriais e informático-digitais com o intuito de deglutir o *trabalho vivo* e expelir *trabalho morto*, o capital por meio de seu instinto canibalesco e seu voraz apetite para a criação de valor e mais-valor tem expandido seus tentáculos para os mais diversos espaços de trabalho, dentre os quais destaca-se na atualidade o uso das plataformas digitais. De acordo com Antunes (2023), esse movimento de ampliação do capital por meio do uso de recursos advindos das tecnologias de informação e comunicação (TICs) provocou profundas mudanças deformativas nas estruturas de produção, nos processos produtivos, na organização do trabalho e no mercado de trabalho.

Para Antunes (2023) os efeitos dessa série de transformações tecnológicas e organizacionais provocadas pela digitalização do trabalho, sobretudo no período pós pandemia, ocasionaram uma

fragmentação do processo produtivo, aceleração do ciclo de valorização das mercadorias, desmaterialização (parcial) do local de trabalho fixo e físico, decomposição da força de trabalho, individualização das relações de trabalho e dos contratos de trabalho, condições essas que também possibilitaram uma vertiginosa expansão da classe trabalhadora, definida como *infoproletariado*, contingente caracterizado pelas condições de trabalho precarizadas, informais, flexíveis, intermitentes e *uberizadas*.

Além destas características do trabalho em plataformas digitais, Antunes (2023) destaca o surgimento de novas formas de exploração da classe trabalhadora feitas a partir da expansão das plataformas digitais no mundo do trabalho e suas ferramentas de gerenciamento algorítmico, onde tem-se observado a intensificação dos ritmos de trabalho, saturação do tempo de trabalho, rigidez no controle produtivo e no fortalecimento do comando hierárquico aplicados sobre o processo produtivo e conseqüentemente sobre a força de trabalho, esses elementos ressaltam os níveis de extrema taylorização do trabalho na economia digital, especialmente no *crowdworking*, que trouxe consigo uma crescente automação, padronização e redução de autonomia imposta ao “proletariado digital”, acompanhada da propagação de uma ideologia pregada pelos grandes grupos digitais avessa ao direito ao trabalho, reveladoras do quadro de precariedade estrutural das relações de trabalho no capitalismo de plataformas.

Segundo a Organização Internacional do Trabalho (OIT, 2018) as plataformas digitais de trabalho, também chamadas de *crowdwork platforms*, surgiram no início dos anos 2000 devido a expansão da conectividade e como forma de suprimento das tarefas necessárias ao funcionamento das indústrias baseadas na web. Estabelecidas como serviços digitais que facilitam o *crowdsourcing*, ato de externalizar o trabalho a uma multidão de trabalhadores ocasionais, as plataformas digitais de trabalho operam simultaneamente a partir de duas frentes, a primeira delas oferta estrutura técnica para que os usuários requisitantes possam divulgar tarefas a um grande número de trabalhadores em potencial (multidão), podendo esses usuários avaliar os resultados das atividades concluídas e pagar os trabalhadores pelos serviços prestados, e a segunda frente fornece serviços e

estrutura técnica aos trabalhadores, disponibilizando um local centralizado para o trabalhador buscar por tarefas divulgadas pelos usuários requisitantes e possibilitando o recebimento do valor ofertado para execução dos serviços.

A OIT estabeleceu as modalidades de funcionamento das plataformas digitais de trabalho atualmente edificadas como variando em duas formas distintas, as plataformas baseadas na web e as plataformas baseadas em localização. Nas plataformas baseadas na web a tarefa a ser desenvolvida geralmente está relacionada ao treinamento de Inteligências Artificiais (IA), sendo essa atividade ofertada na plataforma para uma multidão de trabalhadores dispersos geograficamente. Os maiores expoentes das plataformas de microtarefas são a *Amazon Mechanical Turk* e a *Workana*. Enquanto as plataformas baseadas em localização (*apps*), são serviços disponíveis a indivíduos localizados fisicamente em uma área geográfica específica, como os motoristas de aplicativo e entregadores de delivery, sendo os principais *apps* existentes a Uber, 99Pop, Rappi, Lyft e iFood (OIT, 2021; OIT, 2018).

Ambas as modalidades de funcionamento presente no evanescente “capitalismo de plataformas” são marcadas pela formação do enorme contingente de trabalhadores controlados por empresas-aplicativo que operam por meio de plataformas online e trazem consigo uma série de processos sociais que abarcam décadas de flexibilização e mutações no trabalho, e estão relacionadas ao gerenciamento de trabalhadores *just-in-time*, remuneração por peça e a conservação da centralidade da exploração capitalista, condições essas que precedem e ultrapassam as próprias plataformas online, mas que por meio dessas delineiam novos contornos através da vigilância, datificação, extrativismo e colonialismo de dados, atualizando as formas de espoliação, dominação e exploração do trabalho, e que aliadas ao rentismo e a financeirização tem invisibilizado a centralidade do trabalho, reduzindo-o a uma série de trabalhos precários, degradados e flexíveis, reeditando a lógica da informalidade encontrada nos países periféricos para todo o globo (Abílio et al., 2021).

Em pesquisa realizada pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) foram levantadas informações para se compreender o fenômeno do trabalho realizado por meio de plataformas digitais no Brasil. De acordo com os dados encontrados 2,1 milhões de pessoas realizavam trabalho por meio de plataformas digitais no ano de 2022, sendo 1,4 milhão por meio de aplicativos de serviços e 628 mil através de plataformas de comércio. O perfil dos trabalhadores plataformizados no Brasil é composto 81,3% por homens, 48,4% com idade de 25 à 39 anos, 61,3% tem como principal nível de escolaridade o ensino médio completo ou superior incompleto, 77,1% estão enquadrados na categoria de emprego por conta própria e 67,3% tem como principal grupamento de atividades o transporte, armazenagem e correio. Para 47,2% dos trabalhadores plataformizados, a principal categoria de plataforma digital de trabalho utilizada é o aplicativo de transporte particular de passageiros, na qual se enquadram as empresas-plataforma Uber, 99Pop e Indriver (IBGE, 2023).

Realizando uma apropriação racionalizada e organizada dos modos de vida típicos da periferia, o trabalho plataformizado se estrutura em meio ao cenário de precarização do trabalho em diferentes setores, marcado pela intensificação do trânsito da mão de obra entre o trabalho formal e informal, e utilização da força de trabalho excluída do mercado, condição que afeta de maneira contundente aos jovens da classe trabalhadora. Além desse quadro contextual, a plataformização do trabalho acentua por meio de sua tecnologia um tipo de informalização caracterizado pela redução da forma salarial ao pagamento unitário associado a realização de missões ou a execução de microtarefas, configurando assim um novo modo de organização e controle do trabalho que transfere ao trabalhador periférico os riscos e custos do trabalho, ao mesmo tempo em que subtrai as proteções legais e direitos sociais historicamente adquiridos, propensão essa que reconfigura os elementos da tríade empresa, consumidor e trabalhador (Manzano et al., 2023).

Em se tratando do rendimento médio mensal dos ocupados plataformizados e os não plataformizados, se observa um ganho superior dos trabalhadores plataformizados em todas as

regiões do país, compondo um rendimento médio mensal nacional de R\$ 2.645 para os trabalhadores plataformizados e R\$ 2.510 para os não plataformizados. Quando analisado por meio do nível de instrução dos trabalhadores, o ganho dos plataformizados foi 30% maior para aqueles com níveis de escolaridade mais baixos e intermediário, superado apenas pelos trabalhadores não plataformizados com o nível superior completo que registraram ganhos 19,2% superiores aos trabalhadores plataformizados com o mesmo nível de instrução. Porém, a jornada de trabalho dos trabalhadores plataformizados foi, em média, 6,5 horas mais extensa que a jornada dos demais ocupados (39,5 horas), o que poderia contribuir para o diferencial de rendimento entre os grupos analisados. No que tange a contribuição previdenciária, mais de 60% das pessoas que trabalhavam por meio de aplicativos de serviços não estavam asseguradas por instituto de previdência, um vertiginoso contraste com as pessoas ocupadas do setor privado, onde 60,8% eram contribuintes do instituto oficial de previdência (IBGE, 2023).

Analisando especificamente a categoria dos motoristas de aplicativo de transporte de passageiros, foi registrado o total de 721 mil pessoas exercendo esse tipo de trabalho no Brasil, tendo o rendimento médio mensal de R\$ 2.454, um ganho ligeiramente superior ao observado entre os condutores não plataformizados, que foi R\$ 2.412. Entretanto, a média de horas semanal trabalhadas pelos motoristas de aplicativo era de 47,9 horas, enquanto que a média de horas trabalhadas pelos condutores de transporte de passageiros não plataformizados foi de 40,9 horas, uma diferença de 7 horas a mais de trabalho para os motoristas de aplicativo, representando apenas 1,7% a mais em rendimentos para o motorista de aplicativo. A classe dos motoristas de transporte de passageiros, sejam eles plataformizados ou não, têm baixa contribuição para o instituto de previdência, sendo encontrado o percentual de 23,6% de cobertura de contribuintes representando os motoristas plataformizados e 43,9% dos motoristas não plataformizados (IBGE, 2023).

Desprovidos dos mecanismos legais proteção e direitos trabalhistas, os trabalhadores plataformizados tem se transformado em proletários sem segurança e sempre a disposição, que deixados à deriva no “oceano de plataformas” buscam abrigo e se tornam reféns da ideologia

empreendedora amplamente difundida pelas empresas de plataforma através dos imperativos neoliberais de liberdade “faça o seu próprio horário”, autonomia “*seja o seu próprio chefe*” e lucratividade “ganhe de acordo com suas necessidades” (Uber, 2024), promessas estas de sucesso através do ganho rápido de dinheiro, proteção e segurança pelo suporte divulgado como constante e executado por meio do aplicativo, e felicidade relacionado a suposta liberdade irrestrita e autonomia no trabalho possibilitada pela condição do trabalhador definir seus próprios horários e dias de trabalho, e, ser o seu próprio chefe.

O impacto da ideologia empreendedora e a força com que são ressaltados os imperativos neoliberais e as promessas de satisfação veiculadas pelas empresas-plataformas podem ser confirmadas através das razões, evidenciadas pelos próprios trabalhadores, em se trabalhar por meio de plataformas. Em pesquisa feita pela Associação Brasileira de Mobilidade e Tecnologia (AMOBITEC), entidade que reúne as principais plataformas digitais de trabalho do Brasil, foram apontadas as três principais razões para se trabalhar por aplicativos, evidenciando a flexibilidade (72%), não possuir chefes (39%) e os ganhos (28%) (CEBRAP, 2023). O ordenamento simbólico imposto pelo capitalismo e pela cultura neoliberal estrutura o sujeito de maneira particular, afetando o modo de lidar com a angústia e o sofrimento, moldando a forma de relacionamento com o outro e determinando o funcionamento do inconsciente (Vanheule, 2016). Assim sendo, a colonização do pensamento e da conduta dos trabalhadores plataformizados, convertidos em “autoempreendedores” superexplorados, tem se realizado através do objeto voz, advindo do mundo empresarial digital e da gestão corporativa. Essa “subjetivação neoliberal” possui como única compensação ao dispor do trabalhador a liberdade ilusória do labor à vontade (Laval, 2021).

O gerenciamento da subjetividade tem como finalidade a melhora do desempenho do indivíduo que conforma a sua conduta à ordem econômica e pela lógica da competição mundial, criando uma ética neoliberal do eu aliciadora de subjetividades e não restrita ao ambiente empresarial. Essa nova forma de governo de si guia os sujeitos fazendo-os assumir certas expectativas comportamentais e determinadas subjetividades no trabalho que estão alinhadas ao

discurso gerencial e são construídas através de diferentes técnicas e exercícios práticos de transformação de si, como *coaching*, programação neurolinguística (PNL), análise transacional (AT) e procedimentos de “escolas” e “gurus” visando um “domínio de si” e a produção de um eu que se aproxima de um ideal proposto no discurso, culminando em uma completa identificação do sujeito com a empresa (Dardot & Laval, 2016).

Lógica da Autoexpropriação

Compreendido como um processo composto em duplo movimento, onde, por um lado, os algoritmos de software assumem funções gerenciais, e por outro, os dispositivos institucionais passam a suportar os algoritmos em suas práticas, a entrada dos algoritmos nas gestões das operações empresariais teve como objetivo instruir, rastrear e avaliar a massa de trabalhadores independentes para prestarem um serviço padronizado mesmo que esses possuam condições de trabalho inseguras, instáveis e precárias (Grohmann et al., 2022).

De acordo com Pignot (2023) encontram-se presentes nas práticas de vigilância, avaliação de pessoas, previsão comportamental e distribuição espacial da força de trabalho, os invisíveis mecanismos tecnológicos de gestão algorítmica e controle numérico na economia plataformizada, que tem ocasionado para os trabalhadores dores físicas, insônia crônica, pressão mental, instabilidade na rotina de trabalho e retração salarial, enquanto que para as plataformas digitais de trabalho os artifícios tecnológicos de gestão tem representado um aumento exponencial dos lucros empresariais e redução dos custos laborais.

Porém, o que chama atenção é o fato dos trabalhadores subordinados aos mecanismos gerenciais de controle aceitarem as precarizadas condições de trabalho ofertadas pelas empresas-plataforma em prol de recompensas em termos de identidade, situação financeira e segurança no emprego, tendo para isso que adaptar os próprios sentimentos, estilo de vida, vivência doméstica, planejamento de vida, esforço profissional e relação com a gestão, constituindo esse processo (de)formativo ideológico do sujeito uma incorporação psicológica dos trabalhadores à ideologia algorítmica disseminada através das formações discursivas presentes nas publicidades corporativas

que fundamentam a relação da empresa-plataforma com o sujeito-trabalhador em uma imagem de prosperidade, colaboração e parceria entre as partes envolvidas, e promovem os ideais neoliberais californianos de autonomia, liberdade e felicidade (Pignot, 2023).

Construídas sob a fachada da justiça social e da suposta neutralidade tecnológica, as plataformas digitais de trabalho arquitetaram a sua prosperidade desonesta com base na fraude e na exploração da força de trabalho articulando-a a um conjunto de regras arbitrárias, ambíguas e voláteis que definem os modos de trabalho impostos aos trabalhadores plataformizados. Além do conjunto normativo das plataformas existe também o sistema gerencial dos trabalhadores feito por meio de um sistema de classificação por notas, taxas de cancelamento e taxas de aceitação que cumprem o papel de moldar e personalizar o campo de possibilidades oferecido aos sujeitos-trabalhadores dentro das plataformas digitais de trabalho.

Segundo Vasudevan e Chan (2022) a complexa fusão entre gerenciamento algorítmico e controle ideológico tem transformado radicalmente as práticas de trabalho por meio da internalização do controle afetivo dos trabalhadores no contexto de plataformas, tornando-os altamente identificados de maneira pessoal e inconsciente com os discursos propagandeados pelas empresas-plataforma e com as técnicas gamificadas de gestão algorítmica que estruturam o aplicativo como um jogo, contando com missões, pontuações e recompensas como forma de obter o máximo engajamento e consentimento da sua força de trabalho.

O controle indireto exercido pela gestão algorítmica gamificada sobre os sujeitos governados é possibilitado através da arquitetura da escolha dos atores e possui três focos: 1) a construção de um conhecimento social baseado nos instrumentos algorítmicos; 2) a obtenção de padrões e estados desejados pelos reguladores prescritos nos algoritmos; e 3) técnicas de modificação de comportamentos dos sujeitos para obter os estados desejados. A captura intencional dos trabalhadores pelas estratégias de plataforma é uma forma de direcionar e alienar o desejo dos trabalhadores subordinados, privando essa volumosa força de trabalho de qualquer forma de reconhecimento simbólico que possa verdadeiramente expressar suas preocupações, condições que

configuram esse arranjo gerencial organizativo como uma forma de controle ideológico onde as contingências são deliberadamente invisibilizadas (Vasudevan & Chan, 2022).

Diante do arcabouço discursivo propagado e do sistema regulatório algorítmico orientados ao controle ideológico, os trabalhadores se veem dentro de um sistema assimétrico de forças dominado pelas empresas-plataforma. Nesse jogo desigual, os trabalhadores desenvolvem estratégias de resistência individuais e coletivas que visam maximizar seus ganhos, proteger sua autonomia e confrontar os poderes da gestão algorítmica através da produção de fissuras por meio da manipulação, subversão e perturbação dos algoritmos e das infraestruturas das plataformas (Grohmann et al., 2022). Porém, esses mesmos atos transgressores e subversivos dos trabalhadores plataformizados que expressam a sua identidade genuína também pode alimentar o sucesso da gestão algorítmica quando infundem nos trabalhadores o entusiasmo e o prazer cínico que funcionam como um componente ideológico do poder que protege, ampara e implementa o modelo de negócio das plataformas digitais de trabalho (Pignot, 2023).

De acordo com Grohmann et al. (2022), são as respostas dos trabalhadores que dão visibilidade às fraudes existentes nas plataformas e expõe a ética organizacional. Assim, quando um motorista da Uber utiliza o “modo destino” para permanecer em uma região de alta remuneração, ou mesmo quando os motoristas da Uber que possuem canal na plataforma Youtube gravam vídeos compartilhando suas experiências e táticas para o aumento de preço, essas iniciativas surgem como respostas aos golpes de plataforma que se estruturam por meio de promessas ilusórias de maior rentabilidade com as quais os trabalhadores se engajam, mas não conseguem de fato se beneficiar.

Assim sendo, encontra-se na resposta dos trabalhadores as fraudes praticadas pela gestão algorítmica a possibilidade do reconhecimento ético do acaso, condição essa que ocorre quando o(s) significado(s) atribuído(s) ao(s) fenômeno(s) não são de ordem oculta, mas sim de base material. Essa travessia estatutária do acaso torna possível o reconhecimento da ética organizacional plataformizada e revela os momentos onde os trabalhadores não estão inteiramente enredados a um discurso que encobre interpretações imaginárias acerca das práticas de trabalho. O

reconhecimento do inesperado escancara uma fissura no discurso plataformizado que pode desafiar os modos como essas empresas-plataformas se estruturam e atribuir novos significados a essas organizações plataformizadas e aos seus mecanismos de sucção tecnológicos.

Lógica Colonizadora

Fundada oficialmente em 2010 na cidade de São Francisco, nos Estados Unidos, envolta a um cenário de aumento do uso de smartphones, surgimento das lojas de aplicativos, exponencial crescimento da conectividade mundial e crise econômica, a *Uber Technologies Inc.*, popularmente conhecida como Uber, rapidamente se tornou uma plataforma global da área de transporte oferecendo a seus motoristas e entregadores “parceiros” possibilidades de ganhos flexíveis, acessibilidade na mobilidade de pessoas e “*coisas cada vez mais amplas*”, que vão de veículos autônomos à aviação urbana, evidenciando a contínua ampliação dessa lógica de serviços oferecida pela empresa-plataforma (Uber, 2023, 1 de novembro).

Descrivendo-se como uma empresa de tecnologia que realiza a ponte entre o mundo real e o mundo digital, a Uber traz em sua missão os seguintes dizeres “(...) ajudar as pessoas a ir a qualquer lugar, conseguir o que quiserem e ganhar dinheiro do jeito delas”, “...defendemos seu direito de se movimentar e ganhar dinheiro livremente e sem medo” (Uber, 2024b), demonstrando uma construção política da narrativa que busca alinhar a empresa na busca pela resolução de problemas sociais e urbanos por meio de sua estrutura digital, na autodenominação de empresa inovadora e sustentável, na reivindicação de uma suposta neutralidade com relação aos fins de seus usuários e na defesa da autonomia e liberdade econômica dos sujeitos, um claro discurso capitalista colonial digital, marcado pela dataficação e mercantilização, e pela inscrição em sua arquitetura tecnológica de normas e valores alinhados aos pressupostos econômicos neoliberais, conforme aponta van Dijck (2019, 6 de março).

Fazendo uso de discursos e práticas de gestão que visam relacionar os recursos tecnológicos disponíveis na plataforma à questões de responsabilidade social, mobilidade urbana e compromisso ambiental, a Uber busca se posicionar no mercado como uma empresa que oferece opções de

mobilidade as pessoas que desejam se deslocar pelas cidades e proporcionar renda aos motoristas cadastrados na plataforma, possibilitada a partir de uma conexão via sua ferramenta tecnológica que supostamente possui o potencial de contribuir com a diminuição dos congestionamentos nas grandes cidades. Entretanto, a Uber em seus materiais publicitários evita se designar como uma empresa de transporte que emprega motoristas e é proprietária de veículos, mas sim como uma empresa de tecnologia que opera uma plataforma de mobilidade que proporciona os encontros de interesses entre os passageiros (*usuários*), que buscam opções de mobilidade, e os motoristas (*parceiros*), que desejam aumentar os seus rendimentos (Uber, 2023, 1 de novembro). Esse arranjo discricional e operativo da empresa tem se mostrado um eficiente mecanismo de burla jurídica aos encargos trabalhistas para com os motoristas, conforme evidenciado em diversos estudos (Ohara, Carvalho e Cardoso, 2021).

Atualmente, a Uber está presente em 70 países e em mais de 1.000 cidades no mundo, realizando cerca de 25 milhões de viagens/entregas por dia, contando com 6 milhões de motoristas/entregadores *parceiros* para os 137 milhões de usuários da plataforma ao redor do mundo. Lançada no Brasil em 2014, visando atingir ao público da Copa do Mundo de Futebol daquele ano, os números da empresa em território nacional rapidamente tornaram-se bastante expressivos, estando a plataforma em operação em mais de 500 cidades (Uber, 2023, 1 de novembro). Em 2021, a Uber estima ter gerado ao Brasil cerca de R\$36 bilhões em valor econômico, somatória que inclui tanto os valores repassados aos motoristas, quanto os efeitos indiretos gerados pelas atividades da empresa. De acordo com a empresa, esses números refletem os benefícios que a marca trouxe à economia brasileira (Uber, 2022, 27 de outubro).

Os produtos da Uber disponíveis no Brasil estão relacionados aos serviços de mobilidade e intermediação de entregas. A categoria mobilidade está subdividida em 7 (sete) subcategorias, sendo elas: Uber X - carros compactos, com ar condicionado e quatro portas, oferecendo ao usuário preço competitivo; Uber Black - carros sedã de grande porte com bancos de couro, oferecendo ao usuário uma experiência premium; Uber Taxi - viagens em táxis com os recursos de segurança da

Uber; Uber Moto - viagens em motocicletas com preços menores que a Uber X; Transporte Público - recurso que disponibiliza as linhas de ônibus, trens e metrô; e Uber para empresas - objetiva gerenciar as viagens de funcionários de empresas, visando reduzir as burocracias e reembolsos. Já a categoria intermediação de entregas se subdivide em 4 (quatro) subcategorias: Cornershop by Uber - realização de compras de supermercado por meio da plataforma; Uber Direct - exclusivo para o Uber para empresas, permite acionar os motoristas para entrega de produtos a seus clientes; Uber Flash - permite aos usuários a solicitação de viagens para entrega de itens e artigos pessoais; e Uber Flash Moto - envio e recebimento de artigos por meio de motocicleta (Uber, 2023, 1 de novembro).

Em seu termo geral de uso, a Uber detalha os mecanismos de governança e determina o modelo relacional da empresa com os seus usuários e prestadores de serviço. Contando com determinações específicas para cada país onde está presente, no termo de uso da Uber no Brasil encontra-se descrito a possibilidade de encerramento do próprio termo ou a finalização da prestação de quaisquer serviços oferecidos pela empresa a qualquer momento, podendo a empresa negar ao usuário e aos motoristas e entregadores o acesso a plataforma ou a parte dela por qualquer motivo. Escrita com as letras em caixa alta está explicitada a condição da empresa de não se colocar como fornecedora de bens ou produtos, não prestar serviços de transportes ou logística e nem o seu funcionamento como transportadora. Desse modo, a Uber busca deixar claro que os serviços são prestados pelos motoristas e entregadores constituídos como *parceiros* independentes/autônomos, que não são empregados e nem mesmo representantes da empresa, evidenciando a sua posição interessada em se eximir de quaisquer responsabilidades trabalhistas com relação àqueles que executam tarefas disponibilizadas no aplicativo, de acordo com as prerrogativas dispostas nos documentos oficiais da empresa, código de conduta da comunidade e o termo de uso (Uber, 2023, 21 de março; Uber, 2022, 22 de abril).

No que tange as inovações promovidas pela tecnologia vinculada ao aplicativo e defendidas pela empresa-plataforma estão o rastreamento pelo passageiro do veículo solicitado, a facilitação do encontro entre motoristas e passageiros supostamente reduzindo custos e aumentando os ganhos

do motorista, o uso do *Global Positioning System* (GPS) - Sistema de Posicionamento Global - melhorando a navegação dos motoristas e a possibilidade de motoristas e passageiros oferecerem feedbacks como mecanismos para a melhora na qualidade das viagens e de auxílio na segurança (Uber, 2022, 19 de julho).

Encontram-se inseridas nessas diferentes inovações trazidas pelo trabalho plataformizado um mecanismo de gestão coordenado por meio de algoritmos inteligentes e tecnologia digital avançada que permite a organização e o escalonamento das operações empresariais através do rígido controle algorítmico exercido sob a força de trabalho. A pressão que os algoritmos de controle provocam nos trabalhadores cadastrados na plataforma geram um alinhamento comportamental que coaduna com os objetivos empresariais da corporação (Wiener et al., 2023).

De acordo com Wiener et al. (2023), a Uber efetiva as suas práticas de controle baseado em algoritmos variados, minimizando a necessidade de interação entre gestor e motorista, exercendo-as de modo automatizado por meio da triagem dos motoristas que têm a permissão de começar a trabalhar (verificação de identidade, ausência de condenações por dirigir e características do veículo) e no monitoramento constante destes itens dos motoristas que já trabalham na plataforma (*gatekeeping*), na vigilância dos modos como os motoristas orientam o seu trabalho diário (nota do motorista, quantidade de viagens e velocidade de resposta), na avaliação do comportamento dos motoristas (feedbacks personalizados e relatórios sobre questões específicas do trabalhador) e no aplicativo de motorista para correspondência algorítmica entre cliente e preços dinâmicos.

Outro aspecto é a valorização do quesito segurança, evidenciado discursivamente em vários momentos no estudo publicizado pela Uber em seu site oficial com os resultados do ano de 2021, buscando destacar o aplicativo como sendo confiável, não portando riscos ou imprevistos. A empresa ressalta a segurança tanto do lado do passageiro, onde supostamente 95% dos usuários do aplicativo disseram escolher os serviços da Uber pelo aspecto segurança, seguido de custo (94%) e economia de tempo (94%), e também do lado do motorista, por meio da publicização do

investimento de R\$250 milhões para a criação de um “Tech Center” contando com profissionais da área de engenharia, design de software e análise de dados, responsáveis pela criação dos recursos de segurança U-Check (verificação dos dados e documentação do usuário), U-Audio (possibilidade de motoristas e usuários gravarem o áudio das viagens) e U-Elas (permite que motoristas mulheres e pessoas não-binárias possam atender apenas usuárias, se desejarem) (Uber, 2022, 19 de julho).

No ano de 2019, a Uber tornou-se uma empresa de capital aberto e passou a divulgar trimestralmente seus resultados financeiros e perspectivas para o trimestre seguinte. Com o acesso aos dados financeiros da empresa, informações que anteriormente não eram divulgadas, pode-se constatar o exponencial aumento de patrimônio da empresa. De acordo com as informações divulgadas pelo portal “Uber Investor”, os resultados do primeiro trimestre de 2023 revelaram um crescimento das reservas brutas da empresa de 19% em relação ao ano anterior, indo para US\$31,4 bilhões, enquanto que a receita cresceu 29% em relação ao ano anterior, passando para US\$8,8 bilhões. Outro dado significativo foi o aumento no número de viagens feitas no trimestre, que apresentou um crescimento de 24%, contabilizando cerca de 24 milhões de viagens por dia em média (Uber, 2023, 7 de novembro). Esses dados são contrastantes com as queixas e denúncias feitas pelos motoristas em seus canais pessoais no Youtube sobre a diminuição dos repasses do aplicativo aos motoristas e o aumento da parcela cobrada pela plataforma para realizar a intermediação do passageiro e motorista.

O modelo de negócio empregado pela Uber pauta-se nos preceitos da economia colaborativa, definida pela condição na qual os consumidores estão empoderados para trocar bens e serviços entre si. Por meio da realização da intermediação de serviços de mobilidade de passageiros e entrega de itens por meio de uma rede de motoristas e entregadores cadastrados na plataforma, a empresa têm seu negócio organizado através do modelo *multi-faces*, gerando valor através do atendimento de diferentes clientes, no caso os motoristas *parceiros* e clientes *usuários*, coexistentes e interdependentes na plataforma, por meio da interação consumer-to-business (C2B), de forma que a monetização ocorre através da extração dos custos realizados quando o usuário paga sua

viagem e uma taxa previamente determinada desse pagamento é repassada diretamente para a empresa (Cipriano & Carniello, 2018).

Em pesquisa realizada pelo instituto Datafolha e encomendada pela Uber, revelou-se os motivos apontados pelos próprios motoristas e entregadores na escolha por prestar serviços por meio da plataforma, sendo os principais, a possibilidade da flexibilidade no horário de trabalho (87%), ganhar para realizar projetos pessoais ou familiares (86%), repor a renda perdida durante a pandemia (81%), e, ter autonomia sem reportar-se a chefes (83%). Para 59% dos motoristas e entregadores de aplicativos concordam que prestar serviços por meio de plataformas sob demanda oferece expectativas claras sobre os ganhos, com base na hora, local e frequência trabalhada. De acordo com a empresa, "*os resultados da pesquisa indicam que a maioria absoluta dos motoristas pretende continuar dirigindo usando o aplicativo da Uber para gerar renda*" (Uber, 2023, 22 de maio).

O uso de matérias jornalísticas e a publicização de pesquisas favoráveis ao trabalho plataformizado em veículos de imprensa de grande circulação são artifícios utilizados pelas grandes corporações empresariais-tecnológicas do Vale do Silício no intuito de moldar a opinião dos passageiros e ampliar sua base de apoio entre os motoristas através da disseminação dos supostos benefícios trazidos por essas novas modalidades de trabalho. Essa estratégia utilizada pela Uber, visando dominar o mercado local e escapar das regulamentações existentes foi denunciada pelo grupo ativista de direitos do consumidor SumOfUs em seu site whyeveryonehatesuber.com.

As recorrentes tentativas de fixação no imaginário popular da ideologia do "solucionismo digital" como sendo o antídoto para questões econômicas e sociais que assolam uma determinada comunidade, buscam posicionar as plataformas digitais de trabalho comandadas pelas gigantescas empresas digitais instaladas nos Estados Unidos e na China como as salvadoras inevitáveis das dores do mundo, entidades que agem concedendo "benevolências feudais" as administrações públicas, principalmente dos países periféricos que sofrem largamente com os efeitos das medidas de austeridade, e passam a assumir a responsabilidade pela mediação dos serviços de proteção e bem-

estar, tornando as populações cada vez mais enredadas nas tramas políticas destas corporações e dependentes dos regramentos econômicos que são impostos unilateralmente por essas empresas-plataformas (Morozov, 2018).

Portanto, frente a *smog*¹ que paira no horizonte ultraveloz e ultraprocessado do capitalismo plataformizado/numérico, que tem animado com fé, esperança e caridade os indivíduos por aquilo que lhes tomam a mão, a saber, o gadget, fornecidos pela ciência, em seu excesso de representação, como objetos de mais-gozar, tamponadores da falta na relação do conhecimento do Real, busco seguir ao longo desta obra pela indicação de Lacan (1974-75/2022) “[...] coloco esperança no fato de que, passando abaixo de qualquer representação, chegaremos, talvez a ter sobre a vida alguns dados mais satisfatórios”, recusando-me a se ausentar dos debates e confrontações com o saber científico instituído sobre as vicissitudes do mundo do trabalho no contemporâneo para os sujeitos trabalhadores(as) que se encontram estabelecidos(as) em um contexto capitalista digital organizado por meio de estratégias datificadas e algorítmicas inseridas nas plataformas digitais de trabalho e disposta em aplicativos, ferramenta essa que porta as marcas daquele que o fabricou.

O Sujeito do Inconsciente e o Sujeito da Plataforma Digital

Para tal percurso apresento neste capítulo o processo de nascimento do sujeito, feito através da pulsão e de seu objeto voz enquanto invólucro do desejo do Outro, compreendido a partir do circuito da pulsão invocante, conforme articulada por Jean-Michel Vivès (2009; 2019; 2020). Em seguida, desenvolvo o modelo proposto por Ana Magnólia Mendes (2018; 2023), que importando as discussões de Vivès acerca do nascimento do sujeito, busca por meio destas reflexões compreender o movimento de invocação do sujeito no trabalho a partir das vozes que escuta no e do trabalho contextualizado no modo de produção capitalista. Antes vale fazer um rápido percurso na noção de sujeito na modernidade.

¹ Acúmulo de poluição do ar nas cidades causado pela inversão térmica que forma no ambiente atmosférico uma neblina de fumaça.

Genericamente relacionada ao “eu” (em inglês *self*), “si mesmo” ou “si próprio”, a emergência histórica do debate sobre a problemática do sujeito adquiriu com a filosofia moderna, de René Descartes, lugar central, tornando-se o ponto chave por onde se estruturam diferentes compreensões filosóficas concebidas a partir do século XVII (Sousa, 2020). Entendida pela filosofia cartesiana como aquilo que se origina da relação consciente estabelecida entre sujeito e objeto, na qual os pensamentos e atos mentais (desejo, imaginação, querer, *etc.*) podem ser encarados como os protótipos dessa combinação, essa compreensão demarcou o humano como dotado de todo conhecimento acerca de suas intencionalidades dirigidas a um objeto, determinando a essência da subjetividade humana como sendo universal e singular, e definindo o sujeito como sujeito do conhecimento, do direito e, da consciência (de si próprio), seja essa empírica, transcendental ou fenomênica (Roudinesco & Plon, 1944/1998). Entretanto, para a psicanálise, a compreensão do sujeito vai além deste entendimento positivista, dominado pela razão, centrado em um indivíduo monolítico instituído através do “*Penso, logo sou*” e configurado pela identificação da subjetividade à consciência.

O “sujeito” desvendado por Freud trata-se de uma superação dialética do sujeito da consciência de sua certeza e da realidade, conforme preconizado pelo racionalismo cartesiano e enunciado pela ciência moderna, ocorrida no ato de dar voz às histéricas e ao que neste discurso tropeçante se encontrava para além do inteligível pelo racionalismo científico. Portanto, trazendo luz a *Outra cena*, escutando essas mulheres e enfatizando o *dizer* encoberto pelo *dito* Freud criou a possibilidade da emergência da dimensão subjetiva, amordaçada e negligenciada pelo interesse científico irrestrito no discurso do eu, começando então a pavimentar a via de acesso ao sujeito do inconsciente, realizando aquela que ficou conhecida como a terceira ferida narcísica na onipotência humana depois de Copérnico e Darwin, levando ao descentramento do *Cogito* como o lugar da verdade do sujeito, “o eu não é senhor em sua própria morada”, restituindo a natureza desconhecida da verdade, imagem (re)velada de *si mesmo* (Pericó & Costa-Rosa, 2014).

Apesar de ter causado a via de acesso ao sujeito do inconsciente, Freud não faz referência direta à concepção de sujeito em sua obra. A contribuição freudiana, confeccionada a partir de sua experiência clínica, foi responsável pelo conceito de inconsciente e pela estruturação do aparelho psíquico clivado (*Spaltung*), experiência ocorrida a partir do recalque (*Verdrängung*) que divide o psiquismo em dois sistemas contrapostos, o consciente/pré-consciente e o inconsciente, possuindo o lcs (*Ubw*) um mecanismo sintático de operação que articula as representações da pulsão (*Vorstellungen*) através de recursos de condensação (metáfora) e deslocamento (metonímia). As legislações específicas que regem o funcionamento dos sistemas psíquicos são determinantes para os modos de formatação dos conteúdos que irrompem o sistema consciente e se apresentam através do sonho, lapso, ato falho, chiste e sintoma, condições essas capazes de provocar uma descontinuidade no discurso consciente e um sentimento de ultrapassamento, que servem como indicadores para o sujeito do enunciado (sujeito do significado), e também para a investigação psicanalítica, da existência de um outro sujeito, nomeado como o sujeito da enunciação (sujeito do significante) ou sujeito do inconsciente, que está em oposição a ele (Garcia-Roza, 2009).

Essa passagem do sujeito da consciência para o sujeito do inconsciente marca a incidência de algo completamente novo, posicionando a Psicanálise de modo radicalmente distinto em relação a Psicologia e a própria ciência positivista. No entanto, no que diz respeito à elevação da categoria filosófica de sujeito no campo psicanalítico, essa se deu a partir da obra de Jacques Lacan, que através da utilização de elementos advindos da antropologia estrutural, linguística saussuriana, antifilosofia e matemática, sistematizou o seu “retorno à Freud” e promoveu por meio de seus Seminários e Escritos um longo debate acerca da noção de sujeito na psicanálise, ao mesmo tempo em que buscou restabelecer a dignidade da descoberta freudiana acerca do inconsciente que havia sido obliterada da psicanálise pelas deturpadas práticas dos pós-freudianos da psicologia do ego.

O famigerado *re-tour* empreendido por Lacan tratou-se de uma releitura crítica dos conceitos freudianos que inverteu a ordem dos princípios mesmos do questionamento, um esforço de interrogação da prática e de renovação do estatuto do inconsciente que condicionou a passagem

a um questionamento renovado, contra intuitivo, paradoxal e coerente, indo em direção a um outro paradigma, mais alinhado à física moderna e à lógica matemática, cuja exigência central era a formação de psicanalistas. Para tal feito a questão do sujeito era central, devendo o mesmo ser recolocado em sua posição autêntica, a de *sujeito do significante*, o que implicou em romper com a ontologia advinda desde Aristóteles à Kant, e realizar a subversão da concepção de sujeito para que os psicanalistas estivessem à altura dessa função e para que a psicanálise não se tornasse letra morta. A reforma do entendimento e a sustentação da subversão da noção de conhecimento é um ato do ensinamento de Lacan de não ceder do desejo, persistindo pelo caminho de maior resistência (Goldenberg, 2018).

Para Lacan (1960/1998, p. 849) o caminhar através da resistência se dá pelo movimento de afiançar a lógica subversiva a partir da sustentação da presença do inconsciente no discurso do Outro e do reconhecimento dessa instância como uma estrutura linguageira. Estabelecendo um paralelo entre o mecanismo de funcionamento do inconsciente constituído por Freud como processo primário, caracterizado pelos efeitos de condensação e deslocamento, e, as funções da linguagem trazidas por Saussure e Jakobson, em seus elementos de metáfora e metonímia, Lacan atualizou os mecanismos descritos por Freud estruturando o inconsciente como o lugar onde uma cadeia de significantes se repete e escreve-se insistentemente, interferindo nos cortes do discurso enunciado e nas tramas tecidas entre sincronia e diacronia.

Buscando a presença do inconsciente na enunciação feita em todo discurso, o analista no exercício de suas funções inverte a pergunta do paciente em mensagem e dirige este que é a *priori* um questionamento para aquilo que coloca o sujeito do pensamento em causa, ou seja, o objeto. A causa é a perpetuação da razão na qual o sujeito está subordinado ao efeito do significante. Operando por meio desta disjunção sujeito-objeto, o Outro, configurado como uma matriz de dupla entrada formada pelo objeto pequeno (*a*) e o Um do significante, é levado a se fundar como lugar de resposta para o sujeito. Nascido da fenda original estabelecida pelo Outro, lugar onde a causa significante faz morada, o sujeito constituído como efeito de linguagem e determinado pela

introdução do objeto pequeno (*a*), traz encarnado em si o germe da causa que o divide, e sua causa é o significante, aquilo que representa o sujeito para um outro significante, sem o qual o sujeito não existiria no real (Lacan, 1960/1998; 1974-75/2022).

De acordo com Lacan (1960/1998, p. 849) no primeiro movimento do processo constitutivo, momento no qual o sujeito do ser ainda não possui a fala, o sujeito desaparece pelo fato de ter se cristalizado no significante que lhe foi endereçado pelo Outro no instante da divisão originária, configurado através do jogo estabelecido na pulsação primordial que se faz fundamental para formação identificatória, sendo este significante aquilo que fala dele. Reduzido a nada o sujeito sustenta o seu devir no apelo, feito ao Outro, pelo segundo significante, estabelecido no momento vindouro. Neste segundo movimento do sujeito também se instaura pelo jogo metonímico dos significantes uma barreira da linguagem que o impossibilita o sujeito de acessar a sua “história” como efeito da fala que lhe foi endereçada e o constituiu a partir do desejo do Outro, retornando este desejo inserido no corte significante por meio da pulsação inconsciente. Nessa trama pulsante, o inconsciente, estruturado enquanto linguagem, apresenta um modo específico de abertura e fechamento que deve ser considerado pelo analista em seu ofício de desalojar o *Isso* do paciente, como um mecanismo portador da fala.

Nessa direção, Lacan (1966/1998, p. 322) aponta para a obra do psicanalista como a mais árdua no período atual, pois essa funciona justamente como mediadora entre o homem da preocupação (*sujeito da divisão subjetiva*) e o sujeito do saber absoluto (*sujeito da ciência*), exigindo daqueles(as) que se colocam nessa função de intérprete do inconsciente frente ao horizonte subjetivo de sua época, uma longa ascese subjetiva para que possa sustentar em seu ser a dialética que o compromete com as vidas num movimento de simbolização.

Tornar-se sujeito não é nada fácil

De acordo com Vivès (2020), o sujeito psíquico nasce na relação com o Outro primordial (*Nebenmensch*) a partir da pulsão invocante, ou vociferante, e seu objeto voz que envolve nesse processo o desejo do Outro aplicado em duas direções, (1) *desejo que eu tenho do Outro* e (2) *desejo*

que o Outro tem de mim. A pulsão invocante se difere das demais pulsões estabelecidas (oral, anal, escópica), pois é a mais próxima da experiência do inconsciente, e compreende nela possibilidade do advento do sujeito em sua estreita necessidade da presença do outro para que o fluxo de abertura, fechamento e relançamento do circuito possa se configurar.

O circuito da pulsão invocante se estabelece como uma modalidade formada em três tempos: 1º tempo - ser chamado (posição passiva); 2º tempo - chamar (posição ativa); e 3º tempo - se fazer chamar (junção dos dois primeiros tempos, visa provocar a voz do Outro e buscar essa voz do Outro). Anterior ao estabelecimento do circuito da pulsão invocante, tem-se no instante mítico do nascimento do sujeito, configurado no momento onde a atividade psíquica do bebê acontece pela primeira vez através da manifestação de sofrimento extremo, expresso por meio do grito puro que coloca para fora do corpo essa sonoridade portadora de sofrimento. Esse grito puro difere-se de um chamado, pois não contém sentido e não é endereçado a alguém, sendo simplesmente lançado ao mundo como uma tentativa de encontrar resposta (Vivès, 2020).

O primeiro tempo da pulsão invocante começa a partir do momento em que o grito do bebê reverbera na orelha do Outro primordial - representante materno ou paterno ou um substituto a eles - e se concretiza quando esse grande Outro acolhe o grito e atribui sentido ao que antes era pura expressão de sofrimento, instituindo o parceiro que vai forjar respostas (Vivès, 2020). A entrada do sujeito na linguagem se dá por essa resposta da voz do Outro e pela inscrição do seu desejo, que instaura o significante no real do corpo e produz o sujeito enquanto efeito de significação. O primeiro tempo marca a passagem do grito puro em grito *para*, sonoridade essa que possui uma demanda velada pelo trabalho da significação. Essa despossessão do grito do bebê é uma marca da entrada na lei simbólica, momento em que esse consente em perder sua voz, enquanto o real do corpo - "objeto caído do órgão da fala" -, para poder falar, iniciando o seu processo constitutivo que marca a entrada na corrida desejante (Vivès, 2009).

Situa-se nesse momento de passagem do caos primordial, puro real, para as redes do significante, estabelecido pelo desejo que o Outro tem de mim, a possibilidade de assumir partes do

Outro experimentadas neste momento originário de constituição do sujeito. Essas partes do Outro estão representadas pela representação pulsional que se conformam à estrutura de hiância que é o inconsciente (Vivès, 2020). Assim sendo, a sexualidade (corpo) tem total relação com a vida psíquica (inconsciente), passando a compor através da pulsão em sua estrutura localizada entre o psíquico e o social, a ligação ao fator econômico regido pelo princípio do prazer que visa obter satisfação e garantir certa homeostase das tensões motivadas por necessidades internas (Lacan, 1964/2008).

O segundo tempo da pulsão invocante se forma após o tratamento simbólico do grito puro transformado em grito para, passando os gritos seguintes a portarem sentido para aquilo que é originalmente do corpo e endereçamento dirigido a aquele que interpretou o grito primevo. Essa mudança no estatuto do grito, marca a entrada do sujeito na linguagem. Neste momento, o sujeito está na demanda, uma posição de exigência para a manifestação do Outro e de dependência absoluta em relação ao mesmo, que por sua vez pode ouvir a demanda bem ou não (Vivès, 2020).

Para Lacan (1966/2008) a estrutura simbólica que sobrepõe à cultura à natureza humana, aliena o humano por meio do discurso do Outro em sua rede linguística ordenadora dos significantes primordiais e submete o sujeito a lei inconsciente introdutora das possibilidades de substituição e deslocamento, metáfora e metonímia, demarcando nesta instância psíquica censurada da história do sujeito os elementos sociolinguísticos compartilhados que são determinantes para as condutas e nos processos de produção do sentido implicados nas funções formativas das ideias e dos pensamentos, uma servidão capaz de apagar o sujeito nos conflitos simbólicos e nas fixações imaginárias característica do estágio do espelho, se não fosse a sustentação do desejo na pulsão.

Neste momento de nascimento do sujeito a partir dos significantes advindos do Outro, há algo que escapa à representação significativa, ao revestimento simbólico, permanecendo imerso no real e indiferenciado no caos primordial, um resto pulsional em torno do qual gira o drama do desejo. Lacan (1964/2008) pontua no *Seminário XI*, que a instância do real se encontra para além da insistência dos signos e tem como possibilidade de ser acessada por meio da transferência, na função de repetição de um encontro essencialmente faltoso, inassimilável e traumático, que é

presentificado em ato, remetendo a produções estranhas ao Eu, caracterizadas através do campo do gozo.

Caracterizada como uma força pulsional não simbolizada, que opera através da compulsão à repetição visando a indiferenciação e que está situada para além do princípio do prazer, foi nomeada por Freud (1920/2020) como pulsão de morte (*Todestrieb*). Articulada às dimensões obscuras do inconsciente, onde estão as pulsões, esse resto de sofrimento intratável pelo simbólico, parte da qual se origina o supereu, é a força que o sujeito terá que lidar em seu destino, sendo *isso* o que orientará, no fundo, as suas escolhas (Vivès, 2020).

O terceiro tempo inicia-se pelo funcionamento do circuito da pulsão invocante a partir de um jogo sequenciado formado por idas (*ausência*) e vindas (*presença*), composto pelas invocações feitas pela voz do Outro e convocações instauradas na fala do sujeito. Segundo Vivès (2020) na existência de um ambiente materno que deseja que a criança possa crescer e desenvolver-se normalmente, uma proposta ética é endereçada pelo Outro ao sujeito. Essa proposta que diz “Torne-se” rompe a série articulada em respostas ofertadas pelo Outro que diz “Venha!” ao sujeito e de demandas feitas pelo sujeito que diz “Volte!” ao Outro, funcionando como uma injunção simbólica dirigida do Outro ao sujeito, um chamado a ex-sistência feito a partir do desejo do Outro, que a realiza por supor existir uma alteridade naquele sujeito que até então é pura demanda.

Porém, tornar-se sujeito não é nada fácil, pois a instância do supereu “estrutura feroz e obscena” trabalha constantemente por meio da voz opositora ao mandamento ético do Outro que diz “Torne-se!”, em uma tentativa de evitar que o advento do sujeito aconteça. Proferindo injunções mortíferas que dizem “Não torne-se!”, “Não insista”, essa voz provoca um curto-circuito na pulsão invocante e conduz o sujeito a um engajamento no devir-desistente. A voz do supereu, uma das formas do objeto a , veicula uma lei insensata estabelecida no real que incita ao gozo sem limites e não considera os interesses do sujeito nem o prazer, agindo sempre para o lado do objeto (Vivès, 2020).

Estando à serviço de um ordenamento pulsional primitivo e insaciável, no caso, da pulsão de morte, o supereu é pura exigência de gozo amoral e sem serventia, veiculando a partir de seu objeto voz os imperativos categóricos que exigem do sujeito a sua completa obediência e reverência. No regime tirano do supereu que ignora a lei simbólica, tanto a disciplina quanto a transgressão operam a favor do dita-dor, pois os ordenamentos desta instância proferem injunções contraditórias “Goze!” e “Não Goze!”, que deixam o sujeito siderado, reduzido ao silêncio e conformado por ter cedido seu desejo às imposições veiculadas pela voz do mestre (Vivès, 2020).

De acordo com Vivès (2009) o encontro da parte maldita do sujeito (aquilo que do real não cabe no simbólico) com a maldição, cuja a voz do Outro é o vetor, tem na ausência de um significante que instaure uma descontinuidade entre as partes a impossibilidade de ruptura com a voz estridente do Outro, o que por sua vez provoca o mutismo do sujeito. O sujeito que não fala fez a escolha por não perder a voz, adentrando na posição de sujeito invocado pela voz do Outro e demonstrando um conformismo com o desejo que por esse é imposto. Insistindo terrível e passivamente em seu desejo de não desejo, que é pura pulsão de morte, o sujeito invocado não atualiza o seu desejo e se encontra tomado pelo mais-de-gozar, curto-circuitado no circuito do endereçamento do desejo, tornando-se escravo dos imperativos veiculados pelo discurso do mestre e ficando à mercê dos objetos de consumo vendidos pelo discurso do capitalista como tamponadores da falta.

Encontra-se na falha ao apelo incondicional veiculado pela voz do Outro a exequibilidade da criação no vazio da espera, instante no qual o sujeito se descobre desejante. No lugar de vazio deixado pela falta do Outro, instaura-se a possibilidade da instituição de um significante da ausência na presença, compreendida por Lacan como o S(A barrado), marca da interdição ao gozo infinito (Vivès, 2009). Desembaraçado do supereu, o sujeito falante se autor-iza a tornar-se autor da palavra que recebe do Outro, se (re)lançando no circuito do endereçamento do desejo, marca da passagem da insistência para a persistência do desejo, confirmação essa que se revela no inconsciente pela palavra recebida e acolhida.

Ao assumir a posição de invocante no circuito da pulsão, o sujeito assume em um duplo movimento “ser isso” e “não apenas isso”. A parte que diz ser “Isso”, está relacionada ao real e advém através da voz destituente do supereu que diz “Eu sou apenas isso”, condição essa ligada ao Eu (*moi*), referente ao consciente, de formação imaginária e ficcional, ponto de parada e conformação a uma imagem única e estática. Enquanto a parte que diz “Eu não sou apenas isso” está relacionada ao simbólico que contradiz o real e aponta para a função de sujeito, uma função infinita que coloca o sujeito em um constante porvir, tornar-se, sem *locus* definido. Assim, o sujeito invocante é aquele que passa a ser representado pela representação estabelecida no contínuo deslizamento de um significante para outro significante, condição essa que se refere ao Eu (*Je*) ligado ao *sujeito do inconsciente* (Vivès, 2019; 2020).

Buscando colocar luz na servidão imaginária que desconhece a dependência constitutiva do sujeito ao Outro, via pelo qual se estabelece o Eu, a psicanálise em sua vertente lacaniana caminha com o *sujeito do desejo* (*Je*) por meio de seu estranhamento em relação ao Eu (*moi*), posto em ato diante da confrontação com o real experimentado em diversas circunstâncias da vida (Lacan, 1966/2008). Em sua travessia, o sujeito autor-izado em uma operação de dissolução dos objetos imaginários, realiza uma escolha ética pela fidelidade da palavra.

A fala é a possibilidade de instaurar um ponto surdo que faz frente a voz estridente do Outro, diminuindo seu volume ou mesmo calando-a, mas sem que essa voz perca seu status de invocante. Caminhar no tempo do desejo é criar no vazio sob as vias da sublimação, uma escolha ética de renúncia ao gozo e de reconhecimento da inexistência de um objeto que satisfaça plenamente a pulsão, mas, que por outro lado, aproxima o sujeito da satisfação do desejo através de seu relançar no circuito da invocação (Vivès, 2020).

Essa escolha impõe o mandamento de não ceder ao desejo, que por sua vez, implica em um incessante relançar no circuito, proporcionando uma vivência autoral, artesanal e inesperada, que exige do sujeito improvisação, criatividade, coletividade e, principalmente, fala.

A invocação do sujeito pelo trabalho

Estudos desenvolvidos por Mendes (2018; 2023) articulam a teoria do sujeito de Lacan no RSI (real, simbólico e imaginário) e o sujeito constituído através do objeto voz no circuito da pulsão invocante, conforme detalhado por Vivès (2009; 2019; 2020), com a crítica social marxista, visando evidenciar a categoria trabalho a partir de sua materialidade e suas contradições. Assim sendo, a autora questiona a natureza psicopolítica do trabalho e a colonização do sujeito por meio de uma articulação teórica inovadora entre psicopatologia, trabalho e psicanálise, orientada pelos atendimentos clínicos prestados aos trabalhadores em sofrimento e adoecidos, buscando possibilitar a reconstrução narrativa do adoecimento mental pelo trabalho, como forma de compreender a constituição do sujeito-trabalhador frente ao concerto de vozes que o circundam e refletir sobre criações e saídas ético-políticas para as armadilhas impostas pelo capital em sua versão colonial digital.

Estruturada na análise desenvolvida por Marx (1844/2004) acerca da racionalidade (re)produtiva do capital e da evidência da negação da condição ontológica do trabalho para o humano presente no modo de produção capitalista, marcado pela transformação de trabalho vivo em trabalho morto, e, realizado através dos processos de trabalho caracterizados por regimes de controle, normatização, padronização, disciplina, quantificação, prescrição, urgência, excelência, metas, avaliação e vigilância, Mendes (2018) descreve a centralidade assumida pelo trabalho morto como valor psíquico e social e denuncia a perpetuação da lógica colonial-escravagista nos Estados modernos por meio do discurso capitalista colonial digital, instituidor de desenlace social e disseminador de um saber absoluto que intensifica as históricas relações de desigualdade nas sociedades, aprofunda os artifícios de dominação da classe trabalhadora e produz o mais-de-gozar, estratégias que naturalizam a subalternidade, cristalizam o par colonizador-colonizado e instituem modos de subjetivação no e pelo trabalho que afastam o sujeito do desejo e o aprisionam a um lugar fixo quando tomado pela voz gritante do supereu feita pelos modos de gestão e enunciada como promessa de gozo mortífero, sem limites e desarticulado do simbólico.

A importância singular da voz nas articulações entre trabalho e pulsão propostas por Mendes (2018; 2023) se dá por esse objeto ser a expressão da pulsão no registro sonoro associado ao desejo do Outro, relacionado a emergência do sujeito e sua inscrição como humano, condições que elevam e dignificam o trabalho como um espaço privilegiado de investimento pulsional na vida adulta que (re)produz a cena vivida nos endereçamentos feitos ao sujeito durante a infância, capaz lança-lo e relança-lo no circuito da pulsão invocante pelas vozes que escuta no trabalho e são proferidas nos discursos e narrativas dos modelos de gestão. Essa relação trabalho-pulsão instaurada pelo objeto voz em um jogo formado entre demanda e desejo movimenta o circuito da invocação da pulsão no trabalho e constitui o trabalho do sujeito e o sujeito do trabalho.

Segundo Mendes (2018) a movimentação do circuito da pulsão invocante possui relação com o concerto de vozes que circundam o sujeito e das quais o mesmo precisa se separar para se constituir. As vozes são manifestadas em toda parte e portam apelos e chamados *de*, quando proferidas pelo discurso capitalista colonial digital, articulado ao discurso do senhor como variante do discurso do mestre, lançando o sujeito no gozo, na repetição e na demanda do Outro. Por outro lado, existem vozes que enunciam os apelos e chamados *a*, endereçadas ao sujeito pelos discursos relacionados à produção de saber, vinculados ao discurso do analista e ao discurso da histérica, que lançam o sujeito na satisfação faltosa do vazio da existência de objetos que satisfaçam a pulsão. Esses endereçamentos ocorrem em dois tempos distintos da invocação da pulsão no trabalho, o insistir e o resistir-desistir, associados aos caminhos percorridos pela pulsão no sujeito-trabalhador quando confrontado com seu fazer.

O tempo do insistir se alinha a ética do desejo e tem como destino da pulsão a sublimação, condizente com a possibilidade de resgate do trabalho do sujeito, compreendido enquanto criação, transgressão e subversão, e de retomada do espaço de trabalho como lugar da experimentação de si na presença do outro, lugar do vazio e do inesperado, articulado ao trabalho do inconsciente. O movimento do insistir depende do silenciamento da voz dos discursos proferidos no e do trabalho possibilitado pela fala e instalação do ponto surdo, elementos capazes de libertar o sujeito invocado

através da aceitação da condição de castração e da perda da voz para tornar-se falante. Essas transformações inscrevem o sujeito no tempo do desejo, no ordenamento simbólico e na condição de trabalhar na improvisação e com o inesperado, fazendo se encontrar sublimação e emancipação, sujeito invocante com trabalho do sujeito (Mendes, 2018).

Já o tempo do resistir-desistir possui como destino da pulsão o gozo, vinculado a exigência de satisfação pulsional a qualquer custo feita pelo supereu tirânico, que opera juntamente com a angústia de castração e angústia do abandono na desestabilização do circuito. Por seu encantamento pelas vozes e sua forte vinculação ao registro imaginário, o sujeito invocado se cala e transfere a orientação de suas escolhas ao supereu, que por sua vez passa a articulá-las ao “resto” pulsional que escapa ao tratamento simbólico e faz com que o sujeito que trabalha se converta em sujeito do trabalho, constituído a partir das demandas dos modelos de gestão produtivistas e guiado pelas ilusões e decepções veiculadas pelo canto da sereia do capital, instrumentalizações que forjam um modelo de trabalhador submisso e subserviente às ordens da ideologia da perfeição, excelência e da qualidade total (Mendes, 2018).

Mendes (2018) relata que no trabalho capitalista as vozes que veiculam a demanda são amplificadas e intensas provocando a (des)estabilização dos mecanismos capazes de silenciar as vozes do Outro-Trabalho e (des)orientando o sujeito catapultado à condição de boquiaberto, aprisionado em seu silêncio gritante e que passa a operar no tempo do capital, vinculado a resistência-desistência, buscando de maneira incessante a satisfação absoluta da pulsão e atendendo ao imperativo do supereu “Trabalhe e Cale-se” constitutivo do sujeito do trabalho, relacionado ao trabalho morto e ao mais-de-gozar, articulados à pulsão de morte. A força do discurso capitalista colonial digital institui na pólis os princípios neoliberais de acumulação e consumismo, disseminando sob o sujeito poderosos artifícios de poder relativos a plenitude e a completude, capazes de colonizar os modos de pensar do sujeito, anestesiar o agir político coletivo e dilacerar o trabalho vivo.

A especificidade do laço social produzido pelo discurso capitalista colonial digital emolduram tendências singulares de funcionamentos paranóicos ou maníacos, relacionados a demanda hiperveloz e exploratória do capital, e a fabricação de delírios e fobias, relativo aos mecanismos de controle e vigilância e a recusa à castração, respectivamente, que são vistas surgir nos ambientes de trabalho do capitalismo no século XXI e podem ser tomadas como denúncias do aprisionamento vivido pelos sujeitos em estruturas forjadas. Partindo do entendimento das estruturas - neurose, psicose e perversão - e através da fala na clínica pode-se acessar os sintomas do sujeito e compreender os seus deslizes sintomatológicos que são gestados nos contextos de trabalho por meio de modos discursivos mais ou menos enlaçáveis (Mendes, 2023).

Segundo Mendes (2023), os modos de enredamento dos sujeitos no discurso pelas vias do circuito da pulsão invocante marcam o surgimento de patologias e o estreitamento do espaço para o sujeito, assinalando o seu apagamento, o desaparecimento do desejo e o silenciamento da fala, o que difere do sujeito sustentado pela psicanálise, que é aquele que desliza na cadeia de significantes. Assim, o sujeito envolto em um contexto de trabalho definido pela tirania do saber absoluto posta em cena através dos ideais presentes no taylorismo, dos imperativos do trabalho morto e das injunções do supereu é um sujeito aprisionado no circuito de vozes enunciadas pelo discurso capitalista colonial digital e pelo gozo.

O gozo se evidencia como um artifício de captura do sujeito feita através do laço social instalado em um contexto social de trabalho específico, configurando-se como um elemento que é, ao mesmo tempo, psíquico, social e político. O circuito da pulsão invocante quando sem sujeito e sem desejo é tomado por um gozo desgovernado, mais de gozar, concebido dentro de um laço social perverso ou psicótico dominante que vai produzir patologia e o adoecimento. No contexto de trabalho plataformizado, o sujeito se encontra imerso à lógica do laço social relacionada a paranoia, mania e a fobia (Mendes, 2023).

De acordo com Mendes (2023), a constante busca pela retirada de cena do trabalho vivo, marcado pela fala, transgressão e agir crítico-criativo, e a luta gerencial do capital pela padronização

da conduta dos sujeitos e instituição do trabalho morto se formalizam como formas de tentar apreender o real e de não enfrentar a angústia de castração, gerando nos sujeitos o medo fóbico, como sendo uma recusa da renúncia a ser o portador do falo.

Método

Design do estudo

Para o estudo foi realizado uma pesquisa exploratória, de abordagem qualitativa, feita por meio de entrevistas abertas com motoristas por aplicativo da plataforma Uber, cujo o material extraído foi tratado a partir da análise de conteúdo temática de Bardin (1977), tendo como intuito possibilitar a compreensão da (de)formação do sujeito do trabalho plataformizado sob à luz do referencial teórico advindo da psicanálise lacaniana. Caracterizado como um estudo de corte transversal, esta pesquisa permitiu a observação direta dos participantes no campo e a coleta de dados de uma amostra ilustrativa do grupo pesquisado, realizada em dois diferentes Estados brasileiros e em quatro cidades, sendo duas capitais e duas cidades do interior, em um único ponto no tempo e não acarretando a necessidade de acompanhamento dos participantes em momentos subsequentes, condições essas que possibilitaram o levantamento da percepção dos motoristas por aplicativo de transporte de passageiros sobre o seu trabalho. Os resultados do estudo permitiram a confecção dos memoriais dos motoristas plataformizados. Por se consolidar a partir destas características, o estudo teve baixo custo monetário empregado para a sua execução.

Critérios de Inclusão e Exclusão

Os critérios de exclusão dos participantes foram não possuir cadastro na plataforma Uber e não estar atualmente executando atividades de trabalho na plataforma. Enquanto que os critérios de inclusão na pesquisa foram ser cadastrado na plataforma Uber e estar atuando como motorista por aplicativo de transporte de passageiros em regime de tempo parcial ou integral. Mesmo que alguns participantes do estudo também possuíam cadastros e atuassem em outras plataformas de transporte de passageiros, optou-se por deter o foco de estudo na plataforma Uber por esta empresa ser a líder global na indústria de transporte de passageiros, ditando os rumos políticos,

econômicos e tecnológicos do setor. Os outros motivos que baseiam esta escolha foram por esta empresa ser a plataforma com maior número de motoristas cadastrados e em atuação no Brasil, e, pela Uber possuir vasto material disponibilizado em seu portal oficial, informações essas que serviram como fonte de dados e material de discussão.

No que tange os critérios estabelecidos pela plataforma Uber para atuar como motorista cadastrado na empresa são necessárias a realização de três passos: (1) preenchimento de cadastro na plataforma e envio de foto da Carteira Nacional de Habilitação (CNH), contendo a observação “exerce atividade remunerada – EAR”. Após este primeiro passo, (2) inicia-se a verificação por parte da plataforma da elegibilidade do pretendente a motorista por meio da checagem dos antecedentes criminais. Quando aprovado, (3) o último passo para o aceite na plataforma é o envio do Certificado de Registro e Licenciamento do Veículo (CRLV), devendo para tal seguir os requisitos da categoria UberX (máximo de 10 anos de fabricação, 4 portas e 5 lugares, ter ar condicionado) ou Uber Comfort (4 portas e 5 lugares, ar condicionado, ter realizado no mínimo 100 viagens, ter média mínima de avaliação pelos usuários e utilizar um modelo de veículo determinado pela plataforma) (Uber, 2024a).

É importante ressaltar que mesmo após a verificação e ativação do perfil, os motoristas são rotineiramente avaliados em suas condutas e qualidade do serviço prestado por meio de notas dadas pelos passageiros, e, vigiados pela empresa nas rotas tomadas durante a viagem com o passageiro, podendo ser sumariamente suspenso ou mesmo ter o seu perfil excluído da plataforma. Considerando a especificidade dos modos de cadastro na plataforma Uber e das condutas procedimentais adotadas pela empresa, caracterizamos a amostra e descrevemos a seguir os procedimentos de coleta de dados e os modos empregados para a análise dos dados obtidos.

Participantes

O estudo contou com a participação de 13 sujeitos, sendo esses motoristas por aplicativo de transporte de passageiros cadastrados na plataforma Uber que trabalhavam no período da realização da entrevista em regime parcial ou integral de tempo. No que tange a caracterização do

perfil social e de trabalho dos participantes, estes atuavam prioritariamente nas cidades de Mairiporã-SP (7 motoristas), Campo Grande-MS (3 motoristas), São Paulo-SP (2 motoristas) e Campinas-SP (1 motorista). Para fins de melhor visualização dos 9 elementos que caracterizam o perfil dos participantes, confeccionamos a tabela 1, com os perfis individualizados dos motoristas, e tabela 2, com o perfil geral dos participantes, como forma de apresentar os seguintes elementos: (1) média de idade dos participantes, (2) sexo (3) estado civil, (4) filhos(as), (5) tempo de trabalho na plataforma, (6) veículo, (7) fonte de renda, (8) motivo de entrada na plataforma e (9) regime de trabalho.

Tabela 1

Perfil Individual dos Participantes

	Idade	Sexo ^a	Estado Civil ^b	Filhos	Cidade	TTP*	Veículo	FR**	MEP***	RT****
Mot. 1	28	M	C	0	São Paulo	5 anos	próprio	única	desemprego	integral
Mot. 2	38	M	C	2	Mairiporã	2,6 anos	próprio	única	deficiência física	integral
Mot. 3	30	M	S	0	São Paulo	2 meses	alugado	única	salário baixo	integral
Mot. 4	35	F	C	1	Campo Grande	1 ano	próprio	variada	dificuldade financeira	integral
Mot. 5	27	M	C	0	Mairiporã	2 anos	próprio	única	salário baixo	integral
Mot. 6	35	M	C	1	Campo Grande	4,6 anos	próprio	variada	complemento de renda	parcial
Mot. 7	51	M	C	2	Campo Grande	5 anos	próprio	variada	perda de clientes	integral
Mot. 8	44	M	C	2	Mairiporã	3 anos	próprio	variada	tempo disponível	integral
Mot. 9	39	M	U	2	Mairiporã	1 mês	próprio	única	salário baixo	integral
Mot. 10	29	M	U	1	Campinas	5 anos	próprio	variada	desemprego	parcial
Mot. 11	27	M	C	1	Mairiporã	5 meses	próprio	variada	tempo disponível	parcial
Mot. 12	51	M	C	2	Mairiporã	8 anos	próprio	única	desemprego	integral
Mot. 13	37	M	C	2	Mairiporã	5 meses	alugado	única	desemprego	integral

Nota. *Tempo de trabalho na plataforma; **Fonte de renda; ***Motivo de entrada na plataforma; ****Regime de trabalho

^a nas respostas desta coluna o M corresponde à masculino e F à feminino.

^b nas respostas desta coluna o C corresponde à casado, S à solteiro e U à união estável.

Tabela 2

Perfil Geral dos Participantes

Elementos	Participantes	Total
Idade (média)	36 anos	-
Sexo	92,3% masculino 7,7% feminino	100% (13 participantes)
Estado Civil	76,9% casados 15,3% união estável 7,8% solteiros	100% (13 participantes)
Filhos	76,9% sim 23,1% não	100% (13 participantes)
TTP*	69,3% mais de 6 meses 30,7% menos de 6 meses	100% (13 participantes)
Veículo	84,6% próprio 15,4% alugado	100% (13 participantes)
FR**	53,8% única 46,2% variada	100% (13 participantes)
MEP*	23% desemprego 23% baixo salário 15,3% tempo disponível 7,6% dificuldades financeiras 7,6% perda de clientes 7,6% fechamento do empreendimento 7,6% complementação de renda 7,6% deficiência física	100% (13 participantes)
RT****	69,2% tempo integral 30,8% tempo parcial	100% (13 participantes)

Nota. *Tempo de trabalho na plataforma; **Fonte de renda; ***Motivo de entrada na plataforma; ****Regime de trabalho

A exposição dos elementos compositores das tabelas 1 e 2, que tratam de maneira individual e geral o perfil sociodemográfico e de trabalho dos motoristas plataformizados participantes do estudo, se faz necessário para elucidar aspectos fundamentais extraídos da amostra pesquisada. Na seção seguinte detalharemos como se estruturou e se realizou o processo de coleta de dados da presente pesquisa.

Coleta de Dados

O processo de coleta de dados exigido para a efetivação do estudo consistiu na aproximação dos motoristas por aplicativo cadastrados e atuantes na plataforma Uber, conforme especificado nos critérios de inclusão. Com fins de evitar vieses indesejados, decidiu-se em supervisão a não

realização de entrevistas com motoristas quando o pesquisador estivesse na posição de cliente/usuário do serviço de transporte de passageiros.

Estratégias de Aproximação

Assim sendo, as estratégias de aproximação do pesquisador no campo de interesse e, conseqüentemente, aos potenciais participantes estabeleceu-se de três modos distintos: (1) tentativa de aproximação mediada por meio da confecção de um convite à participação na pesquisa direcionado ao público-alvo do estudo, seguida de divulgação do convite por meio das redes sociais *Whatsapp* e *Instagram*, do pesquisador; (2) tentativa de aproximação do pesquisador em abordagem face a face com os motoristas por aplicativo estacionados em um ponto de espera informal dos motoristas por aplicativo na cidade de Mairiporã-SP; (3) tentativa de aproximação mediada por meio da escolha aleatória de perfis de motoristas por aplicativo na rede social *Instagram*, seguida de apresentação do pesquisador e do subsequente envio do convite à participação na pesquisa.

Começo apresentando o modo menos exitoso de aproximação do pesquisador aos motoristas por aplicativo, avaliadas através do número de motoristas por aplicativo que se tornaram sujeitos participantes do estudo. O modo de aproximação (3) se mostrou o menos efetivo das três formas estruturadas. Em agosto/2023 foram direcionados 20 convites através de mensagens diretas enviadas do perfil do pesquisador ao perfil de motoristas selecionados aleatoriamente na rede social *Instagram*, sendo obtido apenas 4 respostas aos convites, dessas, 3 eram de motoristas se negando a participar do estudo e 1 resposta confirmando o interesse em participar do estudo, porém alegando não ter tempo disponível para a realização de uma entrevista aberta por meio de videoconferência com cerca de 30 minutos de duração, solicitou outra forma de responder a pesquisa. Pela não disponibilidade de realização da entrevista, o motorista não foi selecionado para participar do estudo. Após essa frustrada tentativa de aproximação, abandonei essa estratégia de aproximação.

Outra estratégia de aproximação tentada com os motoristas por aplicativo, que dessa vez conseguiu converter alguns participantes para o estudo, foi a forma de aproximação mediada (1). Após divulgação do convite de pesquisa nas redes sociais *Whatsapp* e *Instagram* do pesquisador feito em abril/2023, obteve-se 15 retornos dessa rede de contatos com o telefone e os nomes de pessoas que atuavam como motoristas por aplicativo em diferentes cidades do país, principalmente em Campo Grande-MS. Em posse desses contatos, o pesquisador, mediado por ferramentas tecnológicas de conversação, entrou em contato com os motoristas através do aplicativo de mensagens *Whatsapp*, se apresentando enquanto o realizador do estudo e convidando o motorista para a participação na pesquisa. Dos 15 convites enviados, apenas 4 se converteram para a participação na pesquisa, após vários reagendamentos de datas para a realização da entrevista, sendo 2 participantes da cidade de Campo Grande-MS, 1 participante da cidade de São Paulo-SP e 1 participante da cidade de Campinas-SP.

A estratégia que se mostrou mais efetiva na conversão de motoristas para a participação na pesquisa foi a forma de aproximação (2), constituída a partir da abordagem face a face, ou seja, uma aproximação direta do pesquisador com os motoristas por aplicativo que se encontravam estacionados em um ponto de espera informal na cidade de Mairiporã-SP. Esse ponto de espera é um espaço que se localiza a beira da rodovia Fernão Dias, sentido Belo Horizonte-MG, ao lado do rio Juqueri que corta a cidade de Mairiporã-SP, local onde os motoristas por aplicativo que atuam na cidade paulista de Mairiporã e nas demais cidades do entorno, Atibaia, Bragança Paulista, Franco da Rocha, Francisco Morato, São Paulo e Guarulhos, aguardam por chamadas no aplicativo, conversam, descansam e se alimentam. Um local sem estrutura física adequada, porém com sombra, baixo trânsito de pedestres e veículos, próximo aos locais de grande fluxo da cidade e com ampla possibilidade de tomada de rotas para as cidades do entorno. Neste local, obteve-se 9 conversões de motoristas para a participação na pesquisa, apenas 3 recusas e a necessidade do descarte dos dados coletados de 2 participantes por interferência de outros motoristas no momento da realização da pesquisa.

As aproximações e as coletas de dados aconteceram em duas oportunidades, junho/2023 e janeiro/2024. As entrevistas ocorreram com o motorista sentado dentro do carro ou em pé, posicionado ao lado do carro. Durante a realização das entrevistas os aplicativos das plataformas de transporte de passageiro dos entrevistados estavam em operação e a todo momento haviam chamadas para corridas tocando em seus celulares, fazendo com que as entrevistas tivessem como som de fundo os chamados incessantes da plataforma, porém sem trazer prejuízo a entrevista, pois os motoristas em ações quase automáticas realizavam a recusa daquela corrida.

Recursos Tecnológicos

Os recursos tecnológicos utilizados nas entrevistas mediadas foram a plataforma de videoconferência *Google Meet*, que possibilitou a criação de um ambiente online com recursos de áudio e vídeo, no qual entrevistador e entrevistado puderam dialogar livremente. Como mecanismo de captação de áudio empregado nas entrevistas mediadas e nas entrevistas face a face, foi empregado o aplicativo *Gravador de voz*. Para o auxílio na transcrição dos áudios das entrevistas, utilizou-se o *Whisper AI*, ferramenta conversora de arquivos de áudio em texto.

Cuidados Éticos

Após o aceite em participar da pesquisa e anterior ao início da entrevista, foi entregue aos participantes o Termo de Consentimento Livre e Esclarecido (TCLE), contendo informações que asseguravam aos mesmo a confidencialidade de sua identidade, a não veiculação de imagens pessoais, a concordância com a gravação do áudio da entrevista, a anuência com a publicação dos dados extraídos da entrevista em revistas científicas, a ausência de danos psicológicos por sua participação no estudo e a possibilidade de desistência a qualquer momento da entrevista. Além desses aspectos, estavam descritos no TCLE o título do projeto de pesquisa, os objetivos, a natureza e os benefícios gerados pela concordância em sua participação na pesquisa, relacionados a elucidação do trabalho realizado pelos motoristas plataformizados brasileiros, ressaltando os seus pontos de vista, interesses pessoais e profissionais, benefícios do seu trabalho e as dificuldades vividas.

No que tange os cuidados éticos, este projeto atende aos critérios do Comitê de Ética em Pesquisa (CEP) da Universidade de Brasília, estando registrado na Plataforma Brasil no âmbito do projeto de pesquisa “Práticas em Clínicas do Trabalho no Centro de Atendimento e Estudos Psicológicos/CAEP-UnB” sob número CAAE 49245615.9.0000.5540.

Técnica de Entrevista Aberta

A técnica de coleta de dados empregada por este estudo foi o uso da técnica de entrevistas abertas na perspectiva qualitativa, conforme descrita por Fraser e Gondim (2004), configurada como sendo uma estratégia adotada como forma de favorecer a relação intersubjetiva do entrevistador com o participante através de trocas verbais e não-verbais estabelecidas no contexto interacional, permitindo com isso, uma maior compreensão dos significados (subjetivos e intersubjetivos), dos valores, crenças e opiniões dos atores sociais a respeito de suas escolhas singulares, de suas vivências pessoais no trabalho, dos seus modos particulares de fazer no trabalho e das suas relações com os elementos constituintes da plataforma. Contudo, a escolha da técnica de entrevistas abertas como forma de investigação científica utilizada por este estudo se deu pela possibilidade oportunizada por esta técnica de coleta de dados de oferecer ao entrevistado ter um papel amplo e ativo na construção da interpretação do pesquisador e na legitimação das conclusões. Assim sendo, a utilização da técnica de pesquisa de entrevista aberta como estratégia de investigação científica é também um exercício de confiança desta pesquisa depositado no participante/trabalhador e uma aposta ética do pesquisador no saber do trabalhador/participante acerca de seu fazer no trabalho enquanto motorista por aplicativo de transporte de passageiros cadastrado e atuante na plataforma Uber.

Visando garantir uma maior representatividade dos significados obtidos por meio das entrevistas com motoristas por aplicativo que conhecem e compreendem a realidade estudada, o pesquisador deu voz de maneira individualizada aos interlocutores participantes através da adoção de uma postura que minimizasse as interferências durante o processo de entrevista e interrupções durante a fala dos entrevistados, possibilitando assim que os participantes pudessem realizar uma

livre construção de seu discurso e uma clara elucidação de suas opiniões, valores e crenças, sem necessariamente estar se preocupando com o tempo de duração da entrevista. O tempo médio de duração das entrevistas foi de 29 minutos, tendo a entrevista mais longa durado 39m26seg e a entrevista mais curta 14m27seg.

Tópicos-guia

Para a condução das entrevistas não foi confeccionado um roteiro pré-estabelecido de perguntas, pois este é diametralmente oposto dos pressupostos de uma entrevista aberta. Porém, anterior da ida do pesquisador a campo, foram estabelecidos 5 tópicos-guia baseados nos objetivos gerais e específicos do presente estudo e delineado como questões geradoras de diálogo: (1) Tempo na plataforma; (2) Motivo de entrada na plataforma; (3) Trabalhos anteriores; (4) Rotina de trabalho; e (5) Modos de trabalho. Esses tópicos-guia funcionaram como questões geradoras de diálogo utilizadas, principalmente, no momento inicial da entrevista, possibilitando ao participante a rememoração das suas histórias de vida no trabalho e a realização de uma narrativa natural de suas opiniões, valores, crenças e modos específicos de fazer no trabalho. Após os momentos iniciais da entrevista, os rumos tomados se mostravam amplos e imprevisíveis, pois respeitavam os aspectos narrados e ressaltados pelos próprios participantes. Os significados evidenciados, as experiências relatadas e as perspectivas singulares surgidas nas entrevistas e apresentadas na fala dos diferentes participantes foram elementos fundamentais para a estruturação dos temas iniciais, eixos temáticos e categorias de análise, descritas na seção seguinte.

Análise de Dados

Para a análise dos dados coletados nas entrevistas foi utilizado a metodologia de Análise de Conteúdo de Laurence Bardin (1977, p. 42), definida como sendo um conjunto de técnicas de análise das comunicações que visa obter através da explicitação dos conteúdos e sistematização procedimental, a evidenciação de indicadores que possibilitem a efetuação de deduções lógicas referentes à origem das mensagens tomadas em consideração (variáveis inferidas). De acordo com Bardim (1977, p. 44), o objeto da análise de conteúdo é a palavra, determinada como o elemento

central na busca pela compreensão da realidade na qual se debruçam os seus emissores, levando em consideração para tal feito a significação (conteúdo) das palavras emitidas, suas formas e a categorização distributiva destes conteúdos e formas.

Prezando pelo tratamento adequado dos dados coletados, busquei respeitar a formulação original estabelecida por Bardin (1977) no que tange às fases de organização da análise de conteúdo, como forma de evitar uma “compreensão espontânea” dos dados. Assim sendo, a análise dos dados seguiu três etapas cronológicas: 1) Pré-análise; 2) Exploração do material; e 3) Tratamento dos resultados, inferência e interpretação.

Pré-análise

A primeira etapa, constituída pela organização do material coletado, é o esboço inicial de um planejamento de análise, que se configura pela escolha dos documentos a serem submetidos a análise, a formulação de hipóteses e objetivos e a elaboração de indicadores que fundamentam a interpretação final. Essa etapa se operacionaliza através da leitura flutuante, que é o contato inicial com os documentos e o surgimento das primeiras impressões, e pela seleção dos documentos que podem fornecer informações sobre o problema pesquisado. Os documentos escolhidos nesta primeira etapa irão compor o corpus de análise (Bardin, 1977, p. 95).

Neste estudo, por conta da natureza específica do problema de pesquisa, foi estabelecido que todo o material documental analisado seria advindo das entrevistas abertas com os participantes, questões essas já descritas na seção anterior. Porém, surgiram algumas dúvidas anteriores a ida do pesquisador a campo, relativas a possibilidade de captação de dados, que pudessem, ao mesmo tempo, sensibilizar o participante e evidenciar ou não alterações em suas formas de agir e pensar depois de ter iniciado o trabalho em uma plataforma de transporte de passageiros. Com isso, recorreremos às regras (exaustividade, representatividade, homogeneidade, pertinência e exclusividade) para a constituição do *corpus* estabelecidas por Bardin (1977), ainda na etapa de pré-análise.

A regra de exaustividade, definida como a importância dada à inclusão de todos os elementos compositores do campo do *corpus*, foi contemplada pela revisão literária narrativa realizada antes da entrada do pesquisador no campo. Esse primeiro momento auxiliou em uma melhor compreensão da natureza das plataformas online, das transformações decorrentes da plataformização do trabalho e do nascimento do sujeito para a psicanálise. Em supervisão decidimos que se realizasse uma entrevista teste para uma melhor consistência do *corpus*. Com isso, em dezembro/2022 foi realizado por meio de videochamada uma entrevista teste com um motorista por aplicativo. A partir dessa entrevista teste os tópicos-guia, já descritos na seção anterior, puderam ser melhor ajustados, contribuindo na extração de informações sociais e de trabalho dos participantes nas entrevistas posteriormente realizadas, compositoras do *corpus* analisado.

A regra da representatividade diz respeito ao rigor da coleta de dados quando essa é feita em uma amostra que contempla parte representativa do universo inicial. De acordo com os dados do IBGE (2023) no Brasil 721 mil pessoas exerciam atividades de motorista por aplicativo de transporte de passageiros no ano de 2022. Pelo universo de motoristas ser demasiado amplo e por esse estudo se tratar de uma pesquisa qualitativa, decidimos contemplar essa regra por meio do acesso a participantes que atuassem em cidades do interior e capitais de diferentes estados brasileiros.

A regra da homogeneidade, preza pela padronização dos documentos e seus critérios de escolha, para que esses não apresentem demasiada singularidade. Pela característica da técnica de entrevista aberta de visar o surgimento de elementos singulares na fala dos participantes, esta regra foi contemplada em partes, ou seja, as entrevistas referiram-se todas ao mesmo tema, o trabalho como motorista por aplicativo e seguiram os mesmos 5 tópicos-guia, entretanto, os modos como a entrevista eram conduzidas respeitava a fala do participante e os caminhos traçados pela mesma.

A regra da pertinência, relacionada a correspondência dos documentos coletados com o objetivo da análise. Em supervisão, avaliamos que os documentos gerados pelas entrevistas eram adequados aos objetivos do estudo e à questão de pesquisa investigada.

E por fim, a regra de exclusividade, que diz respeito à categorização de um elemento em uma única categoria. Com isso, cada unidade somente pode ser catalogada em uma única categoria.

Após essas decisões, fundamentais para o avanço à etapa seguinte, os materiais transcritos das entrevistas começaram a ser preparados, recebendo cada arquivo uma numeração, relacionada ao número aleatório destinado a cada motorista (ex. Entrevista Motorista 1) como forma de cuidado ético da pesquisa visando o anonimato dos participantes.

Exploração do material

Na segunda etapa, o *corpus* passa por tratamento, tornando-o significativo, mensurável e válido, tendo como o objetivo a formatação das unidades de registro e das unidades de contexto. O tratamento do *corpus* permitiu a confecção de tabelas que condensam e tornaram inteligíveis os processos executados durante essa etapa.

Em face dos objetivos presentes no estudo e da técnica de entrevista adotada, optou-se pelo uso de unidades de registro temática, fazendo com que os recortes sejam relativos a questões de ordem semântica envolvendo componentes racionais, ideológicos, afetivos e emocionais. Assim sendo, os registros orais, constituído pelos materiais coletados dos participantes por meio das entrevistas abertas e da transcrição dos áudios, foram analisados de maneira artesanal (sem o uso de *softwares*) e isolada, sendo posteriormente recortadas com base em suas ideias constituintes, elementos fundamentais para a composição das unidades de registro que podem fornecer respostas para a pergunta de pesquisa.

Inspirado pelos procedimentos adotados por Mendes e Miskulin (2017) para essa etapa, o início do tratamento do *corpus* se efetivou a partir da leitura individual dos registros orais, oportunidade na qual foi buscada as possíveis similaridades e diferenças nas respostas fornecidas pelos participantes frente às questões que emergiram no decorrer da entrevista aberta. As respostas foram agrupadas primeiramente em 17 temas iniciais, relativo às unidades de registro, nomeados com base na temática elencada nas respostas dos participantes e nos tópicos-guia previamente organizados.

Tabela 3*Unidades de Registro - Temas Iniciais*

Temas	Observações sobre os agrupamentos
Motivo de entrada na plataforma	Motivos que levaram os participantes a ingressarem na plataforma
Tempo de trabalho na plataforma	Tempo de cadastro na plataforma e de atuação como motorista por aplicativo
Histórico de trabalho	Trabalhos desenvolvidos antes da entrada na plataforma
Rotina de trabalho	Descrição sobre a rotina de trabalho
Local de trabalho	Cidades ou regiões onde o motorista por aplicativo aceita corridas
Estratégias de trabalho	Métodos empregados para rentabilizar
Metas	Metas de ganho estabelecidas pelo motorista por aplicativo
Aprendizagens	Aprendizagens adquiridas no trabalho como motorista por aplicativo
Responsabilidades	Responsabilidades relativas ao trabalho como motorista por aplicativo
Adaptações	Ajustes nos modos de se orientar no trabalho
Relação com a empresa	Entendimentos sobre a empresa e suas formas de procedimento
Mecanismos tecnológicos	Compreensões acerca dos dispositivos tecnológicos presentes no aplicativo
Preocupações	Aspectos despertados por seu trabalho como motorista por aplicativo
Riscos	Riscos inerentes ao trabalho como motorista por aplicativo
Percepções sobre o trabalho	Opiniões sobre o seu trabalho como motorista por aplicativo
Socialização	Relatos sobre aspectos relacionados à socialização no trabalho
Relação entre motoristas	Opinião sobre os outros motoristas por aplicativo

Feito os procedimentos iniciais relativos às unidades de registro, parte-se para a configuração das unidades de contexto, podendo estas variarem de acordo com a intensidade e a extensão de uma unidade. Segundo Bardin (1977, p. 108), os critérios para se determinar as dimensões de uma unidade de contexto são o custo e a pertinência. Assim sendo, se a unidade de contexto for demasiada grande ou pequena, essa já não se encontra devidamente adaptada.

Dessa maneira, retorno novamente aos dados procurando por recorrências e não recorrências nas respostas fornecidas pelos participantes, que agora se encontravam agrupadas nos temas iniciais. Analiso que seria possível realizar reagrupamentos, tendo como base a confluência e disparidades nos temas. O único dos temas iniciais que não passou por reagrupamento por não haver confluência com os demais foi o histórico de trabalho. Com isso, foram constituídos 8 eixos temáticos, apresentados na tabela 4.

Tabela 4

Eixos Temáticos e Temas Iniciais

Eixos Temáticos	Temas Iniciais
Motivo de entrada na plataforma	Motivo de entrada na plataforma Tempo de trabalho na plataforma
Histórico de trabalho	Histórico de trabalho
Rotina de trabalho	Rotina de trabalho Local de trabalho
Estratégias de trabalho	Estratégias de trabalho Metas
Aprendizagens	Aprendizagens Responsabilidades Adaptações
Relações com a empresa	Relações com a empresa Mecanismos tecnológicos
Preocupações	Preocupações Riscos
Percepção sobre o trabalho	Percepção sobre o trabalho Socialização Relação entre motoristas

Como forma de apresentar o enquadramento dos materiais coletados através do registro oral dos participantes e detalhar de maneira individualizada a distribuição dessas nos eixos temáticos, confeccionamos a tabela 5.

Tabela 5*Enquadramento do Registro Oral nos Eixos Temáticos*

Eixos temáticos	*Mot. 1	*Mot. 2	*Mot. 3	*Mot. 4	*Mot. 5	*Mot. 6	*Mot. 7	*Mot. 8	*Mot. 9	*Mot. 10	*Mot. 11	*Mot. 12	*Mot. 13
Motivo de entrada na plataforma	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•
Histórico de trabalho	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•
Rotina de trabalho	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•
Estratégias de trabalho	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•
Aprendizagens	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•
Relações com a empresa	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•		•	•
Preocupações	•	•	•	•	•	•	•			•	•	•	•
Percepção sobre o trabalho	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•

Nota. *A abreviação Mot se refere a motorista.

A partir da análise de enquadramento discriminado na tabela 5, pode-se observar forte incidência dos eixos temáticos nos registros orais de todos os participantes. No próximo item, apresentamos a formação das categorias de análise.

Tratamento dos resultados, inferência e interpretação

Nessa etapa ocorre a operação de classificação dos elementos constitutivos de um conjunto por diferenciação e reagrupamento segundo o gênero, feito com base nos critérios previamente definidos. Reunindo um grupo de unidades de registro sob um determinado título, os agrupamentos são efetuados em razão dos caracteres comuns destes elementos (Bardin, 1977, p. 117). Conforme já destacado anteriormente, a categorização temática (semântica) foi o critério escolhido para a realização do agrupamento das unidades de registro no presente estudo.

Com isso, durante o processo de leitura dos dados coletados o foco central esteve no estabelecimento de categorias que estivessem relacionadas com os aspectos investigados no presente estudo, relativos esses aos objetivos da pesquisa e a teoria psicanalítica, no que tange a formação do sujeito.

De acordo com Bardin (1977, p. 118), a categorização é um processo do tipo estruturalista, composto em duas etapas: 1) o inventário, processo de isolar os elementos; e 2) classificação, repartir os elementos e impor organização às mensagens. Os objetivos da categorização são fornecer, por condensação, uma representação simplificada dos dados brutos. O sistema de categorias resulta da classificação analógica e progressiva das unidades de registro, sendo cada categoria definida no final da operação.

Segundo Bardin (1977, p. 120) existem 5 princípios para se estabelecer um conjunto de categorias confiáveis, sendo esses os seguintes: exclusão mútua, homogeneidade, pertinência, objetividade e fidelidade, e produtividade.

A exclusão mútua é o princípio que versa sobre a impossibilidade das unidades de registro se vincularem em mais de uma categoria ao mesmo tempo. Desse modo, organizamos os dados para que não fossem incluídos em mais de uma categoria.

A homogeneidade está intrinsecamente relacionada ao princípio de exclusão mútua. Com base neste princípio, a classificação da categoria deve ser feita com uma única dimensão de análise e com um registro. Buscamos que as categorias definidas se mostrassem abrangentes, permitindo a catalogação de todos os dados e respeitassem os eixos temáticos definidos na etapa anterior.

A pertinência diz respeito a adaptação da categoria aos objetivos analisados e a teoria definida, refletindo as intenções da investigação e as questões em análise. Esse foi um ponto crucial enfrentado no processo de categorização, onde no decorrer da análise dos dados, buscamos nos orientar tendo como base os objetivos investigados e a teoria psicanalítica, no que tange o nascimento do sujeito.

A objetividade e a fidelidade tratam do enquadramento semelhante dos materiais dispostos nas categorias, evitando distorções ou variações. Para tal, deve ser descrito de maneira clara as diferentes variáveis e os indicadores que determinam a entrada em uma determinada categoria. Compreendendo que esse é um dos mais importantes princípios, realizou-se um detalhamento das categorias estabelecidas, permitindo que outros pesquisadores pudessem replicar o estudo.

E por fim, a produtividade, um princípio que versa sobre a análise da qualidade das categorias definidas, estando estas relacionadas a fertilidade dos resultados, trazendo ao campo pesquisado inferências, novas hipóteses e dados exatos.

A partir destes princípios, confeccionamos a tabela 6 para apresentar as categorias de análise estabelecidas.

Tabela 6

Categorias de Análise

Categorias de Análise	Eixos Temáticos
Sujeito encantado	Motivo de entrada na plataforma Histórico de trabalho
Sujeito evocado	Rotina de trabalho Estratégias de trabalho
Sujeito algoritmizado	Aprendizagens Relação com a empresa
Sujeito colonizado	Preocupações Percepção sobre o trabalho como motorista

Essas categorias constituem o modelo de análise que propomos para possibilitar responder aos objetivos da pesquisa articulando as categorias teóricas sob a ótica dos escritos de Mendes (2018; 2023) acerca dos mecanismos de invocação do sujeito no trabalho presentes no discurso capitalista colonial digital e das reverberações desse na constituição do sujeito que trabalha nas plataformas digitais de trabalho.

A primeira categoria, nomeada de sujeito encantado, analisa o concerto de vozes, que como um canto de sereia circundam o sujeito e são proferidas através dos discursos publicitários empresariais e nas narrativas de outros acerca do trabalho em plataformas digitais, elementos esses que produzem efeitos de sedução e encantamento no sujeito pelas promessas veiculadas pela empresa Uber, fazendo-os buscar abrigo nas plataformas digitais de trabalho.

A segunda categoria, chamada de sujeito evocado, diz respeito a análise das vozes produzidas presentes no modelo de gestão algorítmico do trabalho existentes nas plataformas digitais de trabalho, que se relacionam ao desejo do Outro. Por meio dessa categoria, busca-se explicitar os modos de padronização das condutas dos subordinados, o regime disciplinar imposto, a lógica quantitativa empregada, a utilização de prescrições, o regime de urgência, a cultura da excelência e o sistema de metas empregado pelos trabalhadores.

A terceira categoria, definida como sujeito algoritmizado, traz os modos de conformação subjetiva dos trabalhadores submetidos à lógica de autoexpropriação das plataformas digitais de trabalho, relativo ao gerenciamento algorítmico e a gamificação do trabalho presentes nesses artefatos digitais de trabalho. Nessa mesma categoria, também se verificou a existência de possíveis práticas subversivas dos motoristas relativas às respostas desses trabalhadores que possivelmente expõe a ética organizacional plataformizada.

E por fim, a quarta categoria, descrita como sujeito colonizado, apresenta o(s) sujeito(s) participantes que (de)formados a partir do trabalho como motoristas por aplicativo de transporte de passageiros se submetem de maneira consentida ao gozo do Outro, encontrando-se silenciados

pelas vozes do Outro-Plataforma e fixados no mais-de-gozar como destino de sua satisfação pulsional, e apresenta também o(s) sujeito(s) participantes que “caíram na real”, subvertendo as demandas impostas pelo regime plataformizado e que encontraram formas autênticas de desejar e trabalhar através das plataformas digitais de trabalho.

Resultados

Respeitando os delineamentos estabelecidos para o estudo e os tratamentos dos dados detalhados na seção método, os resultados apresentados se encontram estruturados em formato de memorial, nomeado de *Memorial dos Motoristas Plataformizados* (MMP). A apresentação do MMP está disposta de maneira individualizada e dividida pelas quatro categorias de análise definidas. Iniciamos cada um dos MMP realizando uma breve descrição do motorista e expondo aspectos relativos à entrevista do participante.

Memorial dos motoristas plataformizados

Motorista 1

É do sexo masculino, tem 28 anos, casado, sem filhos e está cadastrado na plataforma Uber desde 2018. Atua como motorista em veículo próprio, prioritariamente, na cidade de São Paulo – SP, mesmo este município não sendo a cidade de sua moradia. Em cerca de 6 anos cadastrado na plataforma Uber contabilizou mais de 10.000 corridas e já interrompeu por conta do baixo retorno financeiro a sua atuação como motorista por aplicativo em uma oportunidade, retornando após 1 ano para as plataformas. Por ter sido indicado por uma pessoa conhecida em comum entre nós, a entrevista foi acordada e agendada previamente via aplicativo de mensagens e aconteceu no mês de junho/2023 através de videochamada no Google Meet, após várias remarcações solicitadas pelo motorista.

- Sujeito encantado

“Eu já estou na Uber faz 6 anos já, rodando tem uns 5 anos que estou rodando direto. Fiquei um ano parado sem rodar de Uber...”

“Comecei na Uber porque eu estava parado, sem trabalho. E naquela época as pessoas falavam bem da Uber, que dava para tirar uma boa grana. Foi por isso que eu comecei, para não ficar parado e sem dinheiro”.

“Há uns 8 anos atrás eu trabalhei como auxiliar de mecânico em uma loja especializada em consertos e reparos na parte elétrica de caminhões”.

- Sujeito evocado

“Meu dia-dia é puxado. Eu acordo umas 3:40 da manhã, costumo sair entre 4 e 4:20, mais ou menos. Geralmente eu fico até umas 3 horas da tarde, dá de 10 à 12 horas por dia, final do mês eu costumo dar uma esticadinha de 10 à 15 horas, porque final do mês é mais fraco. Quando eu sinto que está muito fraco o dia eu trabalho das 4 da manhã até umas 9:30 da manhã, almoço, dou uma descansada e volto pra rua umas 3 horas da tarde e fico até umas 21hs, que são horários de movimento. Mas eu costumo ficar de 4 da manhã até umas 3 horas da tarde”.

“O rodízio do meu carro é na segunda-feira e eu procuro fazer o quê? Trabalhar só de manhã, sair 4h e 8h já estou em casa, já era, não faço mais nada referente a Uber. E de domingo eu saio cedo ou tem domingo que nem saio, às vezes domingo saio cedo e volto às 11hs”.

“Eu coloco uma meta de valor pra mim, não de horário”.

- Sujeito algoritmizado

“Na minha primeira passagem como Uber eu tinha muito desse negócio de “eu sou o meu chefe”, e com isso eu cheguei à conclusão hoje que não existe isso. E como você trabalha por conta, trabalhando online você fica quantas horas você quiser, pode trabalhar no outro dia mais. Então eu usava a desculpa que no outro dia ia trabalhar mais para não trabalhar hoje. Aí vai virando uma bola de neve isso. Aí eu estipulei pra mim, eu sou um CLT, coloco horários”.

“O meu mês é uma correria muito doida até o dia 22, que é quando eu pago tudo. Do dia 1 até o dia 22 são os melhores dias para se rodar como Uber, porque os 10 últimos dias do mês é muito fraco, o povo já gastou todo dinheiro que tinha. Aí eu prefiro fazer essa correria toda até o dia 22”.

“A corrida a primeira vez que tocou pra mim eu estava dentro da garagem de casa arrumando o carro ainda, tocou por R\$17 reais por 9 KM. Eu costumo aceitar corrida quando está na média de R\$2,00 reais o KM. Eu estava arrumando o carro e tocou, eu falei vou esperar tocar uma melhorzinha e 5 minutos tocou novamente por R\$23,00. Assim, essa corrida tocou para vários motoristas que estavam perto e ninguém quis fazer, e a mesma corrida voltou novamente pra mim por outro preço. Porque a Uber meio que entra em desespero, ela não quer perder o passageiro dela, aí ela mesmo ela não aumenta o valor para o passageiro, mas tira o valor dela, diminui a margem dela”.

“O que acontece se pega muito motorista novato um perto do outro? Eles aceitam fazer. Tem corrida que está tocando por R\$1,20 o KM, é muito pouco. Ai um motorista desesperado, que pensa se eu não fizer outro vai fazer acaba se rebaixando, fazendo corridas muito baixas. Ai o que acontece, a Uber só manda corrida baixa”.

“A Uber é algoritmo, a Uber é 100% algoritmo e ele funciona de acordo com a demanda”.

“A Uber é esperta também, ninguém é mais esperta que a Uber. Você tem que ser esperto, é claro que você não é mais esperto que eles, mas alguma coisa você tem que saber lidar com essas coisas deles”.

“Já tem um ano que a Uber implantou o sistema preço fixo, que ela toca uma corrida pra gente já aparecendo qual vai ser esse valor pra gente. A corrida tocou 10Km por 20 reais, rota fixa e preço fixo...Tem muito passageiro que não entende isso, que fala que aquele caminho é mais rápido, mas aquele caminho eu não recebo mais nada por aquele caminho”.

“Quando eu comecei só aceitava dinheiro, não mostrava destino, então das mudanças eu considero 50% bom e 50% ruim. Eu tenho como colocar para aceitar só cartão, eu tenho

como colocar para se trabalhar só em uma região. Mas esse negócio de preço fixo, rota fixa, dentre algumas outras coisas que a Uber faz só com passageiro e não faz com motorista, como em uma denúncia de um passageiro, a Uber escuta mais o passageiro do que um motorista, então eu considero que fica 50% para o passageiro e 50% pra gente”.

- Sujeito colonizado

“É diferente trabalhar por conta e trabalhar registrado no CLT, são preocupações totalmente diferentes. O gasto do carro é meu, então são outras responsabilidades, tem que fazer um dinheiro pra você e pro carro. Responsabilidades que eu tenho com minha casa, que é o aluguel, contas para pagar e com o carro, a manutenção do carro, parcela do carro, seguro do carro, eu divido isso aí”.

“É cansativo, é cansativo. Tem dias que você chega em casa e só quer a paz, não quer nem luz acesa de tanto que é o dia inteiro moto buzinando no seu ouvido, barulho de outros carros, de buzina, ambulância...Chega em casa exausto. O cansaço meu é muito mais psicológico que o físico. Eu chego em casa ligo a TV e a TV é praticamente no mudo, eu não estou escutando nada, só vendo a tv e já tá bom, quero só ali um momento de paz”.

“Já foi melhor. Se eu tivesse o foco de hoje na minha primeira passagem quando eu comecei lá há 6 anos atrás, era a época de ouro, muito mais corridas, o valor era melhor, era mais fácil de trabalhar (2x). Hoje em dia acho que caiu muito por conta do desemprego. Você pega uma rua em São Paulo, uma rua de 200m e tem quatro Uber's parados esperando corrida, então é muito motorista”.

“Tirando uns 30 quilos que ganhei depois que comecei a rodar (risos). Foi o que eu disse, você tem que ter uma rotina e saber que você é praticamente um CLT. Você tem que se cobrar como se você fosse literalmente um funcionário que tivesse que dar satisfação para o patrão, fazer o que ele manda”.

Motorista 2

É do sexo masculino, tem 38 anos, é casado e pai de duas filhas. Por ter um problema degenerativo na perna que dificulta sua locomoção teve de passar por cirurgias para a colocação de prótese. Buscou no trabalho como motorista por aplicativo uma fonte de renda por não encontrar colocação no mercado de trabalho formal. Está cadastrado na plataforma da Uber há 2 anos e meio e atua com o seu veículo particular, preferencialmente, na cidade de Mairiporã-SP em período integral de tempo. A sua entrevista foi feita presencialmente em janeiro/2024, sendo realizada no ponto informal de espera dos motoristas por aplicativo da região.

- Sujeito encantado

“Dois anos e meio. Eu tenho problema na perna e não consigo trampo registrado. Eu comecei por esse motivo, é a fonte de renda que eu estou tendo agora”.

“Tenho um desgaste na perna, coloquei uma prótese. Estou me recuperando ainda e não consigo emprego registrado. Se você chegar mancando lá no meio não vão te dar uma oportunidade. É por isso, para levar o pão para casa que estou me virando”.

“Eu trabalhei nove anos em uma empresa de pão de alho... fabricava pão de alho. Sai disso e trabalhei com meu pai, uns três anos na mercearia que ele tem. Sai da mercearia e comecei a trabalhar de Uber e estou até hoje. Mas agora me tratei e quando voltar vou procurar alguma coisa para fazer”.

- Sujeito evocado

“Eu procuro ficar aqui na região de Mairiporã, lá fora é difícil ir. Aqui também o valor que toca é só pra quem já vai mesmo, entendeu? Senão, eu procuro ficar mais por aqui”.

“Estou desde cedo”.

“É pelo KM, acima de 10 reais e com 1 KM e meio, no máximo 2 KM de deslocamento para buscar o passageiro. Senão, não dá para ir não”.

“Eu tenho uns clientes fixos, é o que salva. Viver só da Uber não dá, devido ao valor. Se tivesse um valor mínimo de R\$10, R\$12 reais aqui dentro (da cidade) resolvia o problema.”.

“Eu fui levar um cliente nos 5 lagos (bairro), lá eu liguei o aplicativo e peguei um (passageiro) voltando, eu uso o aplicativo nessa situação. Na minha cabeça vou trabalhar assim enquanto eu tiver essa profissão, a profissão no aplicativo”.

- Sujeito algoritmizado

“Essas corridas que tocam, se eu ligar o aplicativo aqui você vai ver R\$7 reais, quem vai? Não tem como ir, não tem como ir, ninguém é louco”.

“Hoje eu fiz uma corrida, porque eu já estava vindo de um local que fui levar um passageiro (particular) e peguei (uma corrida) voltando. Se não fosse por isso, ir lá pelo valor que eu vim já não compensava”.

“Tem horas do dia que a Uber paga um pouco melhor, é a hora que a gente vai nessas corridas”.

“Ninguém te dá um suporte de nada, entendeu? Um mês parado e foi a família que ajudou. Porque a Uber e outros aplicativos não te dão um suporte nesse caso”.

“A Uber em partes ajuda sim, enquanto você não arruma coisa melhor, você levar o pão de cada dia para casa, ajuda sim. Não vou ser hipócrita”.

- Sujeito colonizado

“A gente tem que ter uma estabilidade e a Uber não te dá essa estabilidade. Se você cair durante o trabalho, já era, se você bater o carro, já era. Tudo é com você. Não tem ninguém para te dar um suporte”.

“Nesses dois anos bateram três vezes no meu carro, saiu tudo do meu bolso. Hoje em dia se a pessoa bate no seu carro não paga não. Estou com dois na justiça aí...Se ninguém pagar saiu do meu bolso, saiu, por enquanto”.

“Eu esses dois anos e meio não podendo trabalhar registrado, na verdade não consegui, é o que está me sustentando...é o que me salva”.

“Se eu arrumar alguma coisa boa eu saio, acho que todo mundo acaba saindo”.

Motorista 3

É do sexo masculino, tem 30 anos, é solteiro, mora com os pais e não possui filhos. Após sair de seu serviço como motorista de caminhão, iniciou há cerca de 2 meses sua jornada como motorista por aplicativo. Já possuía cadastro na plataforma Uber antes alugar um veículo e começar a trabalhar por meio das plataformas de transporte de passageiros. Atua em tempo integral, preferencialmente, na cidade de São Paulo, mas também aceita corridas para as cidades que ficam ao entorno da capital paulista, como Mairiporã, sendo neste município o local onde aconteceu a entrevista presencial com o motorista, realizada no ponto informal de espera dos motoristas por aplicativo em junho/2023.

- Sujeito encantado

“Sou motorista há uns dois meses. Eu saí do meu outro trabalho, era registrado, CLT. Só sai do outro emprego por causa do baixo salário”.

“Ficava muito tempo fora de casa e como eu já tinha o cadastro do Uber há algum tempo, eu falei, vou trabalhar no Uber para ver. Como eu estava com seguro desemprego, eu queria ganhar uma renda a mais”.

“Trabalhava com caminhão, não era tão puxado, eu acho que na Uber é mais puxado. Mas eu ficava muito tempo fora de casa e no caso a gente tem que brigar por um aumento. Não rolou”.

“Comecei a trabalhar desde cedo no mercado, como empacotador, aos 16 anos. Aí fui entregando as coisas e melhorando de serviço. Aí fui, tirei habilitação, comecei a trabalhar com caminhão, querendo ou não, deu uma melhorada na minha vida como motorista de caminhão, porque motorista também é uma profissão”.

- Sujeito evocado

“Faço São Paulo também, vou pra lá de manhã e volto só a noite”.

“Tem dia que não dá nem tempo de almoçar, você está ali na empolgação você para só para jantar”.

“A única coisa que eu faço é acordar cedo, ir para São Paulo e fazer a meta do dia lá. Se eu conseguir pegar umas corridas mais longas e bater essa meta antes das 20hs eu já venho embora descansar, caso contrário eu fico lá até fazer essa meta”.

“Minha meta no dia é R\$400 e no meu carro eu tenho que ir um pouco mais, porque o meu carro é alugado”.

- Sujeito algoritmizado

“É que você tem que se esforçar mais para tirar. Você não tem um horário certo... aqui eu já tenho que trabalhar sábado e domingo para compensar o que eu não fiz na semana”.

“Então não tem o que fazer, ou você trabalha ou você fica em casa, não tem pra onde correr, você tem que seguir, senão você vai comer e beber como? Então, independente você tem que trabalhar”.

“Melhorou uma boa parte, pra mim, do horário. Você não tem um compromisso de entrar cedo no serviço e sair, aqui você faz o seu horário, esse é lado bom da Uber. Mas, por outro lado, a Uber deveria dar mais assistência pra gente”.

- Sujeito colonizado

“Eu não tenho despesa com manutenção, mas todo dia você tem que acordar e pensar que tem um aluguel para pagar toda semana”.

“Hoje eu tenho que dar aquela esforçada, querendo ou não, para pagar uma conta a mais, porque eu sei que pesa para todo mundo, e no meu caso eu também pago aluguel, então não é fácil não”.

“Tem dia que é complicado... que não vai dar em nada e você acaba desanimando e vai embora... É que tem dia que você está bem e outros que você não está legal, é que não é fácil você ficar 5, 6 horas dentro de um carro. Não tem lugar para você tomar uma água, ir no banheiro, aí não dá. Tem dia que você fala “vou embora pra casa que é melhor”.

“Às vezes o corpo pede, né. É muito tempo sentado, é muito tempo fazendo as mesmas coisas com o corpo. Tem dia que você está com uma dor na perna, dor nas costas por causa

do banco e assim vai... e sem salário dá uma dor de cabeça. E isso não ajuda, o corpo não é uma máquina”.

“Agora eu estou mais preocupado em relação às contas, o que vale é as contas e o que comer e beber. Hoje em dia se eu não correr atrás eu não vou ter, aí eu me preocupo mais”.

“Da para você fazer um dinheiro, mas você tem que trabalhar muito, tem que se matar”.

“A Uber é uma ajuda que tem no mercado onde você não tem patrão, você não tem ninguém para mandar em você, você faz o seu horário e onde você tem que estar ali todo dia. É puxado, senão você não ganha”.

“O que melhorou muito foi a convivência com outras pessoas, toda hora e todo momento você está conversando. Diferente do caminhão que era só estrada, estrada, estrada”.

Motorista 4

É do sexo feminino, tem 35 anos, é casada e possui uma filha. Iniciou seu trabalho como motorista por aplicativo na cidade de Campo Grande-MS há cerca de 1 ano após dificuldades financeiras do casal, sendo incentivada pelo marido para ingressar na atividade. Por influência da profissão do pai e do esposo tinha o sonho de também trabalhar como motorista de caminhão, estando as atividades relativas aos cuidados com o veículo e ao controle de gastos presentes desde muito cedo em sua vida. Está feliz com seu trabalho como motorista, onde atua com veículo próprio e em período integral de tempo, sem deixar de exercer as atividades de cuidado com a filha, formatando a sua rotina de trabalho baseada nos horários escolares e demais compromissos da filha. A motorista reiterou em várias oportunidades que os seus ganhos são complementos a renda principal que vem de seu marido. O contato com a motorista aconteceu via uma pessoa conhecida em comum. A entrevista agendada teve de ser remarcada a pedido da motorista em duas oportunidades, vindo acontecer em abril/2023 por meio de videoconferência.

- Sujeito encantado

“Mês que vem faz um ano que eu sou Uber”.

“Quando a gente se apertou ... meu marido falou assim, porque você não vira Uber? Eu falei, imagina. Eu queria ser guincheira, queria trabalhar com guincho, mas ele falou que ia ser complicado. Enfim, eu achei muito fácil a Uber. Média, gasto de pneu, óleo, essas coisas a gente está acostumado com o caminhão, só vai mudar o contexto...essas coisas já são encaminhadas dentro da gente”.

“Eu sou formada em contábeis e para eu trabalhar em um escritório de um contador, que é de um colega e ele paga \$2.300, tem que ir para um outro bairro e ficar o dia todo lá no escritório, presa”.

- Sujeito evocado

“A minha rotina é bem aleatória. Eu sempre trabalho de dia. Quando é começo de mês, que é bom, eu começo às 6h. Eu acordo e vou trabalhar. Deixo minha filha na escola, umas 6 e meia, 7 horas e vou até a hora que tenho que pegar ela, entendeu. Mas não é muito certo”.

“Tem gente que trabalha por horário e tem gente que trabalha por meta. Eu trabalho por horário porque eu tenho o compromisso da minha filha”.

“Eu já tinha uma visão de empreendedora nossa, do caminhão”.

- Sujeito algoritmizado

“Quem paga as minhas contas é a Uber. Mas quando não tem muita coisa eu ligo a 99, se não sair muita corrida eu ligo a Indriver. Eu vou fazendo uma hierarquia de segurança”.

“Eu cancelo muita corrida. Agora, de um tempo pra cá, que eu já peguei mais o jeito eu nem chego a cancelar, eu já nem aceito, sabe. Porque você tem opção de não aceitar”.

“Eu prefiro mil vezes passageiro da Uber, os passageiros da 99 são muito pé de chinelo. Se você trabalhar só na Uber o seu carro fica cheiroso”.

“Fiquei sete meses trabalhando sem pegar ideia com ninguém. Depois que entrei no grupo eu fui pegando uns macetes, fui baixando aplicativo de aeroporto, aplicativo de horário de voo que vai chegar, quantos passageiros tem no voo, se o voo é bom ou não é. Aí você nem

perde seu tempo na frente de aeroporto. O grupo me ajudou muito, porque lá tem Uber de 5 anos, Uber de 6 anos”.

“Se você demora mais de dois minutos para cancelar você é taxado e o passageiro também. Então por isso que os Ubers demoram. Às vezes os motoristas ficam esperando um pouquinho, dão uma andada devagar, porque se você cancelar você vai ser taxado, pelo menos \$3 reais, \$4, um litro de combustível pelo menos, você não perde muito. E quando o passageiro cancela, a Uber já enfia outro em você”.

“Eu tenho só duas estrelinhas negativas. Todo mundo se preocupa com isso, porque você é avaliado e os passageiros também. Se a nossa nota cair para 4.2, a gente é bloqueado do aplicativo. Minha nota é 4.9, eu só tenho duas estrelinhas. O ciclo se encerra a cada 3 meses, e o aplicativo faz uma análise e ele renova. Mas quando a pessoa tem muita reclamação eles bloqueiam mesmo”.

- Sujeito colonizado

“Se você aceita e é uma pessoa esquisita, eu não levo. Então eu uso estratégias, eu passo reto, eu olho o sapato, eu olho tudo. Tem que analisar, se eu sentir insegurança, é um sentimento”.

“Eu analiso a minha roupa. Eu me visto assim, bem, bem, roupa de Uber. Roupa larga, um tamanho bem maior que o meu, calça larga, camiseta fechada de manga, eu nunca estou de alça, eu nunca trabalhei de alça. Eu nunca sofri assédio”.

“As pessoas que ficam falando toda hora, você não tem medo? Ficam te lembrando, aquilo entra dentro da gente, sabe. Daqui a pouco você começa a ter medo se você se deixar levar, entendeu. Eu penso assim, quando a gente está na rua é perigoso em qualquer lugar. O risco está em todo lugar, eu penso”.

“Analisam a profissão de Uber para baixo de cachorro. Estou pagando \$5,50 por uma corrida, coitada dessa pessoa... só que assim, é igual caminhão, você vai lá carrega tanto

para ganhar um pouquinho. Você vai lá, você volta e ganha mais um pouquinho. É lógico, é uma profissão sofrida”.

“Eu acho bacana ser Uber, eu estou feliz e vou continuar sendo Uber. Porque eu não preciso bater ponto, eu paro na hora que eu quiser, se amanhã eu quiser folgar o dia inteiro ou essa noite, eu vou. Mas o pessoal do grupo de motoristas do Whatsapp, quando batem carro eu vejo que fazem vaquinha, só tem esse ganha pão, parou acabou, eu tenho o meu marido.

Mas se fosse para eu viver só de Uber, ser mãe solteira, eu estava bem mais desgastada, eu estava ferrada, porque teria que ralar muito”.

“A Uber pra mim deu certo porque eu estou livre para buscar e levar, trazer. Enfim, isso já é um ponto a mais para a profissão de Uber. Segundo, o valor do salário é muito bom, dá para tirar uns 6 contos e eu sou mulher, não vivo da renda. Mas os caras que vivem da renda tiram mais de \$500 por dia, tem que trabalhar pra caramba, mas tiram”.

Motorista 5

É do sexo masculino, tem 27 anos, é casado, não possui filhos e mora com a esposa. Iniciou seu trabalho como motorista por aplicativo de transporte de passageiros há 3 anos, atuando em tempo parcial como forma de complemento de renda. Entretanto, há 1 ano e meio, após deixar o emprego na indústria por não obter o retorno financeiro pretendido decide voltar para o aplicativo, passando a exercer em seu veículo particular e em regime de tempo integral, o trabalho como motorista por aplicativo em plataformas de transporte de passageiros. Sua entrevista presencial aconteceu em junho/2023, no ponto informal de espera dos motoristas por aplicativo da cidade de Mairiporã-SP, ocasião onde por meio de falas altas e muitos gestos explicitou o seu descontentamento com os modos de remuneração empregados pela Uber e aborrecimento com a situação de trabalho oportunizada aos motoristas por aplicativo.

- Sujeito encantado

“Direto no aplicativo tem um ano e meio, mas eu já faço há três anos”.

“O salário no regime CLT estava muito baixo e eu precisava pagar o carro, pagar a faculdade, manter a casa. Comecei a trabalhar nos finais de semana fazendo Uber”.

“Depois que eu terminei a faculdade, passou uns 6 meses, 1 ano, e o retorno financeiro que eu esperava não tive, aí eu acabei saindo da empresa e vindo trabalhar como Uber”.

“Eu trabalhava na área da indústria, sou formado em gestão de qualidade”.

- Sujeito evocado

“Eu faço oito horas de aplicativo. Trabalho das 07hs até as 17hs, cinco horas da tarde eu vou pra casa”.

“Quem trabalha em cidade pequena acaba complementando a renda com corridas particulares, essa é a realidade. Você tem alguns clientes que você faz um serviço já diretamente pra pessoa, o cara confia em você, leva para o hospital, leva para o aeroporto”.

- Sujeito algoritmizado

“Por você trabalhar com dinheiro, todo dia você convive recebendo e pagando, se organizando, se ajustando, você acaba tendo uma outra visão em relação ao dinheiro... Você acaba se transformando num administrador, você tem que administrar o seu tempo, os seus recursos”.

“Na metrópole você anda 20 quilômetros, deixa o passageiro, só que continua dentro da cidade, você acaba pegando outra corrida. Cidade pequena não. Você volta “batendo lata”. Então motorista de cidade do interior tem que aprender”.

“Tem corrida que não vai valer a pena, é melhor ficar parado. Corrida que você leva, você ganha o dinheiro, mas você vai gastar para voltar. Tem corrida que é em estrada de terra, muita terra. Você paga 50 reais para lavar o carro. Em Mairiporã tem muito disso, você leva o passageiro e quando você volta você perdeu 50 reais. É muita terra, muito barro. Para quem não conhece, pega uma corrida dessa e se prejudica”.

“Eles não mudam, não tem jeito, nunca teve reajuste. Se você estiver em serviço pelo aplicativo e acontecer qualquer coisa, a responsabilidade é só sua”.

“A empresa deveria acabar com algumas responsabilidades, ter uma outra relação, uma outra postura. Entendo que talvez seria o caso de ter CLT, mas a partir do momento que eu estou em corrida alguém tem que ser responsável. A partir do momento que eu estou prestando um serviço, a empresa tem que ser responsável”.

“Não tem padrão de valor, a mesma corrida que toca R\$5, R\$6, pode ser que ela toque a R\$15 depois de meia hora. Não é tabelado nada”.

- Sujeito colonizado

“Nosso banheiro é aqui (aponta para o mato localizado em um terreno próximo ao rio que cruza a cidade), a realidade é essa. Então, assim, se eu for parar para pensar isso é exploratório”.

"Pra mim é um período de transição só, eu não vejo futuro nessa área. A pessoa que trabalha com aplicativo não tem tempo pra estudar, não tem tempo para se desenvolver, então eu acho que é ladeira abaixo".

“Acredito que tanto motorista de aplicativo quanto motoboy, eu acho que são explorados. Tem que ter um meio para fiscalizar melhor esse salário aí”.

Motorista 6

É do sexo masculino, tem 35 anos, é casado e possui uma filha. Começou a trabalhar como motorista por aplicativo há 4 anos e meio, atuando na cidade de Campo Grande-MS em regime parcial de tempo, no seu veículo próprio, como forma de complementação de renda. Concilia esta atividade com outros dois trabalhos, sendo um de bombeiro militar e outro na função de enfermeiro, ministrando cursos e aulas. Com o nascimento de sua filha e a transferência do local de trabalho, perdeu parte da renda advinda da enfermagem, passando a atividade de motorista ser parte fundamental da composição de renda da família. Por meio de palavras firmes e frases impactantes colocou a sua percepção acerca do seu trabalho como motorista e a compreensão deste enquanto um empreendimento. A entrevista com o motorista aconteceu em dezembro/2023 por meio de videoconferência.

- Sujeito encantado

“Era uma coisa só de momento, sazonal. Aí recebi uma mensagem no aplicativo que eu já atuava há quatro anos e meio!”.

“Só pra fazer um extra mesmo, né. Como eu fazia faculdade e trabalhava, então era muito curto o tempo pra poder ter uma, vamos dizer assim, uma rotina em um outro lugar, de um outro trabalho, né. Então algo que pudesse me atender era o Uber, né, algo que não tinha uma regra. Na época eu comprei um carro pra isso, principalmente pra isso, e com o dinheiro do Uber eu pagava o carro e pagava a minha faculdade”.

“Agora com a chegada recente da minha filha, você não quer baixar o padrão, né. Isso não é bom pra criança, né. Na parte da educação infantil tem que estabelecer e buscar por esse padrão, né. Essa qualidade de vida, na verdade”.

“Como fui transferido do meu primeiro vínculo, em tese principal, como bombeiro militar, então solapou alguns compromissos que eu tinha, né, tal como dar aula, curso de hospital, de maternidade, essas coisas, porque eu sou enfermeiro, né. Então hoje a Uber é quase uma renda também, além de ser complemento”.

“Eu sou enfermeiro e nas horas vagas eu conduzo o carro como motorista de aplicativo, basicamente isso. Por conta dessa minha agenda, por exemplo, eu viajo e às vezes não tenho algo fixo, né. Às vezes estou fora um dia, às vezes estou dois e às vezes estou três dias fora. E a viagem custa, né, custa”.

“Como eu não consigo estabelecer uma agenda por conta da enfermagem, então ali, vamos dizer assim, que a enfermagem ficou em terceiro plano e não em segundo”.

- Sujeito evocado

“Toda semana eu me adequo, não é uma coisa que você pega e senta, vou planejar meu mês... então a gente se programa por semana, essa semana consegui troca no trabalho? não consegui? Então por isso acaba tendo que ter um jogo de cintura maior, você precisa ter uma coisa que seja muito flexível”.

“Eu tenho o meu método, né, que varia um pouco por conta de ser dia de semana, que a gente fala que é de segunda à quinta, e final de semana, de quinta à noite até domingo. E com isso você muda um pouco a forma de vida, você prefere mais a noite, ou você prefere mais de dia, trabalhar mais dias em um horário”.

“Você precisa acordar mais cedo e começar a trabalhar ou você tem que estender até mais tarde. Então eu vejo assim, que a liberdade não é tão real, se você quer ter um resultado, você tem que aplicar a disciplina. Você sempre vai ser escravo do resultado que você vai querer alcançar”.

“Você precisa dançar conforme a música, mesmo sendo um trabalho que tem uma liberdade de horário. Você talvez não bata o cartão de entrada e saída, essa talvez seja a liberdade que muitos anseiam, mas também é uma situação velada porque você precisa trabalhar nos horários que vai ter o rendimento”.

- Sujeito algoritmizado

“Às vezes a gente se fala assim, Ah! Você tem liberdade. E não é tão 100% verdade, né. Mas não tem nada a ver com o aplicativo de coibir ou não, isso é a forma com que a comunidade local se comporta, entendeu?”.

“Uber é um empreendimento, ali faz cálculo de hora, de quanto que coloca de combustível. O motorista investe um X de dinheiro e ele tem uma margem de dias para conseguir X e meio, ele consegue multiplicar aquilo ali. Tem variáveis, claro, né. Tem variáveis, também tem o tempo, porque a gente é humano, né. O preço é que às vezes você vai trabalhar no sábado, quando todo mundo não trabalha... acaba tendo que fazer coisas que a pessoa que é CLT talvez não faça, não tenha necessidade de fazer”.

“Você não tem patrão, mas você tem patrão. Você tem uma plataforma, ela disponibiliza um espaço para você trabalhar e o cliente é o seu patrão”.

“Você cria um senso rápido até. Bateu ali a corrida e fica tocando uns 3, 5 segundos, você olha e sabe se essa corrida compensa ou não compensa”.

“Em outros aplicativos você vê que são quase desleais os preços que se pagam pelo quilômetro que você roda. Então, o pessoal tem usado mais o Uber enquanto motorista”.

“Você percebe que o algoritmo ele é presente mesmo. Ele consegue encontrar um perfil de preferência de bairro, coisa assim do tipo, onde você mora, é interessante. Às vezes você não consegue ir para um bairro que talvez você quisesse, você fica preso naquele bairro, fica só ali, ali, ali... Isso tem só na Uber”.

“Se você não tratar muito bem esses clientes você recebe uma nota, por exemplo, abaixo de uma tal nota, você já é bloqueado do aplicativo para você trabalhar. Mas eu não sei como esses caras conseguem receber essas notas baixas, é só tratar com educação”.

- Sujeito colonizado

“Meu pai ele empreende no mercado, meu pai não tira férias, não estou sendo exagerado não, meu pai não tira férias há 20 anos! E isso tem um preço, você olha pra ele, olha pra um cara da mesma idade dele, você vê que meu pai é tão mais desgastado do que uma pessoa ali contemporânea dele. Então, tudo tem um preço para o cara que empreende, porque a Uber é um empreendimento”.

“O cara que empreende, ele pode ter uma liberdade dependendo do ramo dele, mas ele acaba dependendo da situação se tornando escravo da própria empresa, do empreendimento que ele tiver. Então eu pretendo começar alguma coisa, porque lá na frente eu quero aproveitar melhor o meu tempo, entendeu”.

“Pra mim seria bem melhor trabalhar como enfermeiro, dando curso. Você fala assim, pô, o cara deu cinco passos pra trás, eu vou falar que se o cara se esforçar ele tira talvez duas vezes mais que um enfermeiro”.

“Eu coloquei na minha cabeça que no final de 2024 eu não vou rodar mais. Só que eu até gosto, cara. Acho que é legal, eu sou uma pessoa que gosta de conversar, entendeu”.

Motorista 7

É do sexo masculino, tem 51 anos, é casado e possui 2 filhos. Começou sua atividade como motorista por aplicativo de transporte de passageiros na cidade de Campo Grande-MS há 5 anos, atuando em próprio veículo e tendo feito durante este período quase 10 mil corridas. Advindo do setor de telefonia, cujo o qual ainda presta consultoria para alguns clientes, têm no trabalho pelo aplicativo a sua principal fonte de renda. Queixoso quanto às formas de cobrança da Uber e avesso às novas tecnologias de interação, coloca-se fora dos grupos de discussão dos motoristas organizados nos aplicativos de mensagem. A entrevista aconteceu em dezembro/2023 e foi feita presencialmente enquanto o motorista esperava por corridas no aeroporto da cidade.

- Sujeito encantado

“Estou há 5 anos e tenho quase 10 mil corridas. Sou diamante, a maior classificação que tem na Uber é a minha e os caras não reconhecem. Só que o que acontece? É o que tem pra hoje”.

“Eu ainda trabalho, tenho outra atividade. Eu trabalho com consultoria na área de telefonia, mas eu perdi muitos clientes quando as operadoras mudaram a política delas.

“Eu perdi 80% da minha carteira, ela tirou os meus maiores clientes. Com alguns eu acabei fazendo contrato de consultoria e presto serviço para eles, sabe. Ficou muito ruim, e aí eu estou com um carro e tenho tempo, eu vou andar, né”.

- Sujeito evocado

“É de dia, às vezes... Ontem foi até as 10 da noite”.

“Geralmente eu não paro para almoçar. É que atrapalha pra caramba, quando você está rodando. Se eu saio cedo eu quero tocar direto, até não aguentar dirigir mais. Ontem eu rodei 300km”.

“Toda vez que eu trabalho eu não faço menos de 8 horas, o que deve dar umas 50, 60 horas por semana, porque o aplicativo bloqueia com 12 horas de trabalho, e eu vivo bloqueado nele. Só que assim, essas 12 horas também não é direitão. Porque quando eu paro, não estou rodando, ele não está contando. Então são 12 horas trabalhadas mesmo”.

“Às vezes eu fico 15 horas rodando na rua. Você desce do carro e não consegue nem andar tem vezes, a perna está travada, entendeu”.

“Os meus amigos me cobram, você sumiu, eu mandei um negócio pra você, eu te marquei em um negócio, eu falo me liga porque senão...”.

“Esse pessoal fica parado e demora para pegar corrida sabe o que é? Grupo de Whatsapp. Todos eles estão se falando. Todo motorista se fala. Eu não participo de grupo nenhum, eu não consigo, não gosto”.

- Sujeito algoritmizado

“No mês dá para tirar bruto R\$8.000, tira ali uns R\$2.500, mais ou menos, de combustível, a depender do preço do combustível. A minha despesa por KM está em torno de 38 centavos, então se eu faço 300km eu gastei aí R\$120, eu ganhei cerca de uns R\$300. Aí você põe no mês e dá uma grana. Mas a saúde também, detona”.

“Eu acho assim, se ela cobrasse R\$22 reais do passageiro e repassasse R\$17 ao motorista, estava ótimo pra ela, o risco deles é zero, nenhum. Ela faz só a operação e os caras ainda falam que não estão ganhando dinheiro. Eu fui olhar o balanço da Uber e como é que não ganham dinheiro? Eu fui lá e olhei, por exemplo, eles colocaram no balanço deles uma despesa de 700 milhões com pesquisa. Que pesquisa é essa? Eles compraram o IBGE?”

“Tirando o valor, é boa. Agora só analisando os valores, a política de preço, acho totalmente equivocada. Acho errado, acho que tá certo não. Eu acho que aqui, por exemplo, no Brasil, é porque existe uma estabilidade jurídica terrível os caras não sabem o que vai acontecer amanhã, se vão obrigar eles a pagar, registrar ou não. E os caras todos eles esperam fazer o quê? Vão fazer caixa, eu acho isso, entendeu”.

“Lógico que eu estou insatisfeito, mas vou pra qual outro aplicativo? 99? Não tem nenhum que consegue concorrer com a Uber”.

“Hoje a Uber está fazendo uma promoção. Se o motorista fizer 20 corridas ganha 40 reais. E só em uma corrida ela (Uber) já tirou os 40 reais dela. Aí é tranquilo, ela tira do motorista”.

“Existe um sistema de classificação dos motoristas e eu gosto de estar bem classificado. Eu não sei se um dia a Uber vai olhar isso e falar assim “vou remunerar melhor o pessoal que é parceiro e faz isso””.

“Eu não entendo qual critério as pessoas usam para dar notas ruins... Eu, por exemplo, trato todos os passageiros bem pra caramba, ar condicionado funcionando, sempre os caras rodam sem ar, sem nada. Aí o cara vai lá e me dá uma estrela, eu tinha vontade de saber, queria entender o porquê. O ser humano é complicado. Eu nunca dei nota pro passageiro que não fosse cinco”.

- Sujeito colonizado

“A minha esposa ficou chateada que eu saí pra trabalhar. Aí eu falo, não sei o dia de amanhã, esses caras que estão aí, eu não sei o que vão fazer com o país amanhã”.

“A minha esposa trabalha no hospital e o médico falou pra ela que tem que se cuidar, mandou cuidar do sistema urológico porque tem muito cara baixando no hospital que é motorista de aplicativo com problema de próstata, rim, bexiga. Porque a posição não é boa para trabalhar e você acaba não tomando muita água. Você não toma muita água, dá vontade de ir ao banheiro e você não vai, fica enrolando. Um dia beleza, aí dois, um mês, um ano, dois anos, aí chega uma hora... eu tenho 9 mil corridas, pouca perto dos caras que estão andando aí, tem cara com 35 mil corridas”.

“E fora o risco aqui, eu tenho R\$1.000 reais de multa do ano passado. Da onde que foi? Eu tomo cuidado, eu tomo cuidado, eu tomo cuidado”.

“Isso aqui não é futuro não, viu. O cara que fala que trampa só com isso aqui e não faz outra coisa, olha”.

“É muita cansa. Você chega cansado e de manhã você quer sair 5 horas da manhã, você não consegue. Eu falo que eu tenho que ir, mas não da”.

Motorista 8

É do sexo masculino, tem 44 anos, é casado e possui 2 filhos. Iniciou sua atuação como motorista por aplicativo na cidade de Mairiporã-SP há 3 anos, com o intuito de complementar a renda, até então principal como representante comercial. Na oportunidade da entrevista não estava trabalhando pois o seu carro quebrou e foi levado para oficina. Entretanto o motorista passava a tarde junto dos demais motoristas por aplicativo que aguardavam corridas no ponto de espera informal dos motoristas da cidade. Relatando sobre os baixos ganhos dos motoristas, as preocupações com o seu veículo que estava fora de operação e os modos de procedimento estratégico adotados no trabalho, atraiu a atenção de outros motoristas que lá estavam e se aproximaram para ouvir os assuntos tratados. A entrevista aconteceu em junho/2023 e foi realizada presencialmente.

- Sujeito encantado

“Eu comecei a trabalhar com o aplicativo porque é um complemento de renda. Já faz três anos já que eu estou trabalhando com o aplicativo”.

“Eu trabalho como representante comercial. E aí eu tenho uma sobra de tempo porque tenho uma certa rapidez e aí foi que eu encontrei o aplicativo como uma fonte secundária de fazer um faturamento”.

- Sujeito evocado

“A gente sai de casa de manhã, às vezes 6h, às vezes 7h da manhã”.

“Não é fácil encarar 12 horas de volante, de trabalho, cansa, né. É desgastante. A grande maioria aqui pega de domingo a domingo. Porque domingo é um dia bom de trabalho, é o dia que compensa mais”.

“Você acaba fazendo uma rotina que faz com que você não pare de trabalhar. Você vai parar um dia e você vai falar, ‘Poxa, deixei de faturar um dia’”.

“Para fazer uma meta de R\$300, bruto. Isso a gente não está colocando despesa. Vamos colocar R\$100 de despesa de combustível para, teoricamente, voltar com R\$200. Pô, se a

gente dividir 200 reais por 12 horas de volante, vou ficar ganhando o que por hora? R\$16, R\$ 17”.

“Às vezes a gente está aqui, toca uma corrida de 3,2 km para buscar e 3,9 km para deixar.

Então a gente está falando aí basicamente de 8 km, 7 km, e o aplicativo toca uma corrida de 9 reais, não tem muita lógica, a conta não fecha, não bate. Então, nesses termos, eu digo que num período que está fora do dinâmico se pintar corrida assim, não vale a pena”.

- Sujeito algoritmizado

“O dia a dia ajuda a gente a trabalhar. Quando a gente começa, a gente ainda brinca aqui, o motorista novo, ele vira o Pac-Man. Sai pegando tudo quanto é corrida que aparece na frente. E com o tempo, a experiência e sua bagagem, faz você encontrar um dinâmico melhor para você trabalhar, né. Então, você já não vai pegar qualquer corrida”.

“No começo já dói na bomba. A gente faz a conta da bomba já. Ganhei tanto, gastei tudo isso e não tive nada de lucro”.

“Eu acho que muitos momentos que os motoristas deveriam ser mais bem remunerados. Eu tenho a sensação de que existem momentos em que o aplicativo é mais amigo do passageiro do que do motorista. É um sentimento que eu tenho”.

“No aplicativo você está sujeito a avaliações. Então, eu pelo menos atendo os passageiros da melhor forma possível. A gente está aí para trabalhar e não para quebrar, né”.

“A minha esposa voltou da Barra Funda de madrugada no sábado e ela, “ah, eu estou com medo de voltar com qualquer Uber”, eu falei, olha a avaliação do motorista, menos que 5 estrelas você não pega corrida. Seria uma regra, né? Sim”.

“Se tiver uma nota baixa, passo pra frente. A nota baixa significa que tem algum problema, não é? Olha, mesmo porque o cara não tem só uma nota baixa. É porque já tem umas duas, três, quatro, cinco, talvez, né. Ninguém baixa uma nota 4,9, meio do nada, né”.

“A empresa parece ter facilitado a entrada de motorista na plataforma para criar volume. Ela facilita a todo o momento. No momento pra ela, quanto mais motorista tiver, melhor”.

- Sujeito colonizado

“Eu encostei hoje o meu carro para arrumar, deu problema na caixa de direção do meu carro e o orçamento ficou em R\$2.500. Para eu ganhar R\$2.500 com o aplicativo tenho que trabalhar, praticamente, 15 dias para poder levantar essa verba novamente. Líquida! Então tem que trabalhar para caramba, para pagar uma despesa”.

“O motorista automaticamente passa a começar a fazer conta, né. Ainda mais depois que ele toma uma ferroadada na primeira manutenção do carro, essa é doida, né. Quando o cara apresenta a conta lá, com o carro lá, aí o cara começa a entender que a corrida aqui não vale a pena”.

“O carro tem que estar inteiro. Nossa, eu sofri com isso”.

“É muito pouco dinheiro para muito trabalho”.

“A despesa é muita para pouco dinheiro”.

Motorista 9

É do sexo masculino, tem 39 anos, mora com a namorada e possui 2 filhas. Começou a trabalhar como motorista por aplicativo em período integral de tempo, atuando na região de Mairiporã-SP há menos de 1 mês, depois de sair de seu emprego anterior como motorista de caminhão. Possuindo uma longa série de trabalhos na área de transportes, tem utilizado o carro da namorada e feito do trabalho como motorista por aplicativo a sua única fonte de renda atualmente. Estacionado no ponto informal de espera dos motoristas por aplicativo da cidade de Mairiporã-SP, o motorista participou desta entrevista trazendo suas primeiras impressões sobre o novo trabalho e contou as desventuras enfrentadas nos empregos anteriores. A entrevista foi realizada em junho/2023 e foi feita presencialmente.

- Sujeito encantado

“Vai fazer um mês ainda”.

“Trabalhava em uma empresa de ônibus, em Mairiporã mesmo. Aí sai e fui para o caminhão, não deu certo, o salário é muito pouco e trabalha demais. Aí foi que baixei o aplicativo da Uber e por enquanto está virando”.

“Eu trabalhava de motoboy antes disso. Motorista de caminhão, motorista de ônibus, trabalhei para a prefeitura de motoboy, trabalhei na ambulância. Eu fiz um milhão de coisas”.

“Um mês e meio antes de entrar aqui de começar na Uber eu trabalhava lá (empresa de caminhão). Você tá doido, você trabalha, trabalha, trabalha e não ganha nada. Quem ganha é o patrão, né”.

“Explorava demais, tá louco. Trabalha e não ganha nada. Você trabalha o dia inteiro, dia inteiro, dia inteiro. Aí você chega lá no final do mês, às vezes você trabalhou até às 22 horas, 23 horas, 1 da manhã, 2 horas da manhã. O serviço de salário é aquele mesmo tanto”.

- Sujeito evocado

“Eu trabalho de manhã em Atibaia (município vizinho), minha namorada trabalha lá. Aí deixo ela lá e trabalho lá, faço corrida lá. Aí quando sai viagem pra cá vou vindo. Aí à tarde eu vou de novo pra lá”.

“Eu começo 6h da manhã e vou até 10h da noite”.

“A minha meta é assim, eu procuro fazer até R\$400 reais por dia, livre, já tirando o da Uber. Eu fazendo esses R\$400 reais eu dou uma descansada. Porque fica muito cansativo, né”.

“Eu estou aqui porque é o meu horário de almoço, mas já eu ligo meu aplicativo de novo e vou pegando, vou pegando...”.

“Eles (os outros motoristas) estão recusando e eu estou aceitando, não estou nem aí”.

“A minha meta é até às 10h da noite. Aí é bom que não fica muito cansativo, né. Eu começo às 6h da manhã”.

“Se eu não fazer essa meta de R\$400 reais o dia, eu não consigo manter o carro. Ainda bem que eu trabalho com carro próprio, se eu tivesse que alugar já não compensaria”.

- Sujeito algoritmizado

“Tentei alugar um carro pela Localiza mas não deu certo, muita burocracia. Aí estou trabalhando com o carro da minha namorada”.

“Fico cansado, fico cansado. Mas quanto mais corrida, mais você ganha, né. Então...”.

“Eu já tinha essa responsabilidade de dirigir, então pra mim não mudou muita coisa. Na empresa de ônibus tinha que ter organização, horário certinho, não podia chegar antes do horário, depois do horário, porque ônibus você sabe como é né. Então essa organização eu já venho com ela. Eu já fiz muito curso também, direção defensiva, economia de combustível”.

“A Uber é boa para quem está desempregado e tem um veículo. Porque muita gente tem um veículo bom, mas não tem a oportunidade de ter um trabalho bom, que ganhe bem”.

“O negócio da Uber são as taxas, as taxas em Mairiporã são muito baixas, muito baixas”.

“É estranho que a gente fica sem entender. Por que duas viagens com a mesma quilometragem uma deu mais barata e a outra mais cara? Sendo que não deu desconto, nem nada para o passageiro”.

- Sujeito colonizado

“Agora eu fico tranquilo, eu faço o meu horário. Tenho os meus dias livres também, final de semana, domingo geralmente eu não trabalho, entendeu. Domingo eu não trabalho. Só quando tem, tem tipo assim algum evento, porque minha mulher é maquiadora... aí ela fica pra lá o dia inteiro. Aí, eu vou trabalhar, eu não fico em casa não, eu vou trabalhar. Mas é só quando ela tem evento lá. Quando ela não tem evento eu fico em casa mesmo, fico com ela”.

É do sexo masculino, tem 29 anos, está noivo e possui 1 filho. Sua história como motorista por aplicativo na cidade de Campinas-SP começou há cerca de 6 anos depois de ficar desempregado e ter a notícia de que seria pai. Durante esse período de tempo realizou uma pausa em suas atividades no aplicativo retornando para o mercado formal, oportunidade em que adquiriu conhecimentos sobre os modos de operação na área de logística. Retorna ao trabalho como motorista por aplicativo atuando em veículo próprio e contabilizando todas as suas despesas, taxas de retorno e se organizando como o sendo o seu próprio funcionário e o seu próprio patrão. Porém, um grave acidente de trânsito faz com que o motorista busque colocação no mercado formal e passe a trabalhar como motorista por aplicativo apenas em regime parcial de tempo como forma de complementação de renda, enquanto se estabiliza no novo emprego. A entrevista aconteceu em setembro/2023 e foi feita por meio de videoconferência.

- Sujeito encantado

“Eu tenho hoje 29 anos. Entre idas e vindas eu estou na Uber já há 4 anos, mas trabalhando direto, nos últimos 2 anos eu tenho trabalhado direto”.

“Eu tinha ficado desempregado, não estava achando trabalho e eu pensei, vou pegar um carro, vou alugar da Uber e vou começar a rodar, a galera fala que dá dinheiro e tal, vamos lá, né”.

“Na época eu comecei sem ninguém me ensinar nada, não vi vídeo na internet de dicas, nem nada. Eu só peguei o carro e comecei a rodar. Mas eu gostei pela questão da liberdade. Então eu tinha a liberdade de fazer meu horário, eu tinha a liberdade de escolher quando eu ia trabalhar, só que o gasto não estava batendo. Então, logo uns 6 meses depois eu já arrumei um trabalho. Aí eu saí da Uber e comecei a trabalhar registrado novamente”.

“Trabalhei num armazém e depois que eu saí desse armazém eu fui pra Stone, que é uma fintech financeira que eu trabalhei lá por 4 anos e meio. Lá também eu dirigia pra eles, então o cargo era tecnólogo, mas eu fazia a parte de entrega e atendimento de cliente. Aí eu

também atendia no raio de 200 km. Foi aí que quando eu voltei pra Uber eu continuei pegando esse mesmo raio”.

“A Stone me ajudou a conhecer mais a parte técnica, digamos assim, que é conhecer o trânsito, as condições de trânsito que é como é trabalhar dirigindo, pegando viagens, levando produtos aos clientes. Então ao invés de eu levar o cliente no carro, eu pegava o produto e levava ao cliente. E hoje na Uber eu dirijo para levar o cliente ao destino. Então meio que mudou pouca coisa”.

- Sujeito evocado

“Dia de semana eu geralmente trabalho das 7h da manhã às 7h da noite, de segunda à quinta. De sexta e sábado eu faço das 2h da tarde às 2h da manhã. E de domingo do meio-dia à meia-noite. Então esses são os horários que eu deixei fixado pra Uber. E aí geralmente eu tiro folga dias de semana, terça-feira ou quarta-feira”.

“Hoje a minha meta é calculada de 10 a 12 horas de trabalho. Ah, o dia tá muito bom, por exemplo, fim de semana a meta geralmente eu bato em 70%... em 7 horas eu já bato a meta. Eu venho pra casa em 7? Não, eu rodo às 12, aumento a minha taxa de lucro, porque eu sei que vai ter dia de semana que eu vou ter menos lucro. Então o fim de semana compensa. Então eu rodo 12 horas em dias ruins, rodo 12 horas em dias bons, e aí no final do mês fica balanceado o ganho”.

- Sujeito algoritmizado

“Eu não fazia conta, eu falei então o primeiro erro não vou cometer de novo dessa vez eu vou fazer conta, eu vou ter a Uber como administração, como empresa. E aí antes de eu começar eu descobri qual seria meu gasto. Aí, depois que eu comecei a rodar, eu comecei a descobrir o meu lucro. Depois que eu comecei a descobrir o meu lucro, eu comecei a delimitar quantas horas por dia eu tinha que trabalhar pra ter um lucro ok para ter um salário ok. Tanto que na época, como o aluguel era R\$1.600, pra mim ter um salário na faixa de R\$3.000 a R\$4.000 livre, que era o meu gasto de casa, mais um pouquinho de sobra... eu

tinha que trabalhar de 6 horas e meia à 8 horas. Hoje o meu gasto total está em R\$2.400 e alguma coisinha, porque teve aumento do combustível agora um pouquinho”.

“A Uber hoje aqui na região, com o meu carro próprio, o meu custo total ta em torno de 89 a 99 centavos por quilômetro, com a variação no combustível, isso incluindo a parcela de carro, manutenção, seguro e o combustível. A Uber aqui ela paga de R\$1,47 a R\$1,80 durante os dias de semana. No final de semana chega um pouquinho mais, mas como dia de semana é um pouco mais baixo, no final do mês está girando entre R\$1,80. Então o meu lucro, digamos que é R\$0,89 centavos por quilômetro”.

“Na primeira vez que entrei na Uber eu ainda era, digamos assim, muito novo. E aí eu meio que fui indo meio pelas barrancas, sabe. Na segunda vez eu já olhava a Uber como uma empresa, eu falava, vou olhar como autônomo, como não tendo ligação com o CLT e tal, mas algum vínculo de responsabilidade eu tenho que ter, então eu vou firmar esse vínculo comigo mesmo e com o meu lucro, porque se eu trabalhar ao léu, se eu trabalhar sem regra, sem previsão de lucro, sem nada, eu vou estar perdendo dinheiro”.

“Eu falo que eu comecei a pensar também do lado corporativo, hoje eu não vejo mais a empresa com um olhar de funcionário. Hoje quando eu entro numa empresa a primeira coisa que eu olho é com que essa empresa trabalha, qual a fonte de lucro dela, como eu posso fazer pra aumentar o lucro dessa empresa, porque obviamente se eu aumentar o lucro da empresa eu vou ser bonificado por isso, eu realmente olho o lado corporativo da coisa”.

“Já que eu aprendi a olhar o corporativo a Uber vai ser a minha empresa, eu vou ser o meu funcionário, o meu patrão e a Uber vai ser o meio de trabalho, vai ser o ramo de trabalho, vai ser a minha empresa, então eu vou gerir isso aqui do meu jeito”.

“Na Uber o que te leva a ter lucro é uma coisa chamada disciplina”.

“Hoje eu divido o que é gasto, o que é da empresa e o que é pro labore, que seria o meu salário”.

“O bom da Uber é que eu tenho liberdade, eu trabalho quando eu quiser, eu defino os meus horários, eu defino os meus dias de trabalho. Mas eu sei que eu tenho que trabalhar de 5 a 6 dias por semana, de 10 a 12 horas por dia, ponto. Eu escolho se eu vou folgar na terça, na quarta, na quinta, no sábado, no domingo. Mas o restante dos dias eu tenho que trabalhar. Então, ela te dá a liberdade de escolha e administração. Mas a quantidade de trabalho, ela vai ter que ser alta porque não tem um ganho por hora grande”.

- Sujeito colonizado

“Acho que já faz uns 40 dias mais ou menos, eu sofri um acidente. Eu estava parado no semáforo em Campinas e veio uma mulher... ela estava dopada de bebida ou de substância química... Ela arrebentou o meu carro... Eu consegui descer do carro, abrir a porta que na hora a porta entortou muito... a mulher manobrou o carro e saiu cantando os pneus, subiu na calçada, derrubou a placa, bateu em outro carro e fugiu... eu nunca mais vou achar essa mulher na vida. E aí o prejuízo sobrou para mim apesar de eu ter seguro, como eu sou Uber a franquia é muito alta. A franquia do meu seguro agora está em 8 mil... fiz a avaliação de tudo que tinha para arrumar. Falei, isso vai ficar menos de R\$8.000, então eu mesmo vou arrumar”.

“A rua traz essa periculosidade. E eu rodo muito tempo, então eu estou muito exposto ao risco”.

“Eu comecei a procurar trabalho justamente pensando na minha segurança de não estar tão exposto ao risco”.

“Falei, eu vou me tirar do risco porque eu tenho um filho, eu quero ver ele crescer, eu quero ver ele ter filhos, eu quero estar bem, quero estar bem com a minha esposa também. Quero aproveitar, se acontecer alguma coisa ganhar R\$6.000 por mês não vale a pena e eu depois ter que gastar esses R\$6.000. Então a segurança, a minha segurança me fez pensar em sair”.

“Esse acidente, eu até fiquei por umas semanas ainda, eu entrava no carro, parava o carro e ficava olhando no retrovisor, ficava vendo se tinha alguma coisa, se acontecia alguma coisa, ficava com medo, meio traumatizado”.

“Eu falei olha, eu vou diminuir o tempo em que eu estou na Uber, porque aí eu reduzo o meu risco. Porque risco é apenas cálculo também”.

“Eu acabei trocando a logística para voltar a ser líder na área de produção, agora a Uber é minha renda extra. Então agora eu vou ver o quanto eu preciso fazer a mais por mês. Ah, preciso fazer tanto a mais por mês, então eu vou fazer esse tanto a mais por mês na Uber para cobrir os meus gastos mensais e beleza, até o ponto que eu cresça na empresa e não precise mais da Uber”.

Motorista 11

É do sexo masculino, tem 27 anos e vive com a esposa que está grávida esperando o primeiro filho do casal. Iniciou sua trajetória como motorista por aplicativo na cidade de Mairiporã-SP há 5 meses, como forma de utilizar os horários ociosos do seu dia, enquanto aguarda um chamado do seu patrão para retornar ao seu serviço principal como motorista de caminhão em uma empresa de chocolates. A sua entrada na Uber fez com que modificasse a forma de pensar o trabalho, as relações com a empresa e seus modos de orientação quanto aos objetivos futuros. Atuando em veículo próprio e em regime parcial de tempo, quer empreender no ramo dos transportes para ter maior renda, ter seus irmãos próximos e orienta-los com a mesma visão de negócios que possui. A entrevista foi realizada presencialmente em junho/2023, no ponto informal de espera dos motoristas por aplicativo da cidade.

- Sujeito encantado

“Estou aí na Uber desde fevereiro, faz 5 meses”.

“Aí é assim, eu trabalho com carreta, aí quando não tem carga eu venho e faço Uber, só para não ficar parado. Mas é mais um complemento de renda”.

“Eu tenho esse espaço de tempo e eu tenho um Celtinha 2011, né. Aí nessa que eu ficava em casa, eu ficava entediado, sem nada para fazer, eu falei, eu vou tentar uma outra maneira que eu ganhe mais dinheiro, sem precisar sair do meu serviço. Foi a hora. Eu já tinha um cadastro na Uber, cadastrei o meu carro e resolvi ir para a Uber”.

“Estava descansando demais e eu venho de uma família muito trabalhadora, entendeu. E eu, graças a Deus, aprendi com eles que você tem que batalhar. Para você conquistar alguma coisa na vida, você tem que trabalhar. Então, eu estou deixando de, assim, descansar muito, né, para eu poder ter os meus objetivos, né. Correr atrás”.

“Como eu trabalho com chocolate, eu trabalho mais no final de mês. A gente faz a coleta na fábrica e leva pra logística e durante o mês a gente sai pra entregar. Aí é daquele jeito, tem dia que tem bastante carga, tem dia que não tem”.

“O meu objetivo é sair da carreta, né. Sair da carreta porque meu filho vai nascer em outubro e eu quero passar esse momento com ele, ver o crescimento dele, os primeiros passos, né. Porque o ramo de caminheiro a minha família inteira é, entendeu... E eu, assim, eu sou muito apegado com meu vô e ele ficava muito tempo fora. Ele viajava, ficava um ano, meses fora. E eu sentia a falta disso, entendeu. Sentia a falta da presença dele, né. Então, hoje, como eu vou ter meu filho, eu não quero passar isso com meu filho também. Eu quero ser mais presente com ele, ver os primeiros passos dele, né”.

- Sujeito evocado

“É assim, enquanto o patrão não ligar, eu estou trabalhando na Uber. Quando ele me ligar e falar saiu a carga, eu encerro os meus aplicativos e vou trabalhar”.

“Eu levo a minha esposa para trabalhar primeiro e saio para trabalhar. Eu trabalho de acordo com o horário dela, ela começa às 8hs e sai às 17hs. Esse é o meu período, eu trabalho das 8hs às 17hs”.

“O que eu fiz eu fiz, o que eu não fiz também, eu não estou esquentando a cabeça, por conta que eu ainda sou assalariado. Então, trabalhando ou não na carreta, eu estou ganhando”.

“A minha meta é fazer no mínimo 250 reais por dia, né. Aí, nessa meta, eu tiro o combustível, tiro o valor da prestação. Estou dividindo a prestação por 30 dias, dá um valor X, e eu junto. E o que sobrar, o que eu fizer a mais, é o meu dia de trabalho, entendeu”.

- Sujeito algoritmizado

“Agora que eu estou na Uber o meu pensamento é totalmente diferente, né. Agora eu penso em trabalhar pra mim, entendeu. Agora eu tenho o pensamento de crescer pra mim, não crescer pro patrão, né. Que a gente trabalha e quem ganha é o patrão, né. Agora eu penso diferente. Agora eu penso que a minha pessoa está crescendo, entendeu”.

“Eu comecei a pensar nisso a partir do momento que eu entrei na Uber, né, e a partir do momento que eu dei uma ajuda pro meu irmão. Meu irmão estava desempregado e como eu tinha um Celta 2009 eu acabei chamando ele pra gente trabalhar junto e eu estou vendo que tá caminhando”.

“Pra ajudar ele que estava desempregado em vez de eu alugar o carro pra ele num valor total, eu pego só um valor simbólico pra incentivar ele a trabalhar, né. Porque aí ele vai pagar bem menos do que um carro alugado pela locadora, né. É uma forma que eu fiz pra ajudar ele e eu estou vendo que tá caminhando e tá dando certo. Então aí, a partir desse momento que eu estou vendo que tá crescendo”.

“Queria empreender dessa maneira, o meu pensamento é esse”.

“Eu acho que mudou um pouquinho meu pensamento, né. Porque eu pensava, ah, trabalhando ou não eu estou recebendo, então eu vou ficar em casa de boa, tranquilo, sem fazer nada. E a partir do momento que eu vim pra Uber já é totalmente diferente, né. Porque aqui você corre atrás. Como eu quero trabalhar pra mim mesmo, então aí eu vou ter que tirar um pouquinho essa mordomia e ir pra frente, pra cima do problema”.

“Não que eu quero também 10, 30, 50 funcionários, entendeu. Mas eu, tipo assim, eu tenho dois irmãos, né. Se os dois, um já é, se o outro também tivesse interesse, eu trabalhava em família, né. Pra mim era o suficiente”.

- Sujeito colonizado

“O ponto negativo é que a gente não sabe quem está entrando dentro do carro, entendeu. Então corre o risco de a gente ser roubado. É o único ponto negativo ao meu ver”.

“Com a Uber eu estou todo dia em casa, né. Na carreta eu já não fico todo dia em casa, é mais difícil, né”.

“Pra mim está sendo legal, uma experiência divertida, né. Porque tem passageiros que conversam, dão risada, então acaba se tornando mais divertido”.

“A renda que você tem na Uber, às vezes, um assalariado não ganha, entendeu. E, às vezes, um assalariado é um serviço mais árduo do que o da Uber, entendeu. E eu penso dessa forma, se a gente quer trabalhar, quer ganhar dinheiro, a gente tem que correr atrás, levantar cedo e batalhar. Na Uber, eu acho que você consegue adquirir essas experiências, como pra mim tá sendo, né”.

Motorista 12

É do sexo masculino, tem 51 anos, vive com a atual esposa e é pai de dois filhos adultos do casamento anterior. Iniciou sua jornada como motorista por aplicativo em dezembro de 2015, depois de ter sido demitido de seu emprego anterior como motorista de caminhão. Atuando na região de Mairiporã-SP e trabalhando em veículo próprio nos períodos vespertino e noturno, o motorista que estava estacionado no ponto de espera informal dos motoristas por aplicativo da cidade participou desta entrevista em janeiro/2024 ao som de louvores evangélicos e chamadas de corrida no aplicativo, e contou sobre os seus enfrentamentos diários, métodos de trabalho e “graças alcançadas” com o aplicativo.

- Sujeito encantado

“Desde dezembro de 2015.”

“Em 2015, eu bati boca com meu patrão. Ele estava querendo que eu pedisse as contas”.

“Foi meu sobrinho que falou, não fica parado, pega o seu carro cadastra na Uber e vai ganhando um dinheirinho. Aí me cadastrei, comecei e estou até agora. Não tenho vontade de sair não”.

“Eu era motorista de caminhão. Só viajava”.

“Não quero viajar mais nem. Chega, do jeito que está as estradas aí é um assalto aqui outro ali, roubo de cargas, isso aí não dá pra mim não. Isso aí já foi, isso aí ficou pro passado. Hoje em dia quem quiser trabalhar de caminhão, motorista de caminhão, vai ganhar um salário merreca e vai pedir pra ser assaltado e ser morto, porque ninguém faz nada”.

“Em dezesseis anos fui assaltado três vezes. Mas não na estrada, na cidade mesmo”.

- Sujeito evocado

“Trabalho mais na parte da tarde, porque de manhã aqui é meio fraco, né. Eu só desço na parte da tarde e fico até umas 21h30, 22h e eu vou embora”.

“Domingo eu não trabalho, eu trabalho de segunda à sábado”.

“Quando eu abro o aplicativo lá em casa, eu vejo se o dinâmico tá bom, se tá vermelhão. Porque o mínimo deles é R\$1,62, aí o mínimo deles passa pra R\$2, R\$2 e pouquinho, você entendeu. Aí é onde dá pra você fazer dinheiro”.

“Vamos supor, tocou uma de R\$12 eu vou olhar onde eu tenho que pegar a mulher. Vamos supor, 900 metros. Então eu sei que tá aqui perto. Aí eu olho embaixo o destino que ela vai, se der 2 km, 2 km e meio, R\$12 tá compensando ainda. Então eu vejo isso, eu vejo muito a quilometragem”.

“Fora as corridas particulares que eu faço, é correria. Amanhã tem outra pra levar pra São Paulo, no médico também. É assim, a gente vai levando a vida desse jeito”.

“Se o pessoal fizesse uma caridade, uma vez por mês, eu acho que eles teriam mais corrida particular do que tem agora. Porque se você faz uma caridade com uma pessoa, que nem eu fiz, depois dela já me ligaram quatro pra fazer corrida pra eles”.

- Sujeito algoritmizado

“De primeiro eu pegava qualquer tipo de corrida, só que eu estava tomando prejuízo no combustível. Aí as pessoas falaram, não faz isso não, faz desse jeito aqui, você vai ver o km que você vai pegar ela e depois você tem que ver o km até onde você vai levar ela. Falei então tá bom”.

“Conversa vai e conversa vem, com meu sobrinho e com o pessoal daqui eu comecei selecionar. Aí o dinheiro tá sobrando agora. Eu não estou tomando prejuízo. O dinheiro sobra”.

“Eu só deixo na Uber. A Uber é que cobra, ela é que desconta do passageiro. Aí depois, na segunda-feira, ela me repassa. Depois das 16h30, ela me repassa o valor total. Aí cai tudo na conta”.

“Eu trabalhava com a 99, só que a 99 me levou para o meio da favela. Então descartei, sai fora. Agora eu uso só a Uber mesmo”.

“Mas da Uber eu não tenho nada que reclamar, não. Ela paga certinho, o horário que eu faço, o dinheiro que entra”.

“Ela foi muito bem aceita aqui no Brasil, só que tem esse presidente sem vergonha, esse ladrão que está querendo acabar com isso. Ele está querendo forçar a Uber. Como uma empresa que nem a Uber vai registrar tudo isso de motorista? E ainda eles querem que a Uber faça a gente pagar INSS de novo? Está errado”.

- Sujeito colonizado

“Eu trabalho só com o cartão de crédito e quem cobra não é eu, é a Uber que cobra, então, eu trabalhando só com o cartão até agora não deu nada”.

“A gente montou um grupo de Mairiporã. Uber e 99. Então toda vez que a gente vai sair, a gente entra no WhatsApp e a gente entra na localização e a gente manda a nossa localização em tempo real. Então, ela fica durante oito horas, ela fica em tempo real. Então, todo

mundo que está nesse WhatsApp está sabendo onde eu estou e se o carro ficar muito tempo parado, no mesmo lugar, eles mesmo já acionam a polícia”.

“Quando eu estou andando, quando eu estou trabalhando eu não boto em rádio do mundão, de jeito nenhum, aqui dentro eu só fico no pendrive ouvindo música evangélica, louvor. Aqui dentro eu levo todo tipo de gente, viado, gay, macumbeiro. Não estou nem aí não”.

“Quando eu comecei a trabalhar, eu já coloquei na cabeça. Se tiver três pessoas depois das cinco horas, passo para frente. Eu já não pego. É assim”.

“Se aparecer corrida aqui do local que eu conheço, tranquilo. Se aparecer uma corrida aqui, em Mairiporã mesmo e eu não conheço o local, não conheço como que é lá, eu deixo a pessoa para a próxima pessoa pegar”.

“Ontem me perguntaram se eu queria voltar a trabalhar registrado, falei que não, porque pra mim aqui, o que eu ganho está dando pra mim me sustentar e pagar as contas”.

“Eu gosto de dirigir, eu gosto do que eu faço. Então eu não estou fazendo para mim, eu estou fazendo como se fosse para minha família. Então eu procuro tratar todo mundo igual, sem distinção de raça, religião. Eu trato todo mundo igual”.

“Quantas vezes eu já não fui com a minha tia em asilo de pessoas de idade. Eu chegava lá e ia ajudar a pessoa que ia sentar lá fora, levava, sempre botava sentado lá fora tomando sol, depois trazia para dentro. Eu sempre gostei disso aí. E esse serviço está me dando essa oportunidade de fazer tudo de novo”.

Motorista 13

É do sexo masculino, tem 37 anos, é casado, possui duas filhas e cuida do pai com problemas de saúde. Começou a trabalhar como motorista por aplicativo há cinco meses, atuando em regime integral de tempo, preferencialmente, na cidade de Mairiporã-SP. Tinha comércio próprio, mas por conta do baixo movimento decidiu alugar um carro e iniciar a sua trajetória nos aplicativos. Na entrevista, o motorista revelou as dificuldades e os medos que enfrenta diariamente no trânsito e

no aplicativo, sendo esses, o medo de ser assaltado e as dificuldades em conseguir alcançar a meta de valor diário. A conversa aconteceu em janeiro/2024 no ponto informal de espera dos motoristas por aplicativo da cidade.

- Sujeito encantado

“Faz cinco meses”.

“Eu comecei a tramar mais para ter uma renda extra, entendeu. Porque eu tinha comércio próprio, aí fechei, agora virou renda principal”.

“Eu tinha comércio próprio, eu já fui motoboy em São Paulo”.

- Sujeito evocado

“Dia de semana se eu tiver algum particular de manhã, saio bem cedinho e fico rodando até 19h, 20h. Se eu não tiver, eu saio sempre depois das 10h, das 10h até às 20h. Essa é a minha rotina, é raro ficar um dia parado”.

“Às vezes eu deixo de almoçar. Hoje mesmo eu não almocei, até agora. Praticamente são 4 horas da tarde e eu não comi nada, entendeu. Eu prefiro acelerar o passo”.

“Essas corridas pequenininhas quando você vai botar no montante dá pra fazer uns duzentos contos por dia, entendeu. Roda bastante? Roda. Sobe bastante morro? Sobe, mas as vezes compensa mais”.

“Vai muito de necessidade e de você saber o que compensa e o que não compensa. Tem dia que a viagem não compensa, mas você pega por necessidade. Pra não ficar parado também, porque cabeça vazia é oficina do diabo, né”.

“Se você for pensar bem você está parado e você tem que ir uma hora. Não compensa? Não compensa, mas você tem que ir. Uma de 15 não compensa, mas 10 de 15 você não sabe, entendeu”.

“Hoje eu pago nesse carro aqui R\$2.600 por mês, entendeu. Independente se eu trabalhar ou não, eu tenho R\$2.600 por mês, pago por semana R\$650. Então eu tenho que me virar, se eu não tiver dinheiro eu tenho que pagar do bolso e assim vai, entendeu”.

- Sujeito algoritmizado

“A Uber eu uso, mas o que me dá mais é a 99. A Uber tem dia que compensa, tem dia que não compensa. Então você tem que tirar de uma, tirar da outra e assim vai, entendeu”.

“Vetar os lugares que a gente não conhece, pegar corridas que a gente sabe onde a gente está indo. Filtrar um pouquinho o perfil das informações que vêm para a gente, o perfil que vem da pessoa, quantas corridas? Quantas avaliações? Filtrar tudo isso”.

“Não sei o que acontece com a lógica deles lá, entendeu. Tem corrida que você bota na ponta do lápis dá 80 centavos por quilômetro e é pra um lugar que você não vai pegar corrida pra voltar, entendeu”.

“Eu acho que a única coisa que falta um pouquinho da Uber é a falta de segurança. A falta de segurança para a gente é um pouquinho escassa, porque não tem uma segurança do passageiro, não tem uma verificação, qualquer um pegou o celular, baixou o aplicativo e está pedindo aqui”.

- Sujeito colonizado

“Se a gente não tiver os nossos meios de segurança, de tentar se precaver, a gente acaba se lascando”.

“A Uber e a 99 te mandam para lugar de risco e depende de você, o dinheiro está ali”.

“A Uber tem risco, eu corro um risco maior de ser roubado”.

“Tem as partes boas e as partes ruins, né. Mas por enquanto eu estou gostando”.

“A parte boa é que você tem uma disponibilidade maior de horário pra você fazer suas coisas particulares, você consegue fazer um dinheirinho extra quando você precisa. A parte ruim são os valores, né. Os valores quando quer arrebenta a gente, muito baixo”.

“Tem dia que você tira bem, tem dia que você não tira e assim vai. Se você colocar tudo na pontinha do lápis, você desiste, porque é embaçado. Não é fácil não”.

“Depois que eu comecei a trabalhar com o aplicativo, você não tem uma coisa, você não tem vida. Sua vida acaba, você tem que fazer os seus horários. Se você quiser ficar 15 horas

sentado aqui, você vai tirar um dinheiro bacana. Mas tem hora que você tem que dar um breque, porque se não, você não vive”.

“É um modo de sobrevivência. Não é algo que você vai falar assim, eu vou ficar rico aqui, esquece. Eu vou ser bem sincero, hoje eu trabalho na 99 e na Uber por falta de um trabalho que eu consiga ter”.

Discussão

“Ora direis, ouvir estrelas, certo perdeste o senso
E eu vos direi, no entanto
Enquanto houver espaço, corpo, tempo e algum modo de
dizer não, eu canto”. (Belchior – Divina Comédia Humana)

Com base nas 13 entrevistas dos motoristas plataformizados apresentadas na seção resultados, tornou-se possível evidenciar o processo de (de)formação do sujeito pelo trabalho plataformizado. Tomado enquanto um fenômeno social, o trabalho plataformizado representou uma mudança de paradigma que tem provocado alterações e quebras de cursos históricas e sociais, afetando de maneira conjectural as condições e as condutas de vida dos sujeitos no contemporâneo e possibilitando a formação de um novo “espírito”, que se diferencia do sujeito moderno fundado a partir da ética protestante, conforme debatido por Weber (1904/2004). Assim sendo, defendemos que a partir do campo do trabalho, e mais precisamente, na imersão dos(as) trabalhadores(as) em uma sociedade capitalista neoliberal colonial plataformizada, ocorreu o hasteamento do sujeito do contemporâneo, aqui chamado de sujeito do trabalho plataformizado, fortemente influenciado pelos imperativos do mercado e pela ética neoliberal.

A (de)formação do sujeito plataformizado

O processo de (de)formação do sujeito pelo trabalho plataformizado será apresentado de maneira crescente, por meio das diferentes categorias traçadas que se configuram como formas elucidativas de nomeação do(s) sujeito(s) e organização dos dados coletados por este estudo: 1) sujeito encantado; 2) sujeito evocado; 3) sujeito algoritmizado; e 4) sujeito colonizado. De acordo com o estabelecido por Lacan (2006), “o sujeito é fabricado por um certo número de articulações

produzidas e de onde ele caiu como fruto maduro da cadeia significante”. Esta definição é importante pois aponta que quando vem ao mundo, o sujeito cai de uma cadeia significante, deduzindo-se enquanto suposto desta cadeia significante, também chamada de saber, que subjaz o que é conhecido como o desejo dos pais. Desejo este que é compreendido como aquilo que se inscreve enquanto consequência da articulação languageira no nível do Outro, do qual o inconsciente é o discurso.

Para que possamos adentrar no debate sobre o(s) sujeito(s) do trabalho plataformizado, se faz necessário destacar a designação do termo sujeito aqui empregada. A concepção de sujeito utilizada neste estudo está alicerçada a perspectiva de Askofaré (2009), onde articulando história e estrutura compreende o termo como que recobrindo, de uma só vez, o indivíduo empírico que se submete a experiência, evocando uma especificidade ligada ao movimento do tempo, à época e a história, e a instância que se deduz da mesma experiência, instância suposta ao saber inconsciente, definida pelo assujeitamento à estrutura de linguagem e ao efeito do significante, que se desenrola articulada no discurso do Outro, este que é historicamente determinado e sofre as mudanças e mutações, alterando traços, posições, valores que os sujeitos de uma época possuem em comum, cujo as quais repercutem na estrutura e sobre o Eu.

Sujeito encantado

A primeira categoria, sujeito encantado, trata do modo de encantamento realizado por meio da montagem *tecnopolítica* da cultura e das estruturas discursivas pautadas em práticas sedutoras existentes no campo do trabalho plataformizado, que são disseminadas através do concerto de vozes que tecem o laço social no contemporâneo e enredam os sujeitos no canto da sereia do capitalismo numérico composto pelas promessas liberais de liberdade autônoma e felicidade irrestrita. Dessa maneira, defendemos de entrada que os discursos proferidos pelas plataformas de trabalho e seus imperativos subjetivos “faça seu próprio horário”, “seja seu próprio chefe” e “ganhe o quanto quiser”, funcionam como ordenadores e reguladores do vínculo social entre os sujeitos na sociedade das plataformas.

Nesta categoria preambular detectamos por meio da fala dos motoristas e da confecção dos memoriais dos motoristas, a presença de um movimento de aprisionamento no encantamento que se constitui em três tempos: *1º tempo* - força de repulsão; *2º tempo* - força sedutora das promessas; e *3º tempo* - nó do encantamento. Tomando por empréstimo um conceito da física, do campo do eletromagnetismo, que compreende que duas partículas com cargas elétricas de mesmo sinal se repelem, utilizamos esse conceito para refletir sobre o desmantelamento do trabalho formal brasileiro e as necessidades de sobrevivência da classe trabalhadora nacional, possuindo estas forças elétricas de mesmo sinal.

Valendo-se das altas taxas de desemprego do período pós crise de 2008 e utilizando de modo perspicaz as ferramentas tecnológicas como forma de divulgação das estratégias de consentimento e apassivamento da classe trabalhadora na chamada economia do compartilhamento, foi facilitado o adensamento do capital no controle de ocupações historicamente informais e no desenvolvimento de novas mercadorias, condições essas viabilizadas por meio das “inovadoras” ideias presentes nas plataformas digitais e em suas estratégias político-pedagógicas de “empreendedorismo”, “responsabilidade socioambiental”, “solidariedade” e “compartilhamento” que tem cooptado os sujeitos através dos discursos e narrativas do modelo de gestão plataformizado e tornado hegemônica as suas formas de precarização do trabalho, configuradas pela automação, simplificação e gerenciamento algorítmico (Soares, 2023).

No Brasil, os impactos da crise econômica de 2015 impulsionou os trabalhadores à informalidade como sendo essa a saída possível para que a classe trabalhadora pudesse efetivar sua estratégia de sobrevivência frente à falta de emprego. Naquele mesmo período houve uma clara inflexão no papel do Estado como promotor da informalização do trabalho, marcado através da consolidação da (contra)reforma trabalhista, Lei n. 13.467/2017 que diminuiu a rede de proteção dos direitos do trabalho e fragilizou as instituições regulatórias do trabalho. Foi neste mesmo momento onde se evidenciou no Brasil o surgimento do processo de plataformização do trabalho,

referente a um novo modelo de informalização, que transfere ao trabalhador os custos e riscos, ao mesmo tempo em que lhe extrai os direitos e proteções sociais (Manzano et al., 2023).

Assim sendo, a força de repulsão consiste em: insegurança social (perda das proteções sociais), insegurança jurídica (perda das garantias trabalhistas e dos órgãos de defesa dos direitos laborais) e insegurança ontológica (incerteza dos vínculos com o trabalho). Com isso, destacamos na categoria sujeito encantado, a fala dos motoristas entrevistados que ressaltam esse primeiro tempo constitutivo do encantamento, vinculado a experiência subjetiva de desalento. De acordo com Birman (2012), o confronto com a experiência de desalento são marcas da presença da solidão e do vazio, constituídos pela perda do estabelecimento de trocas afetivas e pela impossibilidade da produção de sentidos para a vida por conta da ausência do outro como suporte do psiquismo.

Tabela 7

Sujeito Encantado - 1º Tempo: Força de Repulsão

Motorista	Trecho representativo
1	"Comecei na Uber porque eu estava parado, sem trabalho".
2	"Eu tenho problema na perna e não consigo trampo registrado. Eu comecei por esse motivo, é a fonte de renda que eu estou tendo agora".
3	"Eu saí do meu outro trabalho, era registrado, CLT. Só saí do outro emprego por causa do baixo salário".
4	"Quando a gente se apertou meu marido falou assim, porque você não vira Uber? Eu falei, imagina".
5	"O salário no regime CLT estava muito baixo e eu precisava pagar o carro, pagar a faculdade e manter a casa. Comecei a trabalhar nos finais de semana fazendo Uber".
6	não se aplica.
7	"Ficou muito ruim, e aí eu estou com um carro e tenho tempo, eu vou andar, né".
8	não se aplica.
9	"Um mês e meio antes de entrar aqui, de começar na Uber, eu trabalhava lá. Você tá doido, você trabalha (3x) e não ganha nada, quem ganha é o patrão, né".
10	"Eu tinha ficado desempregado, não estava achando trabalho e eu pensei, vou pegar um carro, vou alugar da Uber e vou começar a rodar, a galera fala que dá dinheiro e tal, vamos lá, né".
11	não se aplica.
12	"Hoje em dia quem quiser trabalhar de caminhão, motorista de caminhão, vai ganhar um salário merreca e vai pedir para ser assaltado e ser morto, porque ninguém faz nada".
13	"Eu tinha comércio próprio, aí fechei, agora virou renda principal".

A partir do exposto na tabela 7, pode-se observar em 10 (dez) motoristas o elemento força de repulsão atuando social e politicamente como que em um primeiro tempo do movimento do

sujeito encantado, funcionando como uma espécie de catapultador que lança o trabalhador brasileiro frente às promessas advindas das empresas-plataformas, deixando-os desamparados socialmente, à mercê da interlocução com máquinas e refém das plataformas digitais de trabalho como forma de suprimento das necessidades básicas de sobrevivência. A manifestação deste primeiro tempo vai de encontro com a afirmação de Mendes (2023, p. 90) que diz que o desamparo social implantado pelo neoliberalismo, relacionado à escassez econômica e a perda de direitos trabalhistas, torna o sujeito, do ponto de vista psíquico, presa fácil dos jogos perversos do capital.

Os trabalhadores plataformizados na era digital só participam fornecendo mão-de-obra barata e não sindicalizada, sendo esse um modo de dependência da forma-valor capitalista à subordinação de trabalhadores de baixa renda racializados e generificados (Doorn, 2017), que acentuam as desigualdades e criam um novo apartheid entre os “ricos de dados” e os “pobres de dados”. Assim, observa-se perpetuar na sociedade das plataformas o poder colonial em versão remasterizada operando no século XXI, formado através da manutenção da relação de dominação e subjugo instaurado no par colonizador/colonizado, dessa vez encenado pela “plataforma colonizadora” e o “parceiro colonizado”, que tem orquestrado de maneira ratificada as condutas humanas no trabalho.

Neste contexto histórico, delineado por produções sociais e políticas específicas, o equilíbrio e o desequilíbrio do mercado em defesa dos pressupostos do neoliberalismo se inscrevem numa interpretação de que a sociedade contemporânea se reduz à condição de mercado de bens e serviços, condição que exerce influência decisiva nos destinos psíquicos das pulsões, tracejados na relação destas com os outros e com os dispositivos sociais, que por sua vez constituem o sujeito e o mal-estar correlato (Birman, 2012).

Os 3 (três) casos onde não encontramos de modo claro a força de repulsão dizem respeito aos motoristas que exerciam naquela oportunidade um outro trabalho com vínculo formal, iniciando suas atividades na plataforma como um complemento de renda. Entretanto, esse chamariz da

plataforma como sendo um complemento de renda se mostra uma armadilha a serviço do supereu, como veremos mais adiante na tabela 8.

Detectamos na força de repulsão uma carga de efeito oposto que estabelece um campo de atração com a carga advinda do segundo tempo do movimento do sujeito encantado, a força sedutora das promessas. Neste segundo tempo, o *canto da sereia* entoado pelas plataformas digitais de trabalho produz um efeito de encantamento pelas vozes do discurso capitalista colonial digital, fazendo com que haja uma aderência em massa dos trabalhadores que passam a conformar-se com a selvageria e o brutalismo do neoliberalismo tecnológico e das suas entidades empresariais plataformizadas.

A especificidade do laço social produzido na conjuntura do capitalismo numérico fez do sujeito um indivíduo desgarrado à procura de um novo mestre, minando as estratégias de resistência da rompida classe trabalhadora e tornando o sujeito um consumidor fiel do discurso das plataformas digitais de trabalho. Essas condições vinculativas fizeram com que o sujeito se posicionasse de maneira venerativa em relação ao Outro.

O posicionamento venerativo em relação ao grande Outro se configura no fato do sujeito encantado ter sido supostamente reinserido na cadeia significativa através dos artifícios da voz, estabelecendo assim, uma relação de amor ao algoz sustentada por meio da sedução exercida pelas promessas liberais de gratificação e satisfação, difundidas de maneira explícita e implícita no discurso das plataformas digitais de trabalho.

Tabela 8

Sujeito Encantado - 2º tempo: Força Sedutora das Promessas

Motorista	Trecho representativo
1	"Naquela época as pessoas falavam bem da Uber, que dava para tirar uma boa grana".
2	não se aplica.
3	"Ficava muito tempo fora de casa e como eu já tinha o cadastro do Uber há algum tempo eu falei, vou trabalhar no Uber para ver. Como eu estava com seguro desemprego, eu queria ganhar uma renda a mais".

4	"Eu sou formada em contábeis e para eu trabalhar em um escritório de um contador, que é de um colega e ele paga R\$2.300, tem que ir para um outro bairro e ficar o dia todo lá no escritório, presa".
5	"Depois que eu terminei a faculdade, passou uns 6 meses, 1 ano, e o retorno financeiro que eu esperava não tive. Aí eu acabei saindo da empresa e vindo trabalhar como Uber".
6	"Só pra fazer um extra mesmo, né. Como eu fazia faculdade e trabalhava, então era muito curto o tempo pra poder ter uma, vamos dizer assim, uma rotina em um outro lugar, de um outro trabalho, né. Então algo que pudesse me atender era o Uber, né, algo que não tinha uma regra".
7	"Sou diamante, a maior classificação que tem na Uber é a minha, e os caras não reconhecem. Só que o que acontece? É o que tem pra hoje".
8	"Eu trabalho como representante comercial. E aí eu tenho uma sobra de tempo, porque tenho uma certa rapidez e aí foi que eu encontrei o aplicativo como uma fonte secundária de fazer um faturamento".
9	"Você trabalha o dia inteiro (4x). Aí chega lá no final do mês, às vezes você trabalhou até às 22 horas, 23 horas, 1 da manhã, 2 horas da manhã. O serviço de salário é aquele mesmo tanto".
10	"Mas eu gostei pela questão da liberdade. Então eu tinha a liberdade de fazer meu horário, eu tinha a liberdade de escolher quando eu ia trabalhar".
11	"Eu tenho esse espaço de tempo e eu tenho um Celtinha 2011, né. Aí nessa que eu ficava em casa, eu ficava entediado, sem nada para fazer, eu falei, eu vou tentar uma outra maneira que eu ganhe mais dinheiro sem precisar sair do meu serviço".
12	"Foi meu sobrinho que falou, não fica parado, pega o seu carro cadastra na Uber e vai ganhando um dinheirinho. Aí me cadastrei, comecei e estou até agora. Não tenho vontade de sair não".
13	não se aplica.

As promessas sedutoras de liberdade (motorista 4, 6, 10), facilidade (motorista 8, 11) e rentabilidade (motorista 1, 3, 9, 12) foram os principais elementos encontrados nas falas dos motoristas plataformizados, conforme apresentado na tabela 8. Essas promessas identificadas na fala dos motoristas entrevistados são os mesmos elementos de sedução vociferados nas peças e campanhas publicitárias da empresa Uber que são direcionadas aos trabalhadores interessados em iniciar a “parceria” com a plataforma. Assim, os motoristas plataformizados dissociados do saber e seduzidos pelas promessas das plataformas internalizam as injunções do mercado e passam a funcionar como porta-vozes do discurso capitalista, entoando pelas ruas os imperativos da (contra)revolução digital plataformizada “liberdade, facilidade e rentabilidade”.

Esta versão do discurso capitalista colonial digital, conforme estabelecido por Mendes (2018), bradado pelas empresas-plataforma, alinha-se à ideologia neoliberal e as suas lógicas de empoderamento e consumismo, que tem produzido em larga escala objetos sob medida revestidos com o falso invólucro de que estes gadgets portariam os mecanismos de atingir os ideais

plataformizados de liberdade, facilidade e rentabilidade, satisfazendo de maneira absoluta e plena a pulsão.

Com isso, as plataformas digitais de trabalho, tomadas como o *mestre contemporâneo*, fazem um uso irrestrito da pirotecnia publicitária e da mineração de dados dos usuários como forma de conquistar adeptos e de burlar a legislação trabalhista que definia os parâmetros das relações trabalhistas, universalizando o seu dispositivo feudo-empresarial que é tomado pelos trabalhadores e governos como um antídoto, universal, aberto e gratuito. Entretanto, o antídoto é um veneno, que tem mostrado seu efeito nefasto na destruição das estruturas democráticas, uma armadilha sedutora disseminada pelo capital plataformizado que tem o poder de calar e desenlaçar a classe que vive do trabalho por meio do fascínio anestesiante exercido pelas vozes que sustentam as falaciosas promessas de satisfação absoluta da pulsão.

De acordo com Braunstein (2010), o discurso capitalista copulado com a ciência representa uma nova modalidade de dominação e aprisionamento do sujeito que é exercida através do comando do gozo e da recusa à castração, e anunciada como escrita de fórmulas matemáticas e invenção de objetos técnicos que são enviados ao mercado para consumo massivo e rápida obsolescência. Na proposição de Lacan de formalização do “quinto” discurso, o produto a pode alcançar sujeito $\$$, que está ocupando o lugar de agente, vinculando o sujeito ao objeto mais-de-gozar e dissociando-o da produção de saber, pois nesta variação do discurso do mestre o agente não se dirige a nenhum outro. No discurso capitalista quem dita as ordens é o S1, significante mestre, encontrado no lugar da verdade e produtor de injunções dirigidas ao S2, localizado no lugar do outro, que por sua vez, opera através da ciência na produção de objetos desejáveis que são consumidos vorazmente pelo sujeito.

O sujeito encantado pelo discurso capitalista plataformizado e pelos gadgets, objetos a consumidos e consumíveis produzidos pela ciência, sob a batuta do mercado na Indústria 4.0, acredita que através do trabalho plataformizado não está sujeitado a nada, fazendo semblante de ser o mestre que tudo-pode, pode-tudo. Este sujeito encantado que desconhece a sua divisão

subjetiva e que crê na força do seu próprio “eu”, negligencia o seu servilismo para com aquele que ocupa o lugar da verdade, tornando-se cego a causa de suas próprias demandas e refém do gozo mortífero, constituindo-se como um dócil liberto que se encontra escravizado às imposições do capital.

O agarrar-se ao jogo de sedução imputado ao sujeito pelo capital se dá a partir da tomada do desejo do outro pela demanda do Outro. Esse processo acontece quando o capital, ocupando o lugar da verdade no discurso capitalista, dissemina as injunções contrarrevolucionárias de “liberdade, facilidade e rentabilidade”, imperativos de gozo propagandeados massivamente pelas plataformas de trabalho, compreendidas como os objetos *tecnocientíficos a serviço* do mercado e que portam em si a marca do criador.

A partir destes elementos debatidos podemos compreender que as plataformas digitais de trabalho, sob o invólucro daquilo que se faz crer ser a causa do desejo do sujeito, se tornaram no século XXI os objetos *a* aos quais os sujeitos buscam repetidamente como sendo aquilo que supostamente trará as respostas e irá gerar a produção de um saber sobre si e sobre o outro, produzindo dessa maneira o nó do encantamento.

Tabela 9

Sujeito Encantado - 3ª Tempo: Nó do Encantamento

Motorista	Trecho representativo
1	"Eu já estou na Uber faz 6 anos já. Rodando tem uns 5 anos que estou rodando direto. Fiquei um ano parado sem rodar de Uber".
2	"Sai da mercearia e comecei a trabalhar de Uber e estou até hoje. Mas agora me tratei e quando voltar vou procurar alguma coisa para fazer".
3	não se aplica.
4	"Eu queria ser guinheira, queria trabalhar com guincho, mas ele falou que ia ser complicado. Enfim, eu achei muito fácil a Uber. Média, gasto de pneu, óleo, essas coisas a gente está acostumado com o caminhão, só vai mudar o contexto. Essas coisas já estão encaminhadas dentro da gente".
5	"Direto no aplicativo tem um ano e meio, mas eu já faço há três anos".
6	"Era uma coisa só de momento, sazonal. Aí recebi uma mensagem no aplicativo que eu já atuava há quatro anos e meio!".
7	"Estou há 5 anos e tenho quase mil corridas".
8	"Eu comecei a trabalhar com o aplicativo porque é um complemento de renda. Já faz três anos já que eu estou trabalhando com o aplicativo".

9	"Trabalhava em uma empresa de ônibus, em Mairiporã mesmo. Aí sai e fui para o caminhão, não deu certo, o salário é muito pouco e trabalha demais. Aí foi que baixei o aplicativo da Uber e por enquanto está virando".
10	"Entre idas e vindas eu estou na Uber já há 4 anos. Mas trabalhando direto, nos últimos 2 anos eu tenho trabalhado direto".
11	"Então, eu estou deixando de, assim, descansar muito, né, para eu poder ter os meus objetivos, né. Correr atrás".
12	"Não quero viajar mais nem, chega. Do jeito que está as estradas aí, é um assalto aqui, outro ali, roubo de cargas, isso aí não é pra mim não. Isso aí já foi, isso aí ficou pro passado".
13	não se aplica.

Os depoimentos dos motoristas plataformizados exposto na tabela 9 revelam o nó do encantamento produzido pela lógica da hiperconectividade, na qual as robustas infraestruturas, supostamente neutras e justas das empresas-plataformas, governam o trabalho executado a partir de plataformas digitais por meio da extração, troca e uso sistemático dos dados dos usuários. As mediações algorítmicas do social e a canalização desse fluxo de dados feito pelas plataformas possibilitam o aperfeiçoamento do aprendizado de máquinas e a realização de interpretações e predições direcionadas aos usuários com proposições de mundo que refletem princípios neoliberais.

Assim sendo, os sujeitos absorvidos pelo discurso das plataformas de transporte de passageiros encontram-se enodados à lógica veloz da hiperconectividade, oportunidade na qual acontece um alinhamento as crenças empresariais plataformizadas fundamentadas na ideia das plataformas como intermediadora/facilitadora da realização de negócios, na confiança as promessas apoio e segurança ofertadas aos motoristas e na convicção da suposta inovação societal produzida pelas plataformas digitais de trabalho que estariam trabalhando para um remodelamento de novas condições de existência, o que nesse ponto não deixa de ser uma perversa verdade.

Foi na conjuntura de virada do capitalismo em direção a transformação do trabalho e intensificação da produção, baseado na hipermídia (convergência da mídia, computação e telecomunicações) e no crescente desenvolvimento das condições infraestruturais das redes de cabeamento capazes de transmitir quantidades ilimitadas de dados, que emergiu e se expandiu, juntamente com as novas tecnologias da informação, a chamada ideologia californiana. Este ambíguo composto ideativo liberal, formado pela crença nas promessas de sucesso por meio do

empreendedorismo digital, autonomia individual, aceitação voluntária de riscos, criação de um “livre mercado” digital e diminuição da força do estado-nação em suas estruturas sociais, políticas e legais, reproduz no seu escopo utópico as amargas heranças da escravatura na América, relacionadas a cegueira intencional frente ao racismo, pobreza e degradação ambiental, que são sintetizados pelos trabalhadores digitais em uma aceitação crítica dos ideais liberais do indivíduo autossuficiente, onde a liberdade individual não é mais conquistada por meio da insurgência contra o sistema, mas sim que essa pode ser atingida pelo trabalho dentro das restrições do progresso tecnológico e do “livre mercado” (Barbrook & Cameron, 1995/2018).

O enredamento no discurso capitalista colonial digital forjado no Vale do Silício faz com que os sujeitos encantados idealizem as plataformas como elementos de saber-absoluto, um Outro sem furos, total, que apesar de algumas imperfeições queixadas pelos motoristas são vistas como entidades digitais que oferecem amparo, proteção e segurança em um cenário onde reinam incertezas políticas e instabilidades econômicas. Assim sendo, a tabela 9 exemplifica os dois elementos presentes no nó do encantamento, a saber, a longevidade na plataforma (motoristas 1, 5, 6, 7, 8, 10) e o remodelamento subjetivo (motoristas 4, 9, 11, 12).

É oportuno ressaltar que as empresas-plataformas se caracterizam também pela militância feita através das ofertas de amparo a grupos que historicamente enfrentam dificuldades para inserção no mercado de trabalho, sendo esses, as pessoas com deficiência (PcD), mulheres e idosos. Por meio da promoção do ideário neoliberal essas plataformas digitais de trabalho avançam na conquista destes grupos de trabalhadores citados, para que estes também possam se tornar futuros defensores de suas políticas algorítmicas por compreenderem que o posicionamento político favorável destes grupos de motoristas pode ser benéfico as estratégias comerciais de expansão da força de trabalho e aceitação de sua lógica hiperconectiva, que opera a favor da mineração de dados visando a extração desenfreada de lucro. Assim sendo, identificamos na fala dos motoristas aspectos relativos ao amparo, estabelecido a partir do socorro (motorista 2), da emancipação (motorista 4) e da segurança (motorista 12).

Sujeito evocado

Estruturado por meio da tríade sedutora do capital plataformizado “liberdade, facilidade e rentabilidade”, o discurso total das plataformas, composto pela via dos algoritmos sabe-tudo e tudo-sabe, não possibilitam para o sujeito o aparecimento da angústia, pois operacionalizando-se a partir dos dados extraídos dos passageiros e dos motoristas em favor da acumulação e lucro da empresa-plataforma, orquestram de maneira tirânica o modelo de trabalho plataformizado e as práticas que neste se fazem atuantes, e que serão apresentadas na discussão da tabela 10.

Sujeito evocado

Tabela 10

Sujeito Evocado

Motorista	Trecho Representativo
1	"Eu coloco uma meta de valor pra mim, não de horário".
2	"Eu tenho uns clientes fixos, é o que salva. Viver só de Uber não dá devido ao valor".
3	"Tem dia que não dá nem tempo de almoçar, você está ali na empolgação, você para só para jantar".
4	"Eu já tinha uma visão de empreendedora".
5	"Quem trabalha em cidade pequena acaba complementando a renda com corridas particulares, essa é a realidade".
6	"Se você quer ter um resultado, você tem que aplicar a disciplina. Você sempre vai ser escravo do resultado que você vai querer alcançar".
7	"Geralmente eu não paro para almoçar, é que atrapalha pra caramba quando você está rodando. Se eu saio cedo eu quero tocar direto, até não aguentar mais".
8	"Você acaba fazendo uma rotina que faz com que você não pare de trabalhar. Você vai parar um dia e você vai falar 'deixei de faturar um dia' "
9	"A minha meta é assim, eu procuro fazer até 400 reais por dia, livre, já tirando o da Uber. Eu fazendo esses 400 reais eu dou uma descansada, porque fica muito cansativo, né".
10	"Hoje a minha meta é calculada de 10 a 12 horas de trabalho".
11	"A minha meta é fazer no mínimo 250 reais por dia, né. Aí, nessa meta, eu tiro o combustível, tiro o valor da prestação".
12	"Se o pessoal fizesse uma caridade, uma vez por mês, eu acho que eles teriam mais corrida particular do que tem agora. Porque se você faz uma caridade com uma pessoa que nem eu fiz, depois dela já me ligaram quatro pra fazer corrida pra eles".
13	"Praticamente são 4h da tarde e eu não comi nada, entendeu. Eu prefiro acelerar o passo".

De acordo com o exposto na tabela 10, observamos que o modelo de trabalho plataformizado relaciona-se com o estabelecimento de metas (motoristas 1, 9, 10, 11), a cultura do

alto desempenho e da performance (motoristas 3, 7, 13), a necessidade de burlas para permanência na plataforma (motoristas 2, 5, 12), a aceleração e a escravização de si (motoristas 6, 8) e o culto a ideologia empreendedora (motorista 4), elementos estes que demonstram a ética organizacional vigente nas plataformas digitais e os modos de trabalhar no modelo capitalista neoliberal plataformizado.

Por esse conjunto de falas dos motoristas pode-se observar a existência de técnicas de organização das condutas dos trabalhadores que estão ligadas aos aspectos nocivos do brutalismo em operação nas plataformas digitais de trabalho, estruturantes dos modos de trabalho do sujeito no contemporâneo. Assim sendo, o sujeito evocado é aquele que se constitui enquanto um ente performático submetido às imposições sem limites do capitalismo digital, sustentado pela fé na ideologia empreendedora e guiado pelo imperativo de superação constante dos próprios limites, “no pain, no gain”. Essas condições estruturantes do sujeito evocado evidenciam o caráter de denegação da castração e imposição de um modo perverso de gozo presentes nesta segunda categoria de deformação do sujeito plataformizado.

No sujeito evocado o gozo assume o comando a partir das injunções do supereu “faça o seu próprio horário”, “seja o seu próprio chefe” e “ganhe o quanto quiser”, ligadas a idealização e a perfeição, formas capciosas e sutis utilizadas pelo capital numérico para colocar o sujeito a trabalho no lugar de servo fiel, convencionado as regras e imposições sobre os modos padronizados e prescritos de se trabalhar nas plataformas de transporte de passageiros. De acordo com Mendes (2023, p. 111) as injunções do supereu produzem um nó correspondente ao sintoma que barra a produção de saber sobre si e sobre o outro articulado ao desejo, e relaciona-se ao gozo em sua busca incessante por objetos para aplacar a angústia do não saber, relativo ao inconsciente.

As injunções do supereu produzidas e o discurso capitalista plataformizado proferido se instituem como um modo patológico de laço social, caracterizado pela busca acelerada de preenchimento da falta e pelo consumismo desenfreado de objetos ofertados pelo capitalismo estabelecidos na suposição de que existe verdade sobre o gozo. Essa montagem vinculativa em

formato de nó engendra cadeias significantes ligadas a repetição e a compulsão que estão articuladas ao modelo produtivo vigente no capitalismo de plataformas, relacionado a instrumentalização do fazer e a padronização do trabalho, retirando de cena a inventividade, a transgressão, a subversão e a produção de saber.

As rápidas e recentes transformações da indústria 4.0 na sociedade e no mundo do trabalho representam uma nova reestruturação produtiva por conta da introdução de múltiplas e profundas mudanças nas estruturas de produção, nos processos produtivos, nas organizações de trabalho e no mercado de trabalho, cujo as quais tem feito surgir formas sofisticadas de expropriação, aprofundado as desigualdades e gerado violências próprias à divisão internacional, regional e racial do trabalho (Lippold & Faustino, 2022; Antunes, 2023). Os impactos dessas transformações produtivas provocadas com o advento da Indústria 4.0 ligam-se a lógica antropofágica de deglutição do *trabalho vivo* e excreção de *trabalho morto* feito por meio de estruturas produtivas industriais e informático-digitais que fragmentaram o processo produtivo e forjaram uma nova classe, os *infoproletários*.

O novo proletariado formado por trabalhadores digitais é marcado pela precarização, remuneração por peça, intensificação dos ritmos de trabalho e forte controle organizacional da produção e da força de trabalho exercido através de ferramentas de vigilância datificada. Os traços encontrados nos *infoproletários* determinam a instauração de um novo regimento social no mundo do trabalho que ressoa na constituição estrutural do sujeito evocado, em sua composição de linguagem de montagem determinada e das expectativas de produção não abertas ao inesperado e desvinculadas do desejo.

No século XXI as estruturas *tecnopolíticas* de produção em seu ímpeto de acumulação e lucro se apropriam da estrutura desejanste dos motoristas como forma de que esses trabalhadores se engajem na lógica produtiva do capital que visa sempre mais e para além das necessidades fundamentais. Acerca da dimensão da liberdade no desejo, Mendes (2023, p. 91) ressalta que o desejo, caso não livre, se torna demanda e expectativa, participando da psicopatologia do laço

social. Dessa maneira, o poder do capital colonial plataformizado é exercido sob o sujeito evocado por meio da identificação com as demandas da plataforma e da crença nas promessas de satisfação absoluta da pulsão, sustentáculos idealizados do “eu” que são impostos pela tirania do saber.

No regime tirânico do saber plataformizado o sujeito evocado pelas vozes do discurso capitalista colonial digital fixa-se nas posições de consumidor dos ditames do mercado e produto consumível deste mesmo mercado, reafirmando a despossessão do sujeito evocado com relação ao seu saber e ao acesso a palavra, marcas da condição invisibilizada do sujeito no trabalho em plataformas de transporte de passageiros.

No discurso capitalista o saber científico, S2, ocupa o lugar do outro e possui o papel de produzir objetos que encapsulam em sua essência programável um conjunto de técnicas de gestão quantificáveis com o intuito de organizar por meio da voz a massa dispersa de trabalhadores, modulando-a de modo coerente com o sistema neoliberal e de acordo na frequência desejada pelo *mestre contemporâneo*, S1, que ocupa o lugar da verdade e produz injunções direcionadas ao S2. Essa dominação discursiva do capital plataformizado que toma a estrutura linguageira e de expectativas do sujeito marca o apagamento do sujeito no modelo de trabalho plataformizado, de modo que podemos estabelecer que os artifícios *tecnopolíticos* presentes nas plataformas digitais formam poderosos mecanismos para governar de maneira tirânica o batalhão de motoristas plataformizados e massificar nos sujeitos os padrões de capitalistas de produzir o saber e consumir objetos.

O chamado feito pelas plataformas de transporte de passageiros evoca o sujeito a trabalhar de maneira acelerada, vigiada e construída previamente, neste trabalho os chamados das corridas no aplicativo devem ser atendidos, as rotas da corrida são traçadas pelo aplicativo, os valores das corridas são imanejáveis e os modos de comportamento dos motoristas são delineados pelas regras de conduta da empresa. Fazendo uso do conceito de tempos para o circuito da pulsão invocante no trabalho, confeccionado por Mendes (2018), esse modelo aparelhado de produção no capitalismo de plataformas liga-se ao tempo do resistir-desistir, na qual a pulsão atende ao mandamento

tirânico do gozo fazendo com que o sujeito ceda ao seu desejo, pois foi fisgado pela sonoridade das promessas de satisfação absoluta da pulsão, tornando-se brinquedo do desejo do Outro, um servo fiel que passou a trabalhar de maneira pactuada com o apetite veloz e voraz do capital.

Dessa maneira podemos compreender que o sujeito evocado pelas vozes do trabalho plataformizado e pela força repulsiva advinda da necessidade fundamental de sobrevivência frente a um cenário de constantes crises econômicas e incertezas políticas, encontraram abrigo nas estruturas plataformizadas digitais configuradas por demandas velozes e vorazes de acumulação e lucro, que dominam e governam a cadeia significativa do sujeito. Por conta da fragilização econômica e da necessidade de sobrevivência, o sujeito evocado posiciona-se enquanto um seguidor dócil e fiel das promessas de completude e plenitude das plataformas, cedendo assim o seu próprio corpo a um regime mudo de servidão voluntária no trabalho plataformizado, ligado a repetição excessiva, ao gozo do Outro e a mortificação do trabalho.

Sujeito algoritmizado

Tabela 11

Sujeito Algoritmizado

Motorista	Trecho Representativo
1	"A Uber é esperta também, ninguém é mais esperta que a Uber. Você tem que ser esperto, é claro que você não é mais esperto que eles, mas alguma coisa tem que saber lidar com essas coisas deles".
2	"Tem horas do dia que a Uber paga um pouco melhor, é a hora que a gente vai nessas corridas".
3	"É que você tem que se esforçar mais para tirar. Você não tem horário certo. Aqui eu já tenho que trabalhar sábado e domingo para compensar o que eu não fiz na semana".
4	"Eu cancelo muita corrida. Agora, de um tempo pra cá que eu já peguei mais o jeito eu nem chego a cancelar, eu já nem aceito, sabe. Porque você tem a opção de não aceitar".
5	"Por você trabalhar com dinheiro, todo dia você convive recebendo e pagando, se organizando, se ajustando, você acaba tendo uma outra visão em relação ao dinheiro. Você acaba se transformando num administrador, você tem que administrar o seu tempo, os seus recursos".
6	"Você percebe que o algoritmo ele é presente mesmo. Ele consegue encontrar um perfil de preferência do bairro, coisa assim do tipo, onde você mora, é interessante. Às vezes você não consegue ir para um bairro que talvez você quisesse, você fica preso naquele bairro, fica só ali, ali, ali".
7	"Existe um sistema de classificação dos motoristas e eu gosto de estar bem classificado. Eu não sei se a Uber vai olhar isso e falar assim 'vou remunerar melhor o pessoal que é parceiro e faz isso'".
8	"No aplicativo você está sujeito a avaliações. Então, eu pelo menos atendo os passageiros da melhor forma possível".

9	"É estranho, a gente fica sem entender. Por que duas viagens com a mesma quilometragem uma deu mais barata e a outra mais cara? Sendo que não deu desconto, nem nada para o passageiro".
10	"Já que eu aprendi a olhar o corporativo a Uber vai ser a minha empresa, eu vou ser o meu funcionário, o meu patrão e a Uber vai ser o meio de trabalho, vai ser o ramo de trabalho, vai ser a minha empresa, então eu vou gerir isso aqui do meu jeito".
11	"Agora que eu estou na Uber o meu pensamento é totalmente diferente, né. Agora eu penso em trabalhar pra mim, não crescer para o patrão, né. Que a gente trabalha e quem ganha é o patrão, né. Agora eu penso diferente. Agora eu penso que a minha pessoa está crescendo, entendeu".
12	"De primeiro eu pegava qualquer tipo de corrida, só que eu estava tomando prejuízo no combustível. Aí as pessoas falaram, não faz isso não, faz desse jeito aqui, você vai ver o km que você vai pegar ela e depois você tem que ver o km até onde você vai levar ela. Falei então tá bom".
13	"Não sei o que acontece com a lógica deles. Tem corrida que você bota na ponta do lápis e dá 80 centavos por quilômetro e é pra um lugar que você não vai pegar corrida para voltar, entendeu".

A tabela 11 apresenta a subordinação aos mecanismos gerenciais, a liberalização do pensamento e as estratégias de resistência, expressas pelos sujeitos algoritmizados que são formatados nas plataformas digitais de trabalho através dos recursos de gerenciamento algorítmico e do processo de gamificação do trabalho, relacionados a lógica da autoexpropriação que emerge com fins de (de)formar os sujeitos a partir das ferramentas disponíveis no aplicativo possuindo o intuito de rastrear, avaliar e alienar a massa de trabalhadores plataformizados para a prestação de um serviço padronizado. Dessa forma, foi identificado a partir da fala dos motoristas, a subordinação aos mecanismos gerenciais algorítmicos (motorista 3, 6, 8, 9, 13), a liberalização do pensamento (motorista 5, 7, 10, 11) e as estratégias de resistência (motorista 1, 2, 4, 12).

Compreendemos que nos tempos atuais o capitalismo não se restringe apenas aos aspectos econômicos, mas permeia todo o tecido social moldando a experiência de subjetividade por meio da imposição de costumes de pensamento que estão orientados para o mercado e se expandem para todos os domínios da vida humana, afetando o modo como a experienciamos e atribuímos sentidos a nós e aos outros. Desestabilizando a experiência de identidade, a arquitetura simbólica capitalista inserida na cultura neoliberal se organiza em torno de suposições e fantasias de gratificação, provocando profundos impactos na formação do sujeito por conta da especificidade configuracional da estrutura discursiva e de sua maneira particular de laço social, baseado no excesso de trabalho, na não relação com o outro, no consumo desenfreado de objetos, na paixão pela autodestruição, na

criação de falsas necessidades vendidas como desejo e no foco inabalável no sucesso e na felicidade, fórmulas mercadológicas construídas para o tamponamento da falta de sentido e da não-relação sexual.

O processo de alienação do sujeito algoritmizado inicia-se a partir da subordinação aos mecanismos gerenciais existentes nas plataformas digitais de trabalho, o que representa para o sujeito do inconsciente uma armadilha das plataformas cuja função é a extração de mais-valia. Mesmo existindo estranhamentos e questionamentos dos motoristas recém adeptos à plataforma de transporte de passageiros sobre os valores das corridas e o sistema de cálculos utilizados pela Uber, conforme aponta a fala dos motoristas 9 e 13, essas brechas abertas são tratadas de serem logo suturadas pelas plataformas a partir do direcionamento de promoções e missões, que surgem para os motoristas de modo inesperado trazendo valores mais atrativos, fazendo com que esses momentos sejam extremamente aguardados pelos motoristas mais questionadores, que ficam prostrados a espera de um chamado mais atrativo financeiramente no aplicativo, no linguajar dos motoristas da Uber “um chamado no dinâmico”.

Assim sendo, podemos entender o discurso capitalista plataformizado como um discurso totalitário que não permite com que o sujeito algoritmizado teça considerações críticas sobre o capitalismo de plataformas, o infantilizando da responsabilidade sobre o seu posicionamento frente ao Outro e o dissuadindo da busca de saídas possíveis para os seus estranhamentos e questionamentos acerca da lógica autoexpropriadora de funcionamento das plataformas digitais de trabalho.

O sujeito algoritmizado possui um conjunto particular de marcadores constituintes, são motoristas em plataformas de transporte de passageiros, em sua maioria do gênero masculino, que desenvolvem sua atividade de trabalho por meio diferentes empresas-plataformas e a princípio se mantêm na atividade por questões ligadas à ausência de oportunidades em empregos formais, experiências frustrantes com chefes em empregos anteriores e baixos salários. Entretanto, a fixação deste sujeito no trabalho em plataformas digitais se dá pela expropriação da angústia e o acúmulo

de promessas evanescentes de renda e lucro feita pelo aplicativo, que impossibilitam a formalização de um pensar próprio, um sentir particular e um elaborar autoral, ou seja, é impedido ao sujeito de trabalhar em sua dimensão ontológica (Mendes, 2023, p. 196).

Fixados e ativos nas plataformas de transporte de passageiros e tomando-a como sua única renda ou como uma importante fonte complementar, os trabalhadores adentram o universo codificado das plataformas digitais na tentativa de realizar o deciframento do emaranhado algorítmico que oferece sustentação a estes artefatos digitais, conforme demonstrado na fala do motorista 1. A aprendizagem acontece de maneira formal, através das apropriações de uso dos botões e funcionalidades disponíveis no aplicativo, e informal, por meio de diálogo com motoristas mais experientes, conforme revelado na fala do motorista 12. A aprendizagem adquirida se constitui como um processo de adensamento do conhecimento dos trabalhadores sobre os recursos de gerenciamento algorítmico existentes nas plataformas, sendo essas, as estratégias de posicionamento, o modo de calcular o valor do quilometro rodado e a compreensão dos horários de maior demanda, e também de *expertise* sobre o modelo de gamificação do trabalho presente no aplicativo, estabelecido por meio das missões, pontuações e avaliações.

Por estarem subordinados às regras impostas pela empresa-plataforma que definem de modo imparcial o valor do serviço e a distribuição das demandas de trabalho, e por não administrarem aspectos essenciais do seu trabalho, restou aos trabalhadores plataformizados a operação sob si mesmo por meio do estabelecimento de metas de ganhos, definição dos horários de trabalho, escolha de corridas e posicionamento estratégicos, relacionadas a sua própria reprodução social. Uma fusão entre o externo, advindo das regras da plataforma, com o interno, remodelamento dos modos de pensar, sentir e agir dos trabalhadores se efetiva por meio do ajustamento subjetivo subordinado às imposições dos modos de trabalho existentes nas plataformas digitais. Essa estratégia tem funcionado como um mecanismo fluido para o controle do trabalho e o autocontrole do trabalhador.

Dessa maneira, consideramos que é durante o engajamento no processo de aquisição do conhecimento sobre o manuseio das ferramentas disponíveis nos aplicativos e do modelo de trabalho gamificado instaurado pelas plataformas digitais que acontece a (de)formação do sujeito algoritmizado, por meio da predominância do modo de gozo perverso veiculado pelo discurso capitalista que articula-se a imersão do sujeito pelo sistema de produção capitalista plataformizado, podendo ser verificado através da liberalização do pensamento, conforme pode ser constatada na fala dos motoristas 5, 7, 10, 11.

Com isso, podemos aqui realizar uma aproximação entre o sujeito narcisista, definido por Mendes (2023, p. 199) e o sujeito algoritmizado moldado nas plataformas digitais de trabalho. O sujeito narcisista forja-se pelo neoliberalismo, estando destituído dos coletivos e alimentado pela cultura da excelência e do narcisismo, enquanto que o sujeito algoritmizado surge como a imersão do sujeito narcisista para dentro de uma realidade virtual empresarial vinculada a cultura da alta performance, local onde as leis que regem o trabalho perdem o seu valor e as gratificações estão mimetizadas em toda a paisagem mental construída de maneira individualizada a partir dos dados extraídos do próprio trabalhador.

Neste processo digital deformativo o capital numérico, por meio do excesso de vozes e chamamentos de toda ordem feitos no aplicativo, provoca uma distorção no circuito da pulsão invocante que faz com que o sujeito entre na demanda do Outro plataforma e repita incessantemente em seus modos de trabalho. A repetição se estabelece pois o sujeito algoritmizado crê que a tensão possa ser completamente descarregada quando a missão determinada pela plataforma for finalizada, quando aumentar o seu nível dentro da plataforma, quando boas avaliações das corridas forem feitas pelos passageiros ou mesmo quando estratégias de resistência se mostrarem exitosas, conforme expuseram os motoristas 1, 2, 4, 12, levando a uma série incessante de recomeços que excluem o sujeito da própria vida a partir da lógica dos jogos de imersão total e do consumismo.

O aprisionamento nos recomeços e o anestesiamiento do sujeito frente às vozes impositivas do capital plataformizado, que provocam distorções no circuito da pulsão invocante articula-se a pulsão de morte, via específica por onde ocorre a satisfação da pulsão, deixando um saldo de insatisfação que estimula a repetição e que torna possível como destino da pulsão a entrada do gozo em cena, aquilo que é extraído do movimento pulsional ao redor do objeto, uma tendência que busca a recuperação de um estado anterior à palavra (Mendes, 2023). A distorção do circuito da pulsão invocante a partir das vozes do trabalho é um mecanismo útil ao capital em seu ímpeto reprodutivo, hiperveloz e voraz por acumulação e lucro.

Por meio das promessas de liberdade, facilidade e rentabilidade o capital digital reveste suas intenções de acumulação e lucro entregando aos trabalhadores plataformizados um funcionamento direcionado e determinado de suas infraestruturas tecnológicas de trabalho relativas a mortificação do trabalho, sendo essas as vias por onde os sujeitos políticos sucumbem à lógica da autoexpropriação para se fazerem desejados enquanto máquinas de trabalho codificadas por pensamentos liberais automatizados e regidas por condutas artificiais nas relações de trabalho, humanoides apartados do pensar crítico, do afeto e do desejo.

Portanto, a algoritmização do sujeito alinha-se a mortificação do trabalho, encontrando-se estes na base das patologias do trabalho que está relacionada com a destruição do trabalho vivo, a impossibilidade do aparecimento do saber criativo, o não oferecimento de brechas para o surgimento do estranhamento e a não criação de saída emancipatórias.

Essa tentativa de extração do trabalho enquanto categoria ontológica do ser e a impossibilidade de abertura para a manifestação das contradições existentes no capital-trabalho é uma forma proposital manejada pelo poder colonial no capitalismo neoliberal plataformizado em suas estratégias de perpetuação aplicadas por meio dos modelos de gestão capazes de condicionar os modos de pensar e agir político dos trabalhadores orientando-os através do regimento simbólico presente no discurso que circula nos espaço de trabalho (Mendes, 2023).

Segundo Mendes (2023, p. 48), a busca incessante pela experiência de descarga e pelo prazer já vivido, leva o sujeito a repetir, sendo esse aspecto o que caracteriza o gozo. A não renúncia do excesso e da repetição expõe uma não regulação do gozo que, por sua vez, denuncia o apagamento do desejo por ter o sujeito algoritmizado sucumbido às demandas do Outro capital e o trabalho morto assumindo a centralidade como valor psíquico e social. Dessa forma, podemos considerar que o apagamento do sujeito pela lógica autoexpropriadora das plataformas digitais de trabalho representa uma distorção no circuito da pulsão invocante que gera o refreamento do trabalho vivo, da inventividade e da criatividade, prendendo o sujeito em um circuito de repetições pré-determinadas pelo algoritmo que impossibilitam a improvisação frente ao real do trabalho.

Sujeito colonizado

Tabela 12

Sujeito Colonizado

Motorista	Trecho Representativo
1	"Você tem que se cobrar como se você fosse literalmente um funcionário que tivesse que dar satisfação para o patrão, fazer o que ele manda".
2	"Nesses dois anos e meio não podendo trabalhar registrado, na verdade não consegui, é o que está me sustentando, é o que me salva".
3	"A Uber é uma ajuda que tem no mercado onde você não tem patrão, você não tem ninguém para mandar em você, você faz o seu horário e onde você tem que estar ali todo dia. É puxado, senão você não ganha".
4	"A Uber pra mim deu certo porque eu estou livre para buscar, levar, trazer, enfim, isso já é um ponto a mais para a profissão de Uber. Segundo, o valor do salário é muito bom, dá para tirar uns 6 contos e eu sou mulher, não vivo da renda".
5	"Pra mim é um período de transição só, eu não vejo futuro nessa área. A pessoa que trabalha com aplicativo não tem tempo pra estudar, não tem tempo para se desenvolver, então eu acho que é ladeira abaixo".
6	"Pra mim seria bem melhor trabalhar como enfermeiro, dando curso. Você fala assim, pô, o cara deu cinco passos pra trás, eu vou falar que se o cara se esforçar ele tira talvez duas vezes mais que um enfermeiro".
7	"É muita canseira. Você chega cansado e de manhã você quer sair 5 horas da manhã, você não consegue. Eu falo que eu tenho que ir, mas não dá".
8	"O motorista automaticamente passa a começar a fazer conta, né. Ainda mais depois que ele toma uma ferroada na primeira manutenção do carro, essa é doída, né. Quando o cara apresenta a conta lá, com o carro lá, aí o cara começa a entender que a corrida aqui não vale a pena".
9	"Agora eu fico tranquilo, eu faço o meu horário. Tenho os meus dias livres também, final de semana, domingo geralmente eu não trabalho, entendeu".
10	"Eu falei olha, eu vou diminuir o tempo em que eu estou na Uber, porque aí eu reduzo o meu risco. Porque risco é apenas cálculo também".

11	“Com a Uber eu estou todo dia em casa, né. Na carreta eu já não fico todo dia em casa, é mais difícil, né”.
12	“Ontem me perguntaram se eu queria voltar a trabalhar registrado, falei que não, porque pra mim aqui, o que eu ganho está dando pra mim me sustentar e pagar as contas”.
13	“É um modo de sobrevivência. Não é algo que você vai falar assim, eu vou ficar rico aqui, esquece. Eu vou ser bem sincero, hoje eu trabalho na 99 e na Uber por falta de um trabalho que eu consiga ter”.

A tabela 12 apresenta a fala dos motoristas acerca de suas percepções sobre o trabalho exercido em plataformas digitais de transporte de pessoas. Com base nas respostas dos motoristas foram criados dois grupos que se estabelecem através do aprofundamento do processo de colonização digital executado pelas plataformas digitais, os colonizados digitais por conveniência, determinada na fala dos motoristas 2, 5, 8, 10 e 13, e os colonizados digitais por complacência, estabelecido na fala dos motoristas 1, 3, 4, 6, 7, 9, 11 e 12.

De acordo com Lippold e Faustino (2022), o colonialismo na era digital se apresenta como colonialismo de dados em suas formas de exploração, opressão, controle político, ideológico e subjetivo, viabilizadas por meio da acumulação primitiva de dados coletados através das plataformas digitais, que foi possibilitado pelo desenvolvimento estruturas tecnológicas de extração, análise e armazenamento de dados à serviço dos interesses das *Big Techs*. Concentradas em sua maioria no Vale do Silício, os conglomerados digitais se apropriam, exploram e compartilham entre si os dados informacionais minerados dos usuários como fonte de ampliação da acumulação de capitais. Nessa nova forma de colonização a vida humana, o ócio, a criatividade, a cognição e os processos produtivos estão reduzidos a lógica extrativista, manipulativa, automatizada e panóptica, levada a cabo pelas grandes corporações empresariais do oeste norte americano.

O primeiro grupo delineado com base na fala dos motoristas entrevistados foram os colonizados digitais por conveniência, que diz respeito ao primeiro estágio de colonização exercido pelas plataformas digitais, onde os trabalhadores por questões históricas, políticas e sociais do país, e, por aspectos situacionais individuais de ordem econômica realizam o seu cadastro na plataforma de transporte de passageiros passando a se submeter de maneira conveniente à lógica colonizadora, encantados com as vantagens prometidas pelas empresas-plataformas, dispostas na injunção do

supereu *“ajudar as pessoas a ir a qualquer lugar, conseguir o que quiserem e ganhar dinheiro do jeito delas”* (Uber, 2024b).

As falas dos motoristas classificados neste primeiro estágio abrigam aspectos relativos à necessidade de sobrevivência e a fragilidade das políticas trabalhistas brasileiras, conforme verificado na fala dos motoristas 2 e 13, acomodando também narrativas revoltosas e queixosas dos trabalhadores para com as plataformas de transporte de passageiros, descrita na fala do motorista 5. Um outro grupo contemplado neste estágio inicial da colonização digital são os motoristas que por algum evento ocorrido durante a execução da atividade *“caíram na real”*, despencando de maneira traumática e violenta do segundo estágio da colonização digital, que será descrito mais afrente, revelados na fala dos motoristas 8 e 10.

Ao concordarem com os termos da(s) plataforma(s) de transporte de passageiros impositoras de práticas neoliberais e mortíferas para o sujeito, os colonizados digitais por conveniência, em virtude da fundamentação da formação discursiva estabelecida no laço social engendrado no capital plataformizado, passam a estar regulados e ordenados por um tipo de vínculo social que busca posicionar o sujeito como que em uma relação de paixão por sua ignorância, condição essa que o impossibilita de questionar o saber e de colocar em xeque a verdade.

Dessa maneira, observamos no mais frequente comportamento dos motoristas percebido durante a inserção do pesquisador no campo, a identificação de uma tendência de comportamento notável dos motoristas plataformizados. Este comportamento foi caracterizado como, a anestesia emudecida da espera catatônica dos motoristas por um chamado recompensador/“no dinâmico” vindo da plataforma digital. Além deste, nos foi possibilitado pelas entrevistas abertas o acesso as histórias de trabalho dos motoristas 8 e 10, nomeadas como, *“quedas livres e traumáticas na realidade”* sofridas após um acidente de trânsito e na quebra do meio de trabalho, a saber, o veículo, fazendo com que estes motoristas se colocassem a falar sobre o regime de trabalho vigente nas plataformas de transporte de passageiros.

O acesso estas histórias de trabalho narradas pelos motoristas e os comportamentos observados em campo, revelam a consolidação de uma posição subjetiva de natureza frágil e desamparada dos motoristas plataformizados, cuja a falta de representação simbólica faz perdurar a impotência do encontro da produção com a verdade e é incapaz de acender uma descrença sobre a lei que aliena o sujeito.

Seguindo os caminhos abertos por Mendes (2023, p. 110), compreendemos que está na persistência da pergunta demandada ao Outro, que é manifesta no trabalho dos motoristas plataformizados, por meio da anestesia dos motoristas à espera, no blá blá blá dos queixosos e revoltosos, ou mesmo, na continuidade da atividade daqueles que sofreram a “queda livre”, a demonstração da tentativa de obtenção de respostas onde já é sabido que não há, indicando o gozo presente no não saber o que se procura e evidenciando o sintoma exposto na sustentação da ignorância da razão à qual se mantém fixado.

Apesar do desvelamento da criação sintomática feita através do trabalho plataformizado, reveladora da natureza constitutiva infantil do sujeito, que é utilizada de modo perverso pelo discurso capitalista colonial digital em sua tarefa doutrinar corpos de modo servil e débil para agirem em conformidade com a demanda do Outro, consideramos que neste estágio inicial da colonização digital a dominância do discurso capitalista colonial digital não possui total aderência no trabalho do sujeito.

Nos colonizados digitais por conveniência, as imposições de gozo advinda das vozes das plataformas de transporte de passageiros encontram nas respostas de não aceitação dos motoristas plataformizados por qualquer chamado feito pelo aplicativo, e nas tentativas de manipulação do algoritmo por meio do não aceite das corridas como forma de buscar modificar os valores praticados pela empresa-plataforma, o que, por sua vez, nos permite assinalar que, através da estruturação destes comportamentos transgressores, encontram-se expressos os posicionamentos subjetivos reveladores da ainda resistência do não-querer relativa à lei do desejo e sua ética contra a voracidade do supereu que tudo-quer, tudo-pode e tudo-sabe.

Assim sendo, entendemos que na colonização digital por conveniência há a existência de fendas no discurso plataformizado que quando articuladas à fala do trabalhador e manuseadas através do discurso do analista viabilizam o acesso ao sujeito do inconsciente, que resiste mesmo frente as tentativas ditatoriais de amordaçamento e aprisionamento feitas pelas interdições, culpa e pelo supereu. Estas condições identificadas no campo do trabalho digital permitem a instauração da clínica lacaniana formatada por Mendes (2018; 2023) como um instrumento clínico-político de escuta dos trabalhadores plataformizados, capaz de questionar os significantes mestres existentes no discurso capitalista colonial digital e realizar aquilo que nomeamos de *travessia decolonial do sujeito*.

Encontra-se no arranjo operacional analítico feito a partir das fendas estruturadas nas inconsistências do discurso plataformizado, a capacidade da instauração da brecha relativa à produção sintomática que oportuniza, ao mesmo tempo, o acolhimento do colonizado sujeito do trabalho e o início do resgate do sujeito do inconsciente, ligando esse momento inicial da colonização digital do sujeito a instauração do sintoma (Mendes, 2023, p. 113) e ao tempo do insistir, conforme colocado por Mendes (2023, p. 213), onde a pulsão invocante ainda pode ter como destino a sublimação, assinalando nestes movimentos estratégicos como o *ato fundante da travessia decolonial*.

Pautados nas reflexões de Mendes (2023, p. 7) sobre a sublimação, entendemos que para o sujeito colonizado a sublimação emerge como o *primeiro ato da travessia decolonial* rumo ao resgate do sujeito do inconsciente que se encontrava excluído da cena de trabalho por conta da mortificação do trabalho nas plataformas digitais e removido da própria vida pela voracidade do supereu na busca pela satisfação plena. Marcado pela transgressão a lógica colonizadora, o ato sublimatório delimita o gozo, permite a instauração da castração do Outro e intervém na pulsão por meio de um movimento autêntico do sujeito que proporciona aberturas para o desejo.

Está no acesso a brecha sintomática criada e no ato sublimatório transgressor que contraria a lógica colonizadora das plataformas digitais, confeccionadas no processo de análise através da fala

e produzidas por intermédio do uso das fendas existentes no discurso capitalista colonial digital, o resguarde da possibilidade do encontro com a satisfação menos impossível da pulsão e da aproximação com o discurso da histérica relativo à produção de saber sobre o que não é sabido.

O segundo ato da travessia decolonial assenta-se na brecha sinto-mal precipitada no ato fundador que não é retirada, pois esta configura-se como efeito estrutural do sujeito que não cessa de se inscrever, remetendo a realização de um desejo sexual infantil e gerando aderência a um ponto de gozo impossível de ser decifrado. Elevando a brecha sintomática como a expressão deformada do desejo infantil, é feita uma articulação do laço social com o discurso da histérica que possibilita ao sintoma estar no lugar de agente dominante do discurso, resolvendo a questão do desejo interdito, produzindo o saber e realizando furos no discurso totalitário das plataformas digitais de trabalho (Mendes, 2023, p. 114).

Neste momento crucial da *travessia decolonial*, o sujeito passa a questionar o saber mortificante instituído enquanto verdade pela lógica colonizadora das Big Techs, iniciando o trabalho de produzir saídas autênticas que rompam com a repetição incessante no trabalho plataformizado e apontem para o inesperado da criação (Mendes, 2023, p. 117).

O terceiro ato da travessia decolonial, consolida-se a partir invenção da via de acesso rumo ao sujeito do inconsciente, que ocorre no âmbito do par gerado entre o discurso da histérica e o discurso do analista, a condição fundamental para que aconteça uma transformação da posição subjetiva proporcionada pela modificação no lugar do agente do discurso, no qual o sintoma cede o lugar ao desejo (Mendes, 2023, p. 119).

A transformação da posição subjetiva está relacionada com o aparecimento dos flashes da cadeia significante possibilitado pela oferta do lugar do não saber feita pelo analista, permitindo assim que o sujeito realize por meio do trabalho do desejo a produção de uma montagem autoral do Eu que seja fiel a sua fantasia, sendo esta uma prótese utilizada para suprir a falta e restaurar uma função que formaliza artificialmente um saber viver autêntico e sem garantias, marcando assim a passagem do sintoma ao sinthoma (Mendes, 2023, p. 115).

Por meio desta *travessia decolonial do sujeito* apresentada em atos, acreditamos que o resgate do sujeito do inconsciente inserido no interior do trabalho plataformizado possa ser efetivado. Operando primordialmente por meio do reestabelecimento da fala que foi retirada dos trabalhadores plataformizados pelo discurso tirânico imposto pelas empresas-plataforma, o analista escuta o sujeito do trabalho plataformizado em suas histórias individuais e nas histórias de trabalho, considerando a situação social, a cultura e a instituição, forjadas enquanto laço social (Mendes, 2023, p. 93).

No *trabalho vivo* e artesanal da escuta do analista na clínica lacaniana, as vozes do supereu são ensurdecidas e passam a ser realizados lançamentos do sujeito no circuito da pulsão invocante, oportunizando o encontro de caminhos na cadeia significativa do sujeito que proporcionam o resgate da produção singular do desejo, que é sinônimo de sujeito (Mendes, 2023, p. 112), capaz de reconstruir a relação do sujeito com o trabalho.

Desse modo, consideramos que mesmo frente ao(s) sujeito(s) fabricados pelas plataformas digitais de trabalho, existe condições de ofertar a fala e restaurar a palavra ao amordaçado trabalhador plataformizado, por meio do acesso desenvolvido nas fendas do discurso plataformizado, nomeado de *travessia decolonial do sujeito*, fundamentado no dispositivo clínico-político de resgate das singularidades do sujeito desenvolvido por Mendes (2018; 2023).

Partimos então para o segundo grupo do sujeito colonizado, os colonizados digitais por complacência. Este nível superior de colonização digital, discute os motoristas plataformizados que se encontram enodados de maneira psíquica e social a lógica colonizante. Neste segundo estágio da colonização digital não há acesso as fendas existentes no discurso das plataformas digitais que possibilitam o atravessamento.

Forjado no emaranhado discursivo codificado que remete a satisfação absoluta da pulsão, o colonizado digital por complacência está fixado no gozo, pois foi seduzido pelas promessas do capital plataformizado, orquestradas através de imagens acústicas relativas a satisfações e gratificações, criando um efeito de petrificação no sujeito que o torna altamente adaptado a

identidade do trabalhador digital ideal preconizado pelas plataformas, que é indulgente com a lógica colonizante e tolerante com a ética desviante das empresas-plataformas.

Dessa maneira, consideramos que os colonizados digitais por complacência estão vinculados ao tempo do resistir-desistir, descrito por Mendes (2023, p. 213), onde o comando do supereu ordena o gozo a qualquer custo. Por estarem direta e diariamente expostos a artificialidade das vociferações do discurso capitalista colonial digital em sua máxima frequência e potência, os motoristas por complacência, fígados pelo *canto da sereia* do capital plataformizado, se tornaram máquinas, braços automatizados do capital plataformizado.

O avanço do ordenamento neoliberal por meio de dados e de suas tecnologias de tratamento atualizou, ampliou e aprofundou a colonialidade de poder através da imposição de um modelo único de racionalidade, constituído a partir da conduta e do modo de pensar, vinculados a suposição de superioridade do mercado sob os demais aspectos da vida humana, na definição das empresas como elemento crucial da existência e na objetivação da concorrência como o interesse maior dos coletivos humanos. Assim sendo, a colonialidade se fixa por meios materiais, por mentalidades e relações de subordinação, sujeição e inferiorização de modos de vida, de saberes e de conhecimentos (Silveira, 2021).

Por meio da análise dos trechos representativos expostos na tabela 12, evidenciou-se dois aspectos fortemente constatáveis na colonização digital por complacência, a rigidez do supereu (motoristas 1, 6 e 7) e a desvergonha (motoristas 4, 9, 11 e 12). Faces da mesma moeda provocadas pelo discurso capitalista colonial digital e suas práticas mortificantes do trabalho, a rigidez do supereu e a desvergonha são elementos debatidos por Mendes (2023, p. 83) que marcam a presença da mão do grande Outro nos colonizados digitais por complacência, ao qual estes trabalhadores dirigidos pelo tempo da demanda cederam ao seus desejos para se vincularem de maneira irrestrita em nome da segurança, proteção, medo de punição ou de perder o amor daquele que o protege do desamparo, mesmo que este seja constitutivo.

Os colonizados digitais por complacência expõem a vigência dos efeitos do discurso capitalista colonial digital que é o discurso dominante no laço social, e visa tornar o tempo do trabalhador sempre útil e rentável, tentando a todo custo forjar o trabalhador plataformizado enquanto uma empresa, com missão, visão e valor, definidos e operacionalizados em conformidade com as lógicas das plataformas digitais. Tento sua imagem manipulada pelas plataformas digitais de trabalho, baseada em modelos idealizados ligados a perfeição, o midiático trabalhador plataformizado na busca por reconhecimento e afirmação para aquele que supostamente o provem da falta, planeja os seus passos com base nas demandas do grande Outro, fazendo da sua vida uma grande operação matemática, marcada pelo cálculo das suas ações e na publicização dos seus movimentos, e organizada por meio da soma (de dinheiro) e multiplicação (de bens), sem a existência de subtração e com horror a divisão.

De acordo com Mendes (2023, p. 92) estas seriam marcas da recusa da castração e da naturalização da transformação do trabalhador em um ente plataformizado pautado nos imperativos do supereu que tudo-quer, tudo-pode e tudo-sabe. Assim sendo, compreendemos que por meio destes trabalhadores plataformizados, os colonizados digitais por complacência, podemos demonstrar a trajetória antiética da (auto)destruição imposta a classe trabalhadora e a barbárie do modelo predatório-civilizatório pregado no regime capitalista plataformizado.

Considerações finais

Lançando mão de um samba clássico de Adoniran Barbosa (1974), chamado “As mariposas”, como forma de deslindar a relação estabelecida entre os motoristas plataformizados e as plataformas digitais de trabalho e ilustrar os achados evidenciados e discutidos deste estudo, consideramos, apenas a nível de proposta reflexiva, as mariposas como os motoristas e a lâmpada (“lâmpada”, nas palavras do cantor) representando a plataforma de transporte de passageiros. Na canção, as mariposas são atraídas pelo brilho da luz e ficam rodando no entorno da lâmpada no intuito de se aquecerem pois o frio havia chego.

Em um estudo recente de Fabian et al. (2024), este comportamento errático de voo ao entorno de fontes luminosas advindas de fogueiras e lâmpadas, como o observado em mariposas e outros insetos noturnos, não tem relação com uma atração direcionada para a luz, mas são respostas conservadas por estes insetos que sob a luz natural do céu inclinam o dorso em direção ao hemisfério visual mais brilhante, o que ajuda a manter a atitude e o controle de voo adequados.

Porém, sob o efeito de luzes artificiais esta resposta à luz dorsal conservada pode produzir uma orientação de voo de direção ortogonal contínua em torno da luz, gerando o aprisionamento do inseto pela alteração do sentido de orientação vertical que interrompe a capacidade de manter o voo para frente. O efeito de luz artificial desorienta o voo das mariposas que ficam presas como que em um nó, voando ao seu redor, tornando-se vulneráveis aos predadores e candidatas a sofrerem com a exaustão.

O paralelo clarificador promovido pela canção do sambista, acrescido das novidades trazidas pelos novos instrumentos aplicados nos estudos de ecologia sensorial, permite-nos refletir sobre o(s) sujeito(s) das plataformas digitais de trabalho como sendo um produto(s) instaurado(s) pela dinâmica gerada no laço social através das lógicas hiperconectiva, antropofágica, autoexpropriadora e colonizadora, que são presentes no discurso capitalista colonial digital propagandeado de maneira estridente pelas plataformas de transporte de passageiros. Assim, aproximamos aqui as vociferações do discurso dominante e suas distorções provocadas no laço social à irradiação artificial produzida pela lâmpada e seus efeitos inebriantes sob as mariposas que as fazem ficar voando incessantemente.

Diferente das mariposas e de outros insetos noturnos que tem sido capturados em suas trajetórias de voo pelos efeitos artificiais das criações humanas, nas quais as respostas conservadas destes animais os impossibilita de encontrar outras saídas possíveis a não ser esta de se manterem inebriados em um plano de voo ininterrupto por terem se adaptado a buscarem nas luzes das estrelas a atitude e a orientação adequadas, acreditamos que o alinhamento do discurso produzido no universo do *tecnotrabalho* com as questões relativas a precarização do trabalho na atualidade

tenham instaurado um processo um deformativo que tem fabricado sob medida o sujeito encantado, o sujeito evocado, o sujeito algoritmizado e o sujeito colonizado.

Os significantes mestres vociferados pelo grande Outro tem aprisionado este(s) sujeito(s) em uma cadeia significativa que nos é importada do Vale do Silício, de efeitos nefastos para o trabalho e que provoca para o sujeito o apagamento do desejo e a desapropriação do próprio gozo. O gozo no regime normativo do capital plataformizado instituído através do objeto voz e inspecionado severamente pelo gestor supereu, tem tornando o motorista plataformizado uma mariposa exposta a luz artificial.

De maneira semelhante, assim como as mariposas estão impedidas de avistarem outros elementos luminosos de orientação existentes no ambiente, aos motoristas plataformizados está impossibilitado o aparecimento da angústia e impedido o aparecimento da falta constitutiva por conta da arquitetura algorítmica montada pelo trabalho digital que exclui a possibilidade da produção de um saber singular do sujeito no trabalho por toda a paisagem digital criada pela plataforma estar codificada com sentidos empresariais pré-estabelecidos.

É preciso quebrar a lâmpada! Acreditamos que no regime totalitário das plataformas digitais de trabalho não há possibilidade de o sujeito advir, por estar implicado dentro do modelo rígido de trabalho a investida, feita de maneira brutal, sobre a dimensão psíquica da classe trabalhadora. Assim sendo, os achados deste estudo servem para evidenciar a capacidade de encantamento do discurso advindo das plataformas digitais de trabalho e apresentar as lógicas presentes no processo de deformação que está em curso no contemporâneo.

Por meio da compreensão das lógicas das plataformas digitais de trabalho e das entrevistas com os motoristas, nos foi possibilitado a confecção de um arranjo instrumental fundamentado nos escritos de Mendes (2018, 2023). Nesse ponto, apontamos como limitação deste estudo não ter abrangido em escopo a escuta clínica dos trabalhadores plataformizados, assim, recomendamos para os estudos futuros a formatação de propostas que ofereçam escuta aos trabalhadores

plataformizados, como forma ampliar das compreensões da área clínica no campo do trabalho
plataformizado.

Um outro aspecto trazido por este estudo é o cumprimento do papel político de denunciar para a classe trabalhadora os mecanismos colonizantes, as perspectivas contra revolucionárias e a mortificantes do trabalho embutidas nestes gadgets, portadores da marca de seus criadores, que tem cooptado governos e alimentado parte da classe trabalhadora com amor, caridade e esperança.

Referências

Abílio, L. C., Amorim, H., & Grohmann, R. (2021). Uberização e plataformização do trabalho no Brasil: conceitos, processos e formas. *Sociologias*, 23(57), 26–56.

<https://doi.org/10.1590/15174522-116484>

Andréa, C. d'. (2020). *Pesquisando plataformas online: conceitos e métodos*.

EDUFBA. <https://repositorio.ufba.br/ri/handle/ri/32043>

Antunes, R. (2023). Trabalho e (des)valor no capitalismo de plataforma: três teses sobre a nova era de desantropomorfização do trabalho. In: R. Antunes (Eds.), *Icebergs à deriva: o trabalho nas plataformas digitais* (pp. 13–39). Editora Boitempo.

Askofaré, S. (2009). Da subjetividade contemporânea. *A peste: revista de Psicanálise e Sociedade e Filosofia*, 1(1), 165–175. <https://revistas.pucsp.br/index.php/a peste/issue/view/207>

Barbosa, A. (1974). *As mariposas*. Adoniran Barbosa – A música brasileira deste século por seus autores e intérpretes. Warner Music Brasil.

Barbrook, R., & Cameron, A. (1995/2018). A ideologia californiana: uma crítica ao livre mercado nascido no Vale do Silício. (Tradução Marcelo Träsel), *Revista Mute*, 1(3).

<http://cibercultura.fortunecity.ws/vol2/idcal.html>

Bardin, L. (1977). *Análise de conteúdo*. Edições 70.

Birman, J. (2012). *O sujeito na contemporaneidade*. Civilização Brasileira.

Braunstein, N. A. (2010). O discurso capitalista: quinto discurso? O discurso dos mercados (PST): sexto discurso?. *A peste: revista de Psicanálise e Sociedade e Filosofia*, 2(1), 143–165.

<https://revistas.pucsp.br/index.php/a peste/issue/view/850>

Centro Brasileiro de Análise e Planejamento. (2023). Mobilidade urbana e logística de entregas: um panorama sobre o trabalho de motoristas e entregadores com aplicativos (1st ed.).

Cebrap. <https://cebrap.org.br/cebrap-e-amobitec-lancam-estudo-sobre-mobilidade-urbana-e-logistica-de-entregas-no-brasil/>

Cipriano, M. L., & Carniello, M. F. (2018). Economia colaborativa: novos modelos de negócios viabilizados pela comunicação digital. *Comunicação & Informação*, 21(3), 185–206.

<https://doi.org/10.5216/ci.v21i3.53491>

Dardot, P., & Laval, C. (2016). *A nova razão do mundo: ensaio sobre a sociedade neoliberal* (Tradução M. Echalar). Editora Boitempo.

de Reuver, M., Sørensen, C., & Basole, R. C. (2018). The digital platform: a research agenda. *Journal of Information Technology*, 33(2). <https://doi.org/10.1057/s41265-016-0033-3>

Doorn, N. V. (2017). Platform Labor: on the gendered and racialized exploitation of low-income service work in the ‘on-demand’ economy. *Information, communication & Society*, 20(6), 898–914. <https://doi.org/10.1080/1369118X.2017.1294194>

Fabian, S. T., Sondhi, Y., Allen, P. E., Theobald, J. C., & Lin, H. (2024). Why flying insects gather at artificial light. *Nat Commun* 15(689). <https://doi.org/10.1038/s41467-024-44785-3>

Fraser, M. T. D., & Gondim, S. M. G. (2004). Da fala do outro ao texto negociado: discussões sobre a entrevista na pesquisa qualitativa. *Paidéia*, 14(28), 139–152.

<http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=305425354004>

Freud, S. (2020). *Além do princípio de prazer* (Tradução Maria Rita Salzano Moraes). Autêntica. (Obra original publicada em 1920)

Gillespie, T. (2010). The politics of ‘platforms’. *New Media & Society*, 12(3), 347–364. <https://doi.org/10.1177/1461444809342738>

Garcia-Roza, L. A. (2009). *Freud e o inconsciente*. Jorge Zahar Editor.

Goldenberg, R. (2018). *Desler Lacan*. Instituto Langage.

Grohmann, R. (2020). *Os laboratórios do trabalho digital: entrevistas*. Editora Boitempo.

Grohmann, R. (2021, 19 de julho). Os nomes por trás do trabalho plataformizado. *Blog Boitempo*. https://blogdaboitempo.com.br/2021/07/19/os-nomes-por-tras-do-trabalho-plataformizado/?fbclid=IwAR3IpKgMKyuZhlhX_b500WjwEVYd-AVZFH9jCY-Jghe5ZONhA6RDpGzfWIY

Grohmann, R., Pereira, G., Guerra, A., Abilio, L. C., Moreschi, B., & Jurno, A. (2022). Platform scams: Brazilian workers' experiences of dishonest and uncertain algorithmic management. *New Media & Society*, 24(7), 1611–1631. <https://doi.org/10.1177/14614448221099225>

Helmond, A. (2015). A plataformatização da Web: tornando a plataforma de dados da Web pronta. *Mídia Social + Sociedade*, 1(2). <https://doi.org/10.1177/2056305115603080>

Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. (2023). Teletrabalho e trabalho por meio de plataformas digitais 2022. *PNAD contínua*. <https://biblioteca.ibge.gov.br/index.php/biblioteca-catalogo?view=detalhes&id=2102035>

Kemp, S. (2023, 12 de fevereiro). Digital 2023: Brasil. *Datareportal*. <https://datareportal.com/reports/digital-2023-brazil>

Lacan, J. (2008). *Seminário, livro 11: os quatro conceitos fundamentais da psicanálise*. Jorge Zahar Editor. (Obra original publicada em 1964)

Lacan, J. (1998). Posição do inconsciente no Congresso de Bonneval. In: Lacan (Eds). *Escritos* (pp. 843–864), Jorge Zahar Editor. (Obra original publicada em 1960)

Lacan, J. (2006). *Meu ensino* (Tradução André Telles). Jorge Zahar Editora.

Lacan, J. (2022). *R-S-I – Seminário 22* (Tradução Luc Matheron). Fórum do Campo Lacaniano de São Paulo. (Obra original publicada em 1974-75)

Langlois, G., & Elmer, G. (2019). Impersonal subjectivation from platforms to infrastructures. *Media, Culture & Society*, 41(2), 236–251. <https://doi.org/10.1177/0163443718818374>

Laval, C. (2021). Uberização como extensão da racionalidade empreendedora. In: R. Grohmann (Orgs.). *Os laboratórios do trabalho digital: entrevistas* (pp. 101–103). Editora Boitempo.

Lippold, W., & Faustino, D. (2022). Colonialismo digital, racismo e acumulação primitiva de dados. *Germinal: marxismo e educação em debate*. 14(2), 56–78. <https://periodicos.ufba.br/index.php/revistagerminal/article/view/49760>

Marx, K. (2004/1844). *Manuscritos econômicos e filosóficos*. Editora Boitempo.

Manzano, M., Krein, J. D., & Abílio, L. C. (2023). A dinâmica da informalidade laboral no Brasil nas primeiras duas décadas do século XXI. In: R. Antunes (Eds.), *Icebergs à deriva: o trabalho nas plataformas digitais* (pp. 229-248), Editora Boitempo.

Mendes, A. M. (2018). *Desejar, Falar, Trabalhar*. Editora Fi.

Mendes, A. M. (2023). *As galinhas que lutem! O trabalho na clínica lacaniana* [livro eletrônico]. Circuitos edições.

Mendes, R. M., & Miskulin, R. G. S. (2017). A análise de conteúdo como uma metodologia. *Cadernos de pesquisa*, 47(165), 1044–1066. <http://dx.doi.org/10.1590/198053143988>

Morozov, E. (2018). *Big Tech: a ascensão dos dados e a morte da política*. Ubu Editora.

O'Reilly, T. (2005). What is web 2.0: design patterns and business models for the next generation of software. *O'Reilly Network*. <http://oreilly.com/web2/archive/what-is-web-20.html>

Ohara, J. V. C. C., Carvalho, R. T., & Cardoso, J. A. (2021). Caso Uber: A utilização de acordos extrajudiciais como estratégia de litigância na justiça do trabalho. *Anais III Congresso Internacional da Rede Ibero-americana de Pesquisa em Seguridade Social*, 265–287.

<https://revistas.unaerp.br/rede/article/view/2681/1956>

Organização Internacional do Trabalho. (2018). As plataformas digitais e o futuro do trabalho: promover o trabalho digno no mundo digital. *Bureau* Internacional do Trabalho.

Organização Internacional do Trabalho (2021). Perspectivas sociais e de emprego no mundo 2021: o papel das plataformas digitais na transformação do mundo do trabalho. *Bureau* Internacional do Trabalho. https://www.ilo.org/brasilia/noticias/WCMS_792838/lang--pt/index.htm

Owen, T. (2019). Introduction: Why platform governance? In: T. Owen (Ed.), *Models for platform Governance* (pp. 3–6). Centre for International Governance Innovation.

<https://www.cigionline.org/articles/introduction-why-platform-governance/>

Pignot, E. (2023). Who is pulling the strings in the platform economy? Accounting for the dark and unexpected sides of algorithmic control. *Organization*, 30(1), 140-167. <https://doi.org/10.1177/1350508420974523>

Poell, T., Nieborg, D., & van Dijck, J. (2019). Platformisation. *Internet Policy Review*, 8(4). [10.14763/2019.4.1425](https://doi.org/10.14763/2019.4.1425)

Périco, W., & Costa-Rosa, A. (2014). Sujeito, subjetividade e “ciência” em Freud e Lacan: algumas considerações teóricas prévias a uma intercessão-pesquisa no campo da saúde mental coletiva. *Revista subjetividades*, 14(3), 418–432.

http://pepsic.bvsalud.org/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S2359-07692014000300006&lng=pt&tlng=pt

Roudinesco, E., & Plon, M. (1998/1944). *Dicionário de Psicanálise* (Tradução Vera Ribeiro e Lucy Guimarães]. Zahar.

Silveira, S. A. (2021). A hipótese do colonialismo de dados e o neoliberalismo. In: Silveira, S. A., Souza, J., & Cassino, J. F. (Orgs.), *Colonialismo de dados: como opera a trincheira algorítmica na guerra neoliberal* [livro eletrônico] (pp. 33–51). Autonomia Literária.

Soares, M. (2023). Entre o ganho e o game: plataformas da escravidão. In: R. Antunes (Eds.), *Icebergs à deriva: o trabalho nas plataformas digitais*, (pp. 403–422). Editora Boitempo.

Sousa, L. A. de. (2020). Sujeito. In: Marques, A., & Campos, A. S. (Eds.). *Dicionário de filosofia moral e política*. 2. Instituto de Filosofia da Nova <https://doi.org/10.34619/7nyy-5q47>

Tagiaroli, G. (2018, 19 de agosto). Brasil já é o segundo mercado da Uber no mundo, só perdendo para os EUA. Giz_br UOL. <https://gizmodo.uol.com.br/brasil-segundo-mercado-uber-mundo/>

Uber. (2022, 19 de julho). Segurança é a nossa prioridade. <https://www.uber.com/pt-BR/newsroom/seguranca-como-prioridade/>

Uber. (2022, 22 de abril). Código da comunidade Uber. <https://www.uber.com/legal/en/document/?name=general-community-guidelines&country=brazil&lang=pt-br>

Uber. (2022, 27 de outubro). Uber gerou R\$ 36 bilhões de valor para a economia brasileira em 2021. Uber Newsroom. <https://www.uber.com/pt-BR/newsroom/impacto-no-brasil/>

Uber. (2023, 21 de março). Termos gerais de uso. <https://www.uber.com/legal/pt-br/document/?name=general-terms-of-use&country=brazil&lang=pt-br>

Uber. (2023, 1 de novembro). Fatos e dados sobre a Uber. Uber Newsroom. <https://www.uber.com/pt-br/newsroom/fatos-e-dados-sobre-uber/>

Uber. (2023, 22 de maio). Motorista por aplicativo quer manter autonomia no trabalho, mostra pesquisa Datafolha. Uber Newsroom. <https://www.uber.com/pt-BR/newsroom/motorista-por-aplicativo-quer-manter-autonomia-no-trabalho-mostra-pesquisa-datafolha/>

Uber. (2023, 7 de novembro). Uber anuncia resultados do terceiro trimestre de 2023. Uber Investor. <https://investor.uber.com/news-events/news/press-release-details/2023/Uber-Announces-Results-for-Third-Quarter-2023/default.aspx>

Uber. (2024). Dirija quando quiser e ganhe de acordo com suas necessidades. Dirigir. <https://www.uber.com/br/pt-br/drive/>

Uber. (2024a). Requisitos para os motoristas parceiros. Dirigir. <https://www.uber.com/br/pt-br/drive/requirements/>

Uber. (2024b). Quem somos. <https://www.uber.com/br/pt-br/about/?uclid=73e941ff-724e-4860-8c79-c9eebb5e040b>

Weber, M. (2004). *A ética protestante e o "espírito do capitalismo"*. Companhia das Letras. (Obra original publicada em 1904)

van Dijck, J., Poell, T., & de Waal, M. (2018). *The platform Society: public values in a connective world*. Oxford University Press.

van Dijck, J. (2019, 6 de março). A sociedade da plataforma: entrevista com José Van Dijck. Digilabour laboratório de pesquisa. *Entrevistas*. <https://digilabour.com.br/a-sociedade-da-plataforma-entrevista-com-jose-van-dijck/>

van Dijck, J., Nieborg, D., & Poell, T. (2019). Reframing platform power. *Internet policy review*, 8(2). <https://doi.org/10.14763/2019.2.1414>

van Dijck, J. (2022). Ver a floresta por suas árvores: visualizando plataformação e sua governança. *Matrizes*, 16(2), 21–44. <http://dx.doi.org/10.11606/issn.1982-8160.v16i2p21-44>

Vanheule, S. (2016). Capitalist discourse, subjectivity and lacanian psychoanalysis. *Frontiers in psychology*, 7. <https://doi.org/10.3389/fpsyg.2016.01948>

Vasudevan, K. e Chan, NK (2022). Gamification and work games: Examining consent and resistance among Uber drivers. *New media & Society*, 24(4), 866-886.

<https://doi.org/10.1177/14614448221079028>

Vivès, J. (2009). Para introduzir a questão da pulsão invocante. *Revista latinoamericana de psicopatologia fundamental*, 12(2). <https://doi.org/10.1590/S1415-47142009000200007>

Vivès, J. (2019). “Não havia outra escolha possível”: conformismo, conformidade e confirmação – uma abordagem psicanalítica do devir-desistente ou do devir-persistente. *Psicanálise & barroco em revista*, 17(3), 13–30. <https://doi.org/10.9789/1679-9887.2019.v17i3.13-30>

Vivès, J. (2020). “Trabalhe e cale-se”: a voz do supereu e a violência no trabalho. In F. Sousa-Duarte, A. M. Mendes, E. P. Facas (Eds.), *Psicopolítica e psicopatologia do trabalho*, (pp. 91–117), Editora Fi.

Wiener, M. W., Cram, A., & Benlian A. (2023). Algorithmic control and gig workers: a legitimacy perspective of Uber drivers. *European Journal of Information Systems*, 32(3), 485–507.

[10.1080/0960085X.2021.1977729](https://doi.org/10.1080/0960085X.2021.1977729)

Anexo**TERMO DE CONSENTIMENTO LIVRE E ESCLARECIDO**

Você está sendo convidado para participar de uma pesquisa integrante do projeto “Clínica Lacaniana do Trabalho” coordenado pela profa. Dra. Ana Magnólia Mendes (Programa de Pós-Graduação em Psicologia Social, do Trabalho e das Organizações – PPG-PSTO, Universidade de Brasília – UnB) e ministrada pelo discente/pesquisador Paulo César Rodrigues dos Reis Filho (paulo.cesar@aluno.unb.br).

Nosso projeto de pesquisa tem como objetivo geral investigar os trabalhadores brasileiros que exercem suas atividades em plataformas digitais de trabalho. Sua participação nesta pesquisa consistirá em uma entrevista individual com duração de até 40 minutos. As informações obtidas serão confidenciais e asseguramos o sigilo sobre sua participação, não revelando a identidade dos participantes da pesquisa e não veiculando em nenhuma hipótese a imagem dos participantes.

Sua participação é voluntária e a qualquer momento você pode retirar seu consentimento sem prejuízos à sua relação com o pesquisador ou com a Instituição.

Ressaltamos que sua colaboração é muito importante e gostaríamos, portanto, de sua autorização para utilizar as informações passadas por você para fins de pesquisa que podem resultar em elaboração de artigos científicos, trabalhos de conclusão de curso, monografias, dissertações e teses.

Ao assinar este termo, você declara que entendeu os objetivos, riscos e benefícios de sua participação na pesquisa e concorda em participar.

_____(data) de _____(mês) de 2023.

Nome completo: _____

Assinatura: _____