



Teoria marxista da dependência e trabalho plataformizado: Em defesa de certa agenda de pesquisa

Alvaro Tavares¹

Resumo

Este artigo visa sugerir uma abordagem capaz de renovar a teoria marxista da dependência à luz da capacidade deste arcabouço teórico de compreender um ponto limitadamente discutido na literatura sobre uberização do trabalho: a dependência tecnológica como condicionante da superexploração da força de trabalho. Assim, pretendo investigar em que medida a maneira com a qual empresas como a Uber monopolizam a tecnologia que gerencia os/as trabalhadores/as a elas subordinados (os aplicativos de corrida) levam ao aprofundamento de uma tendência estrutural no continente latino americano, o da superexploração da força de trabalho. Por outro lado, tal forma de controle - interpretado aqui como uma reformulação das dinâmicas de dependência dos países periféricos em relação aos países centrais - engendra uma forma de ser específica da luta de classes, que se expressa nas formas com as quais os motoristas, nas organizações que atuam, disputam os usos das infraestruturas tecnológicas que os interpelam. Sugiro que tal disputa pode levar a uma maior capacidade desses motoristas em recompor sua força de trabalho. Por fim, defendo que a etnografia em ambientes virtuais pode ser um método produtivo para acompanhar as mudanças operacionais desses aplicativos que estão inscritas nas contradições imanentes à luta de classes.

Palavras-chave: Mundo do trabalho, Dependência, Tecnologia, Infraestrutura.

Teoría marxista de la dependencia y trabajo de plataforma: en defensa de una determinada agenda de investigación

Resumen

Este artículo pretende sugerir un enfoque capaz de renovar la teoría marxista de la dependencia a la luz de la capacidad de este marco teórico para comprender un punto poco discutido en la literatura sobre la uberización del trabajo: la dependencia tecnológica como condición para el sobreexplotación de la fuerza laboral. Así, me propongo investigar en qué medida la forma en que empresas como Uber monopolizan la tecnología que gestiona a los trabajadores subordinados a ellas (las apps de viaje) conducen a la profundización de una tendencia estructural en el continente latinoamericano, la de la sobreexplotación de la fuerza

¹ Doutorando em Sociologia pelo Programa de Pós-Graduação em Sociologia (PPGS) da Universidade Federal de Pernambuco (UFPE). É Mestre em Antropologia na mesma universidade, e graduado em Ciências Sociais-Bacharelado também pela UFPE. E-mail: alvaroaguilar197@gmail.com

de trabalho. Por outro lado, tal forma de control -interpretada aqui como uma reformulação de la dinámica de dependencia de los países periféricos en relación con los países centrales- engendra una forma específica de ser de la lucha de clases, que se expresa en las formas en que Los conductores, en las organizaciones que actúan, se disputan los usos de las infraestructuras tecnológicas que los desafían. Sugiero que una disputa de este tipo podría conducir a una mayor capacidad de estos conductores para recomponer su fuerza laboral. Finalmente, sostengo que la etnografía en entornos virtuales puede ser un método productivo para seguir los cambios operativos de estas aplicaciones que se inscriben en las contradicciones inherentes a la lucha de clases.

Palabras-clave: Mundo de trabajo, Dependencia, Tecnología, Infraestructura.

Marxist dependency theory and platform work: In defense of a certain research agenda

Abstract

This article aims to suggest an approach capable of renewing the Marxist theory of dependency in the light of the capacity of this theoretical framework to understand a point that has been limitedly discussed in the literature on the uberization of work: technological dependence as a condition for the overexploitation of the workforce. Thus, I intend to investigate to what extent the way in which companies like Uber monopolize the technology that manages the workers subordinated to them (the ride apps) lead to the deepening of a structural tendency in the Latin American continent, that of the overexploitation of the workforce. On the other hand, such a form of control - interpreted here as a reformulation of the dependency dynamics of the peripheral countries in relation to the central countries - engenders a specific way of being of the class struggle, which is expressed in the ways in which drivers, in the organizations that act, dispute the uses of the technological infrastructures that challenge them. I suggest that such a dispute could lead to a greater capacity for these drivers to recompose their workforce. Finally, I argue that ethnography in virtual environments can be a productive method to follow the operational changes of these applications that are inscribed in the contradictions inherent to the class struggle.

Key words: Worlds of work, Dependency, Technology, Infrastructure.

Introdução

A teoria marxista da dependência (TMD) teve incursões hostis na academia brasileira. Seu direito à cidadania foi sucessivamente negado sob argumento de ser uma abordagem pouco científica ou excessivamente militante. A decadência das experiências socialistas e a imposição do neoliberalismo como fim da história radicalizaram essa hostilidade. De fato, este modelo de acumulação pulverizou os vínculos de solidariedade mútua de uma classe trabalhadora que se construiu politicamente no bojo das contradições da industrialização nacional-desenvolvimentista, o que levou menos à estabilização das contradições entre capital

e trabalho do que as levou para um plano cada vez mais mundializado. Em um contexto como esse, não é difícil explicar o porquê de uma abordagem que se dedicou a compreender as especificidades do desenvolvimento brasileiro ter deixado de ser um instrumento vivo de compreensão e atuação política, para se tornar, graças à interpretações mistificadoras e pouco honestas, peça caricata.

Passados mais de trinta anos do “final da história”, as contradições entre centro e periferia se aprofundam nos mais diversos sentidos. De fato, golpes institucionais (velados ou explícitos), espionagem industrial, prisões de lideranças políticas nacionais, processamento de dados de toda a população de um país (manipulados por empresas situadas no centro do capitalismo), fazem algumas das temáticas e conceitos abordados por Ruy Mauro Marini, Vania Bambirra e Theotonio dos Santos inevitavelmente voltarem a reclamar sua voz.

O aprofundamento da precarização do trabalho, motivada, no caso brasileiro, pela aprovação da contrarreforma trabalhista, fez com que um dos principais conceitos da TMD voltassem amplamente à tona, a saber o de superexploração da força de trabalho. Nesse sentido, as abordagens que enfocam este conceito frequentemente apontam para a dimensão negativa da lei do valor - ou seja, a impossibilidade dos trabalhadores reproduzirem a sua própria força de trabalho (LUCÉ, ANO) - e de como tal dimensão é expressa a partir de um mundo do trabalho marcado pelos contratos intermitentes e ausência de vínculo legalmente definido entre trabalhador e empregador, o que inevitavelmente leva a turbidez de responsabilidades no que diz respeito aos direitos dos trabalhadores. No entanto, algumas dessas abordagens acabam por não enfatizar a conexão entre a superexploração e as variadas formas de dependência, um nexos central para o autor que popularizou este conceito, Ruy Mauro Marini (VALÊNCIA & FELIX, 2019; OSORIO, 2018).

De fato, uma abordagem teórico metodológica que busque renovar a teoria marxista da dependência à luz das especificidades que a radicalização do neoliberalismo no Brasil trouxeram à cena precisa, com igual rigor, considerar a dependência (e suas múltiplas formas de expressão) como fator dinâmico da superexploração da força de trabalho.

A difusão das empresas de corrida compartilhada no Brasil ajuda a visualizar esta questão de forma mais clara. Assim, é num contexto no qual tecnologias que facilitam o fluxo de capital transnacionalmente, encurtando a relação espaço-tempo entre cidades, estados e pessoas (HARVEY, 2004) bem como a possibilidade desse capital ser alocado estrategicamente por onde circulam, que empresas como a Uber se expandem e ganham dimensão global, mesmo que de forma diferenciada nos locais que se inserem. Ao mesmo

tempo que é resultado deste processo e das dinâmicas de desregulamentação das relações de trabalho necessárias para sua efetivação, a uberização do trabalho parece “materializar um novo estágio desse processo” (ABÍLIO, 2019, p.2) na medida em que, com uso das plataformas, dispersa o trabalho sem perder o controle sobre ele (ABÍLIO, 2019). De fato, através da utilização de infraestruturas tecnológicas como os aplicativos de corrida, empresas como a Uber estabelecem uma gerência específica da relação de subsunção do trabalho pelo capital de modo que, estando sempre disponível para o trabalho, uma vez que precisam estar conectados aos aplicativos para receberem as viagens, os motoristas têm sua rotina organizada pela maneira como esses aplicativos, através de operações algorítmicas, distribuem as viagens solicitadas pelos passageiros inscritos nos aplicativos. Além de estipularem, sem regras explícitas, os preços de suas viagens (GUERRA & D’ANDREA, 2021)

Embora as abordagens que defendem a uberização como um novo estágio da era da chamada acumulação flexível tragam contribuições centrais para a compreensão do fenômeno (ABÍLIO, 2017; 2018; 2020), faz-se necessário entender como esse ‘novo’ se situa na realidade histórica concreta de países que conviveram estruturalmente com a superexploração da força de trabalho (VALÊNCIA & FELIX, 2019), como é o caso dos países latino americanos. Nesse sentido, se nos países de capitalismo central, o chamado trabalho ‘just in time’ e suas modalidades de recrutamento representam um aumento tanto da extensidade quanto da intensidade do trabalho (MARX, 2015) em relação ao momento pregresso de consolidação da legislação trabalhista, do fortalecimento das organizações e das lutas das classes trabalhadoras deste continente (que serviram de pressão para a construção das políticas de Welfare State) (DARDOT & LAVAL, 2016), nos países latino americanos as novas formas de gestão do trabalho que emergiram com a chamada fase neoliberal do capitalismo se dinamizam de maneira singular com as estruturas dependentes desses países.

De fato, a integração subalterna da América Latina frente os países de capitalismo central, bem como o papel estratégico de suas burguesias na reprodução da forma de ser do capitalismo latino americano produzem impossibilidades estruturais para a melhoria da condição de vida das classes trabalhadoras deste continente (MARINI, 2013; WASSERMAN, 2017). Como aponta a Teoria Marxista da Dependência, uma dessas impossibilidades se expressa na maneira que as burguesias latino americanas compensam a perda de sua competitividade frente as burguesias do imperialismo, e na maior capacidade destas de desenvolver e controlar a tecnologia que subsidia a produtividade do trabalho, tanto retirando

o fundo de consumo do trabalhador quanto aumentando sua rotina de trabalho, de modo a direcionar ambos para o incremento de sua mais-valia. (MARINI, 2013; 2017; LUCE, 2018)

A partir da fase neoliberal, a hegemonia do setor financeiro e o processo de difusão das tecnologias microeletrônicas de gestão do trabalho, as relações de dependência são redimensionadas de modo a criar “novas formas de vinculação da região à economia mundial” (MARTINS, 2011, p. 314), além do reposicionamento da capacidade de incidência das várias frações das burguesias nacionais nas relações de trabalho dos países desta região, com uma perda progressiva de hegemonia da burguesia industrial nesse processo. Desse modo, a capilaridade das empresas como a Uber nas grandes cidades brasileiras e o papel que elas ocupam no aprofundamento da superexploração da força de trabalho são vistos por vários autores como sinais da consolidação desse processo. (MARTINS, 2011; VALENCIA & FELIX, 2019).

Considerando essas questões, o que tentarei fazer neste artigo é propor uma forma de operacionalizar a teoria marxista da dependência para que esta possa servir como arcabouço teórico para a compreensão da uberização no Brasil. Assim, embora esse fenômeno esteja sendo abordado por áreas diversas como a sociologia, geografia, psicologia, direito e economia ainda são escassas as abordagens capazes de mediar analiticamente os conceitos da TMD para que ela seja capaz de ajudar na compreensão de um objeto forjado em um contexto teórico e político distinto daquele em que a TMD emergiu. O desafio é encontrar as conexões analíticas que façam com que uma teoria forjada no bojo das disputas acerca dos rumos do desenvolvimento brasileiro durante os anos 1960 seja capaz de visibilizar as dimensões sociais específicas de uma fração de trabalhadores que vem à tona a partir do aprofundamento do neoliberalismo no Brasil, como é o caso dos motoristas de Uber. Neste artigo, sugiro que é a questão da dependência tecnológica que permite fazer a mediação entre contextos históricos tão diferentes.

Assim, pretendo investigar em que medida empresas como a Uber aprofundam uma tendência estrutural no continente, o da superexploração da força de trabalho, de modo a reposicionar os atores sociais que compõem sua realização. Com isso, pretendo defender, por um lado, que o trabalho plataformizado no Brasil precisa ser compreendido dentro de processos históricos abrangentes. Por outro, evidencio como a integração dependente condiciona as capacidades dos trabalhadores conseguirem, a partir das contradições imanentes à luta de classes, alterarem a forma com a qual os algoritmos dos aplicativos de corrida distribuem aos motoristas local de destino e chegada dos passageiros, bem como valores

recebidos por viagem realizada. Além disso, ofereço um caminho metodológico capaz de fornecer meios para pesquisadores se inserirem nos contextos aos quais os motoristas de aplicativo estão presentes. Aqui, a principal dificuldade é a de interagir com trabalhadores que, devido às longas rotinas de trabalho, pouco tempo tem para se dedicar a um pesquisador.

Nesse sentido, no primeiro tópico pretendo introduzir a teoria marxista da dependência a partir do contexto de sua emergência, bem como na forma com a qual ela foi confrontada desde que o neoliberalismo se tornou em modelo de acumulação globalmente hegemônico. Defendo que o processo de radicalização deste modelo de acumulação no Brasil a partir de 2014 forjou o contexto para que indivíduos que antes obtiveram um carro através das políticas de expansão do crédito do governo Lula (JUNGE & TAVARES, 2020), agora utilizem desses mesmos carros para se tornarem motoristas das grandes empresas de corrida compartilhada.

No tópico seguinte, forneço apontamentos teóricos necessários para a atualização da teoria marxista da dependência para o contexto dos trabalhadores de aplicativo. Tendo sua rotina gerenciada pelo fluxo de informações operadas pelas infraestruturas dos aplicativos de corrida, os motoristas, busco defender, precisam ser compreendidos a partir do metabolismo social que estabelecem com os algoritmos desses aplicativos, esforço que pode revelar qual a forma específica em que a superexploração da força de trabalho (tal como compreendido pela TMD) se expressa para esses motoristas. Assim, defendo que o conceito de infraestrutura (vinda da antropologia das infraestruturas²) pode ser útil para perceber a dialética entre gramática de circulação das informações operadas pelo aplicativo e as possibilidades de reprodução da força de trabalho.

Em seguida, operacionalizo tal sugestão conceitual a partir de uma situação de campo concreta. Desse modo, através da etnografia em ambientes virtuais, demonstro o caminho que segui para poder visualizar a materialização dos conceitos da TMD para o campo de estudos da plataformização do trabalho. Aqui, foi na tentativa de encontrar um motorista de uber que publicize - através de redes sociais como Instagram - algumas das arbitrariedades que a Uber comete com os motoristas, que pude visualizar a luta de classes se expressando através da configuração operacional dos aplicativos de corrida. Isso porque, frequentemente ganhar mais ou menos por corrida realizada guarda uma relação dialética com a possibilidade dos

² Quando o leitor se deparar com o conceito infraestrutura neste trabalho não deve confundi-lo com o uso que certa tradição marxista faz do termo. Ou seja, não deve entender infraestrutura como aquilo que condiciona a superestrutura, sendo aquela as relações de produção e esta os meios de comunicação, o aparelho jurídico e o sistema político. De fato, compreendo infraestrutura como um aparato material que permite com que certas informações circulem através de uma gama variada de atores.

motoristas alterarem os algoritmos desses aplicativos. Interpreto tal dificuldade em acessar e, por conseguinte, alterar tais sistemas operacionais como uma renovação das dinâmicas de dependência tecnológica imanescentes ao capitalismo dependente brasileiro.

Finalizo com algumas reflexões éticas que emergem de minha experiência etnográfica. De fato, este método pode revelar certas tensões entre interlocutores e pesquisadores, que, no caso desta pesquisa, se expressam a partir de concepções distintas acerca do significado social e político do trabalho plataformizado. Desse modo, como parte desses motoristas apresentam uma avaliação que orbita entre a celebração que a autonomia como motorista permite e o reconhecimento da existência de práticas exploratórias, defendo que o pesquisador, menos do que silenciar tais percepções ou apenas relegá-las a uma suposta falsa consciência, deve às assimilar criticamente.

Da burguesia nacional às transnacionais

Nascida a partir da crítica à ideia de que as burguesias nacionais dos países latino americanos poderiam assumir o papel histórico de romper os laços com o imperialismo e construir um capitalismo autônomo em um momento marcado pelo processo de substituição das importações, que impulsionou a industrialização desses países, a Teoria Marxista da Dependência fornece um rico arcabouço teórico, político e organizativo para compreensão e potencial superação do subdesenvolvimento latino americano. Nesse sentido, intelectuais como Ruy Mauro Marini, Vânia Bambirra e Theotonio dos Santos demonstravam, em seus trabalhos, a impossibilidade dos países latino americanos superar o subdesenvolvimento e as relações geopolíticas que o constituem com um protagonismo das burguesias nacionais. Isso porque, segundo eles, não haveria “burguesias internas com vocação anti-imperialista”, mas burguesias que impulsionam “um desenvolvimento associado e integrado ao imperialismo” (LUCE 2018, p.11).

Dessa forma, ao contrário das teses dos principais partidos de esquerda da época que defendiam a importância da burguesia nacional na superação de relações feudais e semif feudais, as identificando como relações pré-capitalistas que poderiam ser superadas através do desenvolvimento de relações plenamente capitalistas³, a TMD defende a tese de

³ Existia um balanço frequente dos intelectuais ligados PCB, partido com grande influência nos movimentos populares à época, de que o Brasil ainda era um país semi-feudal (WASSERMAN, 2017). Desse modo, o

que o aprofundamento das relações sociais capitalistas tinha menos a capacidade de superar um pretense dualismo estrutural dos países subdesenvolvidos do que aprofundar o papel endógeno do imperialismo nas formações econômico-sociais latino-americanas. Nesse sentido, esses autores compreenderam o sistema capitalista como uma totalidade integrada e diferenciada, no qual países latino americanos ocupavam uma posição subalterna na divisão internacional do trabalho ante os países centrais, com a dependência sendo a relação estrutural que liga o desenvolvimento e o subdesenvolvimento capitalista (LUCE, 2018).

De fato, esses autores compreendiam o imperialismo e o desenvolvimento dos países centrais não como mero elemento que estabelece pressão externa aos países latino americanos, mas como fator que se relaciona dialeticamente com o ciclo de reprodução do capital na América Latina, ou seja, como uma relação de força que produz consequências endógenas (MARINI, 2013; LUCE, 2018) seja na realidade produtiva, agrária e industrial, seja na forma em que a dinâmica de exploração do trabalho pelo capital se realiza nos países dependentes. Desse modo, as principais colaborações teórico-conceituais dessa corrente emergem da contradição entre subdesenvolvimento e desenvolvimento⁴, como é o caso de ‘superexploração da força de trabalho’, ‘crise nas fases do ciclo do capital’, ‘transferência de valor como intercâmbio desigual’ e ‘subimperialismo’. É através desses conceitos que eles são levados a concluir acerca da impossibilidade de superação do subdesenvolvimento dentro da ordem capitalista e, influenciados pela experiência da revolução cubana (WASSERMAN, 2017), estabelecem a transição para o socialismo como condição para superar o imperialismo e o subdesenvolvimento.

Criticadas na academia por intelectuais marxistas pela suposta invenção de um “novo modo de produção dependente” (KATZ, 2020), e por teóricos como Fernando Henrique Cardoso e Enzo Faletto, ao questionarem o socialismo como caminho de superação da dependência (CARDOSO & FALETTO, 1970), a TMD teve um ambiente hostil para difusão de suas análises da América Latina e as propostas de superação do subdesenvolvimento. Fora do espaço da academia, esses teóricos eram acusados de não terem sensibilidade à luta política e às possibilidades de construção do socialismo nas

dualismo estrutural foi um termo cunhado para descrever a ambiguidade de um país que tem, por um lado, um setor urbano industrial pungente e, por outro, um setor ligado a estruturas arcaicas associadas ao campo.

⁴ A ideia de que o subdesenvolvimento estava relacionado dialeticamente com o desenvolvimento, era fundamental para se fazer a crítica de que o subdesenvolvimento poderia ser superado pelo desenvolvimento capitalista. Os defensores dessa tese (dentre eles, a CEPAL com intelectuais como Celso Furtado e os intelectuais organicamente ligados ao PCB), evidenciaram, a despeito de suas divergências acerca das possibilidades de construção do socialismo, que os países subdesenvolvidos poderiam alcançar o estágio dos países capitalistas desenvolvidos como uma etapa sucessiva de um processo socialmente planejado.

condições sociais do Brasil, uma vez que, para eles, a posição da TMD em rechaçar a importância das burguesias nacionais para a superação do imperialismo era vista como sinal de uma posição sectária (WASSERMAN, 2017). Após o retorno do exílio em decorrência da repressão militar, que se aprofundou com o golpe de 1964, seus principais teóricos passam por mais um momento de questionamento ao se depararem com a expansão do neoliberalismo e, junto a ele, as teses de 'terceira via' (GIDDENS, 1999). Nesse contexto, o socialismo, forma política da superação do subdesenvolvimento, era cada vez mais questionado vis-a-vis a queda do muro de Berlim e a decadência do bloco socialista.

Se o papel das burguesias nacionais na concretização do golpe de 1964 confirmaram a desconfiança da TMD com as burguesias do continente, as consequências do neoliberalismo e seus processos específicos de expansão e acumulação de capital nos países dependentes demonstram que, a despeito das mediações teóricas necessárias frente ao movimento da realidade concreta, as contribuições da TMD ainda fazem sentido para explicar a exploração da classe trabalhadora no continente e a dependência como condicionante de sua realização.

No caso brasileiro, o período que se deu após a inserção da América Latina no neoliberalismo durante os anos 1990 foi marcado menos por um rompimento estrutural das dinâmicas de acumulação consolidadas nos governos Collor e FHC do que por uma tentativa de amenizar a pobreza extrema por via das políticas redistributivas, aconselhadas por instâncias internacionais, como banco mundial e FMI, tal como vistas durante os governos do Partido dos Trabalhadores (WASSERMAN, 2017; ANTUNES, 2018; MARTINS, 2011). Embora estas políticas tivessem sido importantes para diminuir os índices de pobreza e aumentar as possibilidades de inserção no ensino superior, elas não reverteram o ciclo de acumulação inaugurada na década pregressa que foi marcada pela facilitação de fluxos financeiros, privatização de empresas públicas e desmonte da estrutura produtiva do país frente ao estímulo ao capital financeiro, elementos que atuaram na redefinição das dinâmicas de dependência latino americanas. Tal processo aumentou a capacidade de inserção de multinacionais no país, reduzindo a competitividade tanto de empresas públicas nacionais quanto de empresas privadas do Brasil.

Combinado com o papel limitado do setor industrial na América Latina e no Brasil⁵, a inserção dessas multinacionais é, em grande parte, responsável pela expansão do setor de

⁵ No Brasil, entre 1980 e 1990 observa-se uma redução de 24,7% a 21,3% na presença da indústria metal-mecânica no Pib. Em paralelo, a presença da indústria manufatureira no PIB cai de 33,6% do PIB em 1980 para 19,8% em 2000 (MARTINS, 2011, p.333)

serviços, bem como pelo novo paradigma microeletrônico necessário para a gerência de tal setor. Durante a primeira década do século XXI, uma das principais consequências para as dinâmicas de organização de trabalho dessa expansão foi o crescimento da indústria de call center, como foi detalhadamente descrito por Ruy Braga (2013) em ‘A política do precariado’. Neste livro, Braga descreve como, a partir das dinâmicas de organização do trabalho imanentes a essas empresas, os trabalhadores e trabalhadoras passaram tanto por novas formas de precarização e informalização do trabalho quanto “foram subsumidos a um regime de acumulação mundializado organizado em torno da dominância dos mercados financeiros” (BRAGA, 2013, 186).

Enquanto os anos 1990 marcam o período em que as instituições nacionais foram dinamizadas para inserir o Brasil no novo ciclo de acumulação de capital, o período que inicia em meados de 2015 até os dias atuais pode ser visto, considerando os novos mecanismos de inserção no capitalismo globalizado, como um aprofundamento de tais dinâmicas. De fato, a expansão da chamada economia de compartilhamento no Brasil aparece como uma das manifestações do processo de radicalização das dinâmicas de acumulação próprias da fase de globalização produtiva, uma vez que, com o uso dos aplicativos, empresas como a Uber tanto expandem as possibilidades do controle e gestão do cotidiano dos trabalhadores quanto reduzem de maneira significativa os custos necessários para tal controle⁶, ao mesmo tempo que se mantém plenamente integradas às cadeias globais de valor. No Brasil, o momento em que essas empresas se expandem ocorre justamente em um contexto de ofensiva de desmonte do Estado brasileiro que, no governo Michel Temer (2016-2018), se aprofunda com a privatização de (mais) empresas públicas e a Reforma Trabalhista, responsável por flexibilizar as relações contratuais, bem como as garantias sociais da classe trabalhadora brasileira (ANTUNES, 2018). Aqui, indivíduos que viam suas situações financeiras se complicarem a partir de tal ofensiva, encontravam nos serviços da *Uber* a possibilidade de suavizá-las. De fato, foi justamente a Uber a primeira empresa de serviços de *ride-sharing* (corrida compartilhada) a se popularizar no Brasil. Lançado no país em maio de 2014, o aplicativo se espalhou rapidamente por todas as grandes cidades brasileiras.

Através da dinâmica algorítmica de seus aplicativos, a Uber se utiliza dos serviços de geolocalização (GPS) para conectar passageiros a motoristas, bem como estipular os preços

⁶ Ao fazer isso, como aponta Antunes (2018; 2020), a Uber acaba por se integrar nas cadeias globais de valor de maneira até mais eficaz do que, por exemplo, as indústrias de call center, anteriormente citadas.

que aqueles precisam pagar a estes. Segundo afirma a empresa (UBER, 2018), tal cálculo de preços se dá a partir da relação entre distância percorrida e a intensidade do tráfego no momento em que as viagens são solicitadas, embora tal relação nunca fique clara para os motoristas. Desse modo, como a dinâmica de armazenamento e distribuição de dados da empresa não é aberta aos motoristas - através de dinâmicas de software fechado (SLEE, 2017; MOROZOV & BRIA, 2020) - a incapacidade destes tanto de preverem o quanto irão precisar trabalhar para alcançar suas metas pessoais, quanto questionar o porquê de uma diminuição repentina dos preços das viagens está ensejando embates acerca dos usos dessas infraestruturas tecnológicas. De fato, os conflitos entre as organizações de trabalhadores por aplicativo que querem ter acesso a essas infraestruturas tecnológicas, no sentido de lutar por reduções de horas em labor (como é o caso de organizações como a AMAPE⁷ e da FANMA⁸, ambas responsáveis por organizar e mobilizar paralisações a nível estadual e nacional, respectivamente) e, com isso, questionar a forma privada com a qual essas empresas gerem os dados, revela um terreno singular de expressão da luta de classes, que aqui se corporifica nas disputas acerca das funcionalidades desses aplicativos.

De acordo com a TMD, tais disputas tocam justamente em um ponto central para reprodução do capitalismo dependente latino americano (BAMBIRRA, 2013; MARINI, 2013; MARTINS, 2011), a saber, a incapacidade de atores sociais locais conseguirem acumular força social para terem alguma margem de influência sobre as tecnologias que subsidiam a produtividade do trabalho. Para o contexto em que a TMD foi formulada, tal contradição se expressa na alienação das burguesias locais dos centros de decisão responsáveis por desenvolver as tecnologias que subsidiam a produtividade do trabalho (NEVES & REINECKEN, 2012), enquanto que, na temática da uberização, tal contradição parece se exprimir nos conflitos acerca da operacionalidade dos aplicativos de corrida compartilhada. Assim, sem instituições capazes de controlar a gestão dessas novas infraestruturas a nível nacional, empresas como a Uber aumentam sua capacidade de exploração dos trabalhadores a partir de uma gestão algorítmica apenas visível para os programadores da própria empresa.

Considerando essa discussão, as seguintes questões se colocam: O sistema de software fechado pode ser visto como uma atualização das dinâmicas de dependência tecnológica imanentes a forma de ser do capitalismo dependente latino americano? O controle restrito dos dados dessas empresas aprofundam a superexploração dos trabalhadores inscritos nesses

⁷ Associação de motoristas e motofretistas de Pernambuco.

⁸ Frente de apoio nacional aos motoristas autônomos.

aplicativos? De que modo as organizações de trabalhadores por aplicativo questionam o uso restrito dessas tecnologias que acabam por viabilizar elevadas taxas de mais valia para essas empresas?

Teoria marxista da dependência e Antropologia das infraestruturas: Sugestões para um reposicionamento teórico

Para responder essas questões se faz necessário primeiro detalhar alguns conceitos centrais para a TMD, bem como o contexto em que eles foram desenvolvidos para, em seguida, mostrar quais são as alterações e mediações necessárias para que eles possam ser usados para compreender o objeto aqui proposto. Em seguida, dada a forma que a superexploração se manifesta no atual objeto, se faz também necessário a utilização do conceito de infraestrutura, tal como vista na Antropologia das infraestruturas.

O primeiro desses conceitos é o de superexploração da força de trabalho. Para os autores da TMD, este conceito apreende uma tendência estrutural das dinâmicas de exploração do trabalho pelo capital no continente latino americano que são necessárias para as burguesias latino americanas compensarem a perda de sua competitividade frente às burguesias imperialistas. Aquelas, tendo uma menor valor agregado de suas mercadorias, dada sua menor capacidade de desenvolvimento tecnológico em relação às burguesias dos países centrais, compensam tal diminuição retirando o fundo de consumo e diminuindo o tempo de vida da classe trabalhadora de seu próprio continente (MARINI, 2017). Ou seja, tais burguesias precisam violar a lei de valor, de modo a retirar as possibilidades concretas de a classe trabalhadora reproduzir a sua própria força de trabalho com o intuito de compensar a baixa composição orgânica de capital de seus meios de produção. Como aponta Luce (2018):

Entendemos a superexploração como determinação negativa do valor da força de trabalho, contida no âmbito da lei do valor. É simultaneamente o intercâmbio de equivalentes e sua negação. É simultaneamente o pagamento da força de trabalho próxima de seu valor e o pagamento abaixo de seu valor. É tanto o consumo da força de trabalho em torno de seu valor, quanto seu consumo acelerado, esgotando-a prematuramente. A superexploração é, pois, a agudização da tendência negativa, inscrita na lei do valor. Por isso, enquanto, tendência negativamente determinada, ela exacerba a relação-valor em seus aspectos alienantes. Daí chamamos de determinação negativa do valor da força de trabalho contida na lei do valor. A força de trabalho, na superexploração, além de estar submetida a exploração capitalista nas determinações mais gerais da lei do valor, está também submetida às

determinações específicas desta, sob as quais é agudizada sua tendência negativamente determinada, que atua de modo sistemático e estrutural sob as economias dependentes, provocando o desgaste prematura da força de trabalho e/ou a reposição de seu desgaste de tal maneira em que a substância viva do valor não é restaurada em condições normais (isto é, nas condições sociais dadas), ocorrendo o rebaixamento de seu valor (LUCE, 2018, p.155)

Nesse sentido, dada à concorrência intercapitalista, tal violação atua como um mecanismo de transferência de valor da periferia para o centro, expressa a partir de quatro modalidades:

A superexploração se pode dar mediante quatro formas ou modalidades: a remuneração da força de trabalho por baixo do seu valor (conversão do fundo de consumo do trabalhador em fundo de acumulação do capital); o prolongamento da jornada implicando o desgaste prematuro da corporeidade físico-psíquica do trabalhador; o aumento da intensidade do trabalho provocando as mesmas consequências, com a apropriação de anos futuros de vida e trabalho do trabalhador; e, finalmente, o aumento do valor da força de trabalho sem ser acompanhado pelo aumento da remuneração. (LUCE, 2018, p.205)

Ao observarmos as realidades dos trabalhadores por plataformas, é possível verificar algumas dessas tendências. No entanto, a que terá destaque aqui será o “prolongamento da jornada implicando o desgaste prematuro da corporeidade física-psíquica do trabalhador”, tornando-o incapaz de reproduzir a sua própria força de trabalho. Essa modalidade ganha destaque quando os motoristas de Uber descrevem como precisam, se quiserem fazer uma quantidade mínima de viagens, ter momentos curtos para fazer refeições, bem como horas de sono incapazes de recompor a energia despendida por eles após as longas horas circulando pelos trânsitos das grandes cidades brasileiras. De fato, essa realidade se aprofunda ao considerarmos que sua rotina de desgaste pode ainda se estender devido às flutuações constantes dos preços das viagens (devido ao gerenciamento algorítmico dos aplicativos) que precisam, quando acontecem, vir acompanhadas de mais horas de circulação diária. Nesse sentido, os motoristas, dialeticamente, para conseguirem alcançar suas metas (sujeitas a constantes instabilidades operacionais dos aplicativos) precisam retirar suas próprias condições de autossuficiência no futuro, já que, ao dispendir uma força de trabalho que não terá tempo de ser recomposta, eles aumentam os riscos com acidentes e multas de trânsito. Portanto, o conceito de superexploração da força de trabalho aparece como fundamental para

compreender como se realiza, para os motoristas de Uber, a não recomposição da força de trabalho.

No entanto, segundo a TMD, não faz sentido analisar tal dinâmica abstraindo as condições concretas de integração dependente que caracteriza o papel dos países latino americanos na reprodução do sistema capitalista (OSORIO, 2018). Nesse sentido, a superexploração, dentre outras razões, aparece como uma necessidade vis-a vis a incapacidade das burguesias nacionais em desenvolver tecnologias que possam aumentar o valor agregado de suas mercadorias, tornando-as tanto dependentes de tecnologias produzidas para atender necessidades alheias quanto incapazes de ter margem de controle no desenvolvimento de tal tecnologia.

No atual objeto, a dependência e a incapacidade de controle da tecnologia por certos atores sociais também levam a dinâmicas de superexploração, ainda que conduzidas por burguesias diferentes que se posicionam distintamente na economia-mundo. De fato, se com o neoliberalismo as burguesias industriais tem sua capacidade de atuação nas economias dependentes reduzida, as burguesias responsáveis por conduzir o processo de superexploração passam a ser aquelas que são produtos do processo de globalização produtiva (consideradas como burguesias transnacionais). Aqui, são as empresas de tecnologia do Vale do Silício que ocupam esse papel ao desenvolverem e controlarem as tecnologias que irão gerir as dinâmicas de superexploração e não mais as burguesias dominantes/dominadas, como dito por Bambirra (2013).

Nesse sentido, não podemos compreender o atual objeto através do papel de uma burguesia nacional que media as dinâmicas de superexploração a partir de sua inserção no capitalismo, mas através de empresas de tecnologia que, para viabilizar as condições de obtenção da mais-valia, levam os serviços de seus aplicativos para uma variedade de países. Assim, a dependência e controle tecnológico deixa de ser uma relação entre burguesias e passa a ser diretamente entre empresas multinacionais e a classe trabalhadora uberizada. De fato, as reivindicações por parte desses trabalhadores para alteração da dinâmica operacional dos aplicativos, ao exigir, por exemplo, maiores valores por viagens ou um sistema de vigilância para passageiros que possam cometer arbitrariedades contra os motoristas (GUERRA & D'ANDRÉA, 2021), revelam um processo de reorganização dos atores sociais que tensionam as dinâmicas de dependência. Nesse sentido, vemos uma forma específica de luta de classes que se manifesta na disputa acerca dos usos dessas infraestruturas tecnológicas e, por conseguinte, da capacidade de controle destas pelas empresas. Diante disso, como

aponta a TMD, a superexploração (e seu aprofundamento, estagnação ou retração) precisam ser analisados a partir da intensidade da luta de classes em determinado contexto concreto.

Como afirma Luce:

Definitivamente, a luta de classe não passa ao largo da TMD. Antes ao contrário: seu programa de investigação é presidido pelo objetivo de fazer a rigorosa apreensão do terreno em que ela (a luta de classes) acontece e das transformações que devem se materializar, por obra da atuação consciente da classe trabalhadora, a fim de transcender o jugo da dominação que se vive nas formações econômico-sociais regidas pelas relações de dependência (LUCE, 2018, p.205).

Portanto, observar como a luta de classes se transforma na medida em que os laços de dependência se reconfiguram, é elemento central para compreender as manifestações concretas da superexploração. Aqui, esta última pode ter condições de ser aprofundada a partir do nível de organização e da capacidade de ação das várias organizações que questionam as arbitrariedades dessas empresas e da dinâmica de seus aplicativos. Portanto, superexploração aqui é um conceito que não apenas aponta para as incapacidades dos motoristas de reproduzirem sua própria força de trabalho⁹, mas como essas incapacidades se relacionam dialeticamente com a forma pela qual a luta de classes se manifesta nesses contextos. Como fica cristalizado na disputa pela dinâmica operacional desses aplicativos e, por conseguinte, na capacidade dessas organizações de obterem (ou não) ganhos de renda e proteções como sistemas de fiscalização que dão garantias jurídicas aos motoristas e aumento de taxas por viagens.

Para dar conta de compreender as alterações das dinâmicas operacionais desses aplicativos, possível por dada latência da luta de classes, proponho o conceito de infraestrutura, tal como visto a partir da Antropologia das infraestruturas. Entendo infraestrutura aqui como algo que permite a “reunião de bens, informações, pessoas e ideias” (LARKIN, 2013). Podendo ser uma rodovia que permite a emergência de uma certa lógica de movimentos pelas estradas federais de um país ou um dispositivo tecnológico que organiza as informações distribuídas entre os usuários de um aplicativo, essas infraestruturas:

São redes em construção que facilitam o fluxo de bens, pessoas ou ideias e permitem sua troca no espaço. Como formas físicas, elas moldam a natureza

⁹ De fato, no primeiro volume de *O capital* (2015), Marx já evidencia como na própria lei do valor está contida os elementos de sua própria negação. Uma das grandes contribuições da TMD é evidenciar como essa tendência a negatividade, nos países latino americanos, se associa ao laços de dependência, que estão sempre se reconfigurando.

de uma rede, sua velocidade e a direção de seu movimento, suas temporalidades e sua vulnerabilidade ao colapso.¹⁰ (LARKIN, 2013, p.328).

Assim, autores como Larkin (2013), Bowker et al (2010) e Appel et al (2018), mostram como a categoria infraestrutura pode ser um locus analítico para perceber como o fluxo desses bens, ideias e informações expressam certas moralidades, projetos políticos e ideologias. Sendo algo relacional (STAR, 1999) e mobilizado por sujeitos em certas situações concretas, os autores mostram que é no bojo dessas experiências concretas que é possível perceber tanto os colapsos das infraestruturas (e como sujeitos reais atuam frente a esse colapso) quanto a maneira como atores sociais organizados alteram suas dinâmicas de modo a mostrar que elas nunca estão completamente finalizadas, mas em constante mudança e reformulação.

No atual objeto, as alterações das dinâmicas operacionais das infraestruturas dos aplicativos se realizam a partir da capacidade de organização e da ação política dos trabalhadores uberizados em suas associações e organismos coletivos. Aqui, é a intensidade da luta de classes entre esses trabalhadores e empresas multinacionais como a Uber que nos ajuda a entender que o funcionamento desses aplicativos é menos um dado técnico do que um elemento inscrito nas disputas políticas impulsionadas por certa fração da classe trabalhadora.

Por fim, a assimilação da Teoria Marxista da Dependência como ferramenta de compreensão da uberização se justifica, além dos fatores já mencionados, pela relação entre dependência e luta de classes, tal como ambas se manifestam no atual objeto. Ou seja, se a TMD justificava que a possibilidade de superação da dependência dava-se menos pelo papel de burguesias nacionais do que pela intensidade da luta de classes tal como levada a cabo pela classe trabalhadora de um dado país, aqui é justamente esta classe que tensiona o monopólio da tecnologia (e de seus usos) pelas empresas do imperialismo, de modo a questionar as formas de dependência que permitem a própria exploração de seu trabalho.

Etnografia e os desafios metodológicos para apreender a superexploração

À medida que as modalidades de dependência e, por conseguinte, de superexploração da classe trabalhadora se reconfiguram, também se faz necessário desenvolver metodologias que possam ter a capacidade de apreender a especificidade das formas de sujeição da classe

¹⁰ A tradução do trecho citado foi feita pelo autor.

trabalhadora, bem como os instrumentos de gestão e organização de seu cotidiano. A etnografia, e sua potencialidade de acompanhar tanto as formas de sujeição quanto de resistência aos processos de exploração do trabalho pelo capital tal como elaborado por trabalhadores e trabalhadoras em suas situações concretas de labor, pode dar um horizonte metodológico produtivo para compreender a luta de classes em suas diversas formas de manifestação. De fato, o balanço feito por Ruy Braga (2013) acerca da sociologia do trabalho, demonstra a capacidade da etnografia revelar seja tensões no que concerne a orientações políticas distintas entre os sindicatos de uma determinada indústria, seja nas formas com a qual trabalhadores e trabalhadoras LGBTQIA+ se organizam para construir meios de combater a discriminação por gênero e sexualidade nas salas de atendimento por telemarketing.

No entanto, na medida em que as formas de organização de trabalho, bem como as possibilidades de interação entre os trabalhadores, suas redes de comando e seus espaços de trabalho mudam, a etnografia e os modos de sensibilidade com o campo precisam acompanhar tais alterações. Para apreender as singularidades de um modelo de organização do trabalho tal como feita pelos aplicativos de corrida (que implica na emergência de contextos de isolamento entre os trabalhadores e, com isso, à impossibilidade dos motoristas terem um espaço comum de labor), a etnografia precisa estar atenta para as formas específicas de interação e acompanhamento do cotidiano dos motoristas em seu ir e vir pelas grandes cidades brasileiras. Assim, sendo difícil acompanhar presencialmente as viagens dos motoristas (já que um pesquisador dentro de seus automóveis tornaria seu trabalho inviável), sugiro aqui uma etnografia em múltiplos ambientes virtuais onde os motoristas de Uber estejam presentes.

Ambientes virtuais e a superexploração vista a partir de postagens, repostagens, curtidas e comentários

Em consonância com autores que criticam aqueles que visam compreender as redes sociais como um mero contexto onde interações ocorrem ou como uma ferramenta para compreender outra coisa (MILLER & SLATER, 2004), utilizo aqui a ideia de etnografia em ambientes virtuais a partir de intelectuais que, inspirados nas contribuições de Bruno Latour e Marilyn Strathern, não fazem uma separação entre ‘técnica’, de um lado, e suas ‘explicações sociais’, de outro. Para estes críticos, tal dicotomia, base do pensamento moderno, pressupõe

um mundo de materialidades supostamente dadas e já constituídas, e um outro das representações, do discurso e dos símbolos, aos quais estariam em permanente disputa. Em oposição a tal perspectiva, autores como Rifiotis (2016), Segata (2016) e Miller e Slater (2004) tentam repovoar a cibercultura de modo que as análises de temáticas que envolvem este campo deixem de ter as referidas dicotomias como sua base teórico-epistemológica, e comecem a serem conduzidas por um esforço de rastreamento da ação de humanos e não-humanos como entidades híbridas e em contínuo processo formativo. Nesse sentido, o interesse não seria apenas nas representações e nos sentimentos coletivos dos grupos que estão nesses espaços:

Sabemos que esse debate não se restringe à ciber-cultura, porém, no campo que é o nosso, devemos nos perguntar como integrar a plataforma, a tela, o teclado, o mouse ou o toque na tela, a rede wifi, a eletricidade, a rede física etc, e também as conexões e elementos offline, com aquilo que chamamos de cultura ou sociedade (RIFIOTIS, 2016, p. 140).

Tal perspectiva concede à etnografia a tarefa de criar as condições através das quais tais associações possam ser visualizadas ao meio de um turbilhão de hashtags, marcações, links, propagandas e seguidores que constituem esses espaços. Leitão e Gomes (2017) fornecem uma metáfora produtiva para pensar o rastreo de ambientes sobrecarregados de informações como estes. Para eles, o flâneur, figura arquetípica da modernidade, que traduz em seus movimentos erráticos pela cidade o turbilhão de imagens, opiniões e rumores que marcam as metrópoles europeias no período da revolução industrial, parece ser a metáfora adequada para tornar os actantes que circundam os ambientes virtuais metodologicamente apreensíveis:

Botânico do asfalto, o flâneur adotava a perambulação como modo de conhecimento, como maneira de apreender o espaço citadino, percorrendo seus labirintos. Certas plataformas digitais se oferecem a errâncias virtuais análogas, por suas dinâmicas espaciais, mas igualmente temporais. O tempo do flâneur é o do movimento transitório, fugidio, efêmero, típico das metamorfoses do tecido urbano que só podem ser apreendidas através da flutuação à qual essa figura se dedica. Uma sensibilidade etnográfica transeunte, de idas e vindas, percorrendo caminhos em meio à multidão de imagens e mensagens, pode ser profícua quando acionada na observação de plataformas que tem como característica os trânsitos intensos e a efemeridade (LEITÃO & GOMES, 2017, p. 45).

Fundamental para realizar este esforço é perceber os pontos que permitem a movimentação. Nesse sentido, hashtags, número de seguidores, postagens e repostagens podem ajudar pesquisadores a se movimentar nos referidos ambientes virtuais aos quais

alguns dos motoristas de aplicativo estão presentes. Desse modo, descrever os caminhos que permitem pesquisadores trafegarem entre páginas de usuários, instituições, órgãos de governo e associações da sociedade civil é algo central para tornar metodologicamente apreensível os espaços em que os trabalhadores de aplicativos se fazem presentes.

Aqui, o objetivo é mapear os elementos que constituem a superexploração do trabalho, ou seja, quais são os elementos cotidianos que faz com que esses motoristas não consigam reproduzir a sua própria força de trabalho. Neste trabalho, faço um esforço de mapear as páginas de motoristas que compartilham variadas informações sobre o trabalho enquanto Uber em redes sociais como Instagram no sentido de desvelar seus tempos de trabalho, seus momentos de refeições e descansos, bem como seus horários de sono e identificar se tais jornadas interferem em suas capacidades de realizar suas metas de trabalho. Ou seja, se, por exemplo, uma noite com poucas horas de sono reduz sua produtividade no dia seguinte ou o leva a se envolver em acidentes de trânsito e multas com maior facilidade.

Meu contato inicial com o principal interlocutor de minhas pesquisas (Thiago)¹¹ ajuda a exemplificar o esforço de encontrar e seguir motoristas de aplicativo em específicos ambientes virtuais. Ele se deu após uma busca no Google acerca de figuras no Estado de Pernambuco que já estivessem organizadas em associações de motoristas de aplicativo. Foi a partir desta busca que descobri a AMAPE (Associação de Motoristas e Motofretistas de Pernambuco), onde o referido interlocutor é presidente. Ao perceber que o terceiro link disposto pelo Google sugeria que aquela associação poderia ter uma conta na rede social Instagram e que a partir das interações que usuários fizessem a partir dos posts desta organização eu poderia ser levado a uma figura engajada politicamente, cliquei nele e fui levado até lá.

Este link me levou ao aplicativo Instagram, inicialmente criado para que amigos e familiares compartilhassem entre si fotografias de viagens, reuniões de família, além de ocasiões especiais como festas, bailes de formatura e casamentos, quando foi lançado em 2010. No entanto, como afirma o atual CEO da empresa, Adam Mosseri (RAMOS, 2021), à medida que o aplicativo foi ganhando a adesão de mais usuários, ele deixou de ser apenas uma agregador de fotografias de usuários que as compartilhavam com seus demais seguidores, para assumir novas funcionalidades como o stories (função em que os usuários

¹¹ Antes de se tornar motorista de Uber, Thiago era professor da rede estadual de Pernambuco. Depois de ser demitido assim que a crise econômica que irrompeu no Brasil a partir de 2014, Thiago utilizou seu carro para se inscrever na Uber. De fato, Thiago começou a circular enquanto motorista em 2016 na região metropolitana do Recife e circula até o momento em que este artigo está sendo escrito.

podem compartilhar pequenos vídeos de até 60 segundos, na parte de cima do aplicativo) ou as lives (função na qual os usuários da plataforma ficam ao vivo perante seus usuários). Segundo afirma seu CEO, estas alterações vieram como maneira de potencializar o alcance da progressiva mudança dos usos que os usuários (sendo estes indivíduos, mas também empresas, associações, instituições de estado, sindicatos, partidos políticos) faziam da plataforma, já que ela começou a ser encarada não apenas como forma de acompanhar o cotidiano de familiares e amigos, mas como ferramenta para venda de produtos, serviços, compartilhamento de interesses particulares como moda, cinema ou até agitação política.

A página da AMAPE se adequa a este último propósito. De fato, convocação para mobilizações, parcerias da associação com concessionárias e pedido aos seguidores para dizer o que acham acerca de um aumento do preço da gasolina são alguns dos posts feitos pelo Instagram da associação. Neste sentido, à medida que ia perambulando nesta, notava que boa parte desses posts eram convocados por Thiago, como indica o print 2. Aqui, está reunido postagens que vão do dia 26/08/2021 até o dia 06/11/2021. Dentre os quinze posts feitos pela associação durante este período, seis tinham o protagonismo de Thiago, seja por serem posts diretamente compartilhados do Instagram de meu interlocutor, seja por este último dar recados que eram postados diretamente pela página da AMAPE. Tal recorrência me despertou curiosidade acerca desta figura, que parecia gozar de prestígio perante uma associação responsável por mobilizar e organizar sucessivas paralisações dos trabalhadores de aplicativo¹². Por isso, cliquei em uma das tantas menções ao nome de Thiago no perfil da AMAPE e logo fui adereçado ao seu perfil no Instagram.

¹² Em uma pesquisa exploratória através do Google, notava que o nome da AMAPE sempre era citado quando a busca por "paralisação de aplicativo" era feita por mim.



print 1



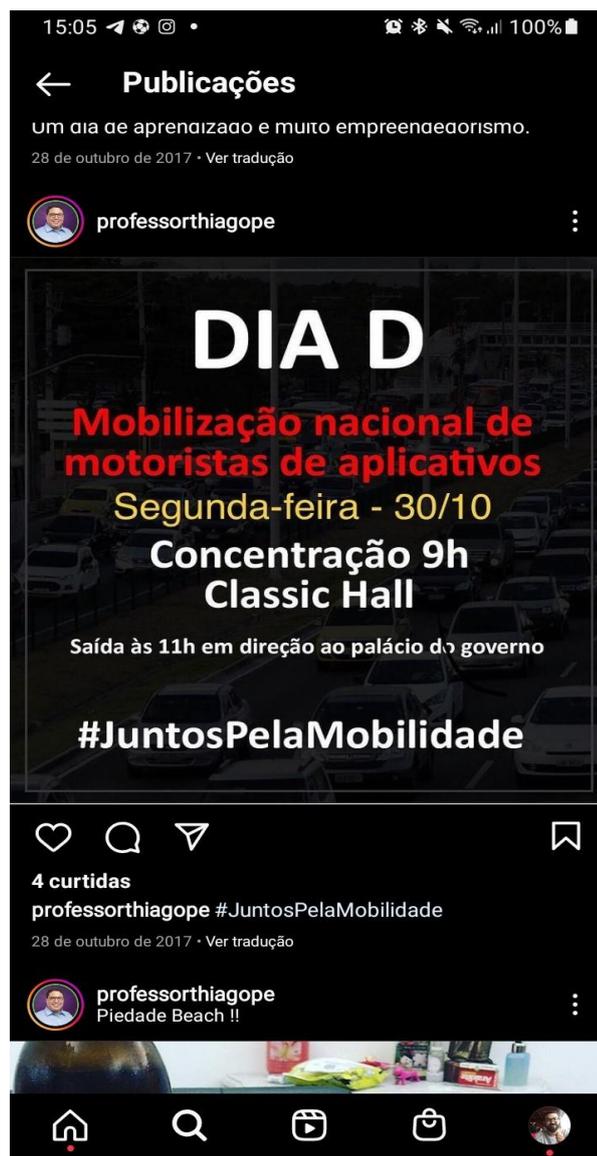
print 2

Aqui, alguns elementos me chamaram atenção. O primeiro deles, era a quantidade de seguidores de Thiago, sobretudo quando comparado a página da AMAPE. Assim, enquanto esta última tinha 1.912 seguidores, a página de Thiago tinha 17.600. Além disso, através de sua bio, descobri tanto que ele era presidente da AMAPE quanto que era aluno do RenovaBr, “escola de formação política que prepara pessoas comuns de diversas origens e posicionamentos para renovar a democracia”, como indica a página do Instagram da própria instituição. Essas constatações apareceram a mim como uma abertura das possibilidades de inserção no campo. De fato, a associação com o Renova parecia a mim como um interesse em abordar as questões dos motoristas de um ponto de vista reivindicativo, o que se comprovou depois que vi, a partir de seus posts no Instagram, que ele também tinha sido candidato a vereador em 2020 pelo partido CIDADANIA, com parte de sua pauta de campanha sendo

adereçada as necessidades concretas dos motoristas de Uber. Além disso, a ampla repercussão de seus posts que pode ser verificada pela quantidade de seus seguidores e pela frequência com a qual estes repostavam os posts de Thiago, ou até pela menção de Thiago em posts de outros usuários quando falavam em algo referente aos motoristas (Thiago faz questão de compartilhar em seu perfil o compartilhamento que outros perfis faziam de seus posts, como indica o print 1) mostrava a mim que as interações possíveis de serem rastreadas a partir de seu Instagram poderiam me fornecer um amplo material etnográfico.

Exibindo uma coca-cola gelada à frente de sua televisão, é no dia 4 de Janeiro de 2012 que Thiago faz sua primeira postagem no Instagram. Daí até 2017 suas postagens parecem não ter um padrão bem definido: fotografias de sua cachorra, de pratos em restaurantes, jogos de futebol, encontros com profissionais da docência (profissão progressa a sua entrada na Uber), viagens com sua filha e esposa, selfies em que só vemos a face do interlocutor, imagens de paisagens e pôr do sol. Com no máximo 20 curtidas, essas postagens raramente são acompanhadas de comentários, que quando acontecem geralmente versam sobre a beleza e harmonia de sua família.

Como mostra o print 3, é no dia 27 de Outubro de 2017 que o interlocutor faz a primeira postagem que envolve a categoria de motoristas de aplicativos. Sem comentários e com apenas 4 curtidas, a postagem já aparece como um ensaio de como vai ser a aparência de seus posts no futuro: uma convocação para a mobilização nacional dos motoristas de aplicativo, fornecendo a seus seguidores data, local e horário do acontecimento.



print 3

Entre esta postagem e a próxima envolvendo os motoristas passaram-se exatos dois meses, quando Thiago posta um vídeo em que ele aparece convocando “os parceiros e parceiras” a se opor a um projeto de lei que, segundo o interlocutor, foi proposto pelo Deputado Federal Carlos Zaratinni, do PT de São Paulo, com o intuito de proibir a circulação dos motoristas em todo o território nacional. Com uma música em teclado que parecia vir de um filme de terror, Thiago afirma que Zaratinni é “contra os aplicativos, contra seu direito de escolha, contra você (“os parceiros”) trazer renda para sua família”. Com 236 visualizações até o momento em que escrevo estas linhas, esta postagem é o primeiro de uma série de vídeos em que Thiago fala de reajustes das tarifas dos aplicativos, convocando os motoristas a ficarem atentos ao que ele julga ser uma arbitrariedade, além de outras na qual ele comemora

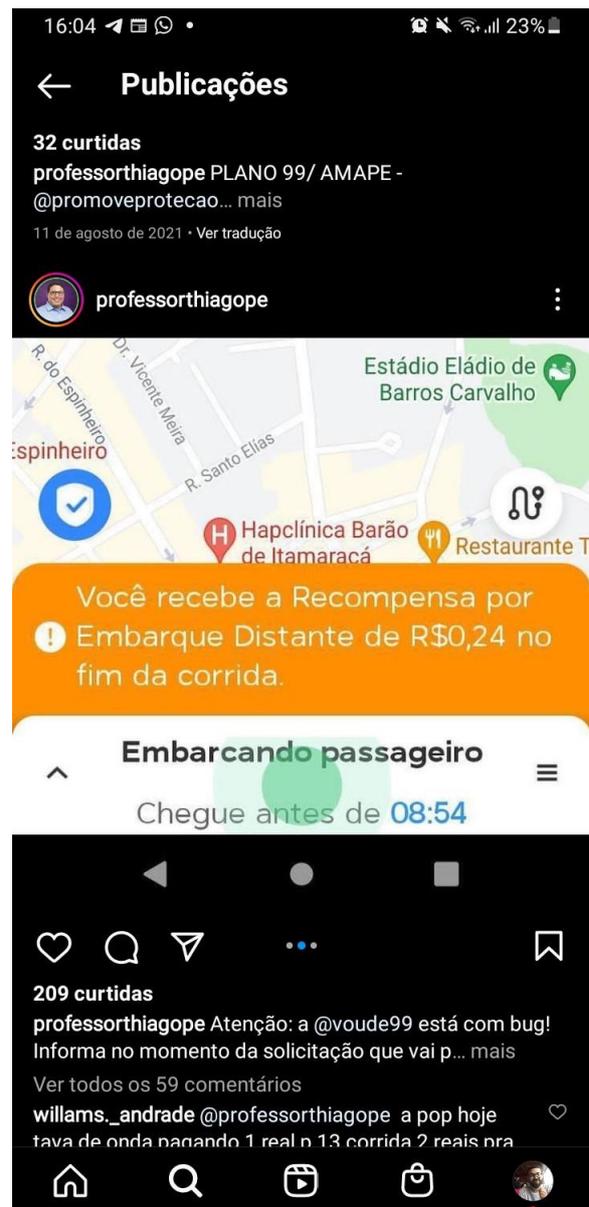
a derrota do projeto previamente proposto pelo deputado do PT. Mesmo que ainda intercalando com fotografias de sua família, o fluxo de postagens sobre os motoristas de aplicativo aumenta cada vez mais a partir desses vídeos.

Dentre os tipos de postagens que podem ser vistas no Instagram de Thiago, boa parte delas versam sobre as arbitrariedades cometidas pela Uber. De fato, a rede social de Thiago serve como um canal para informar sobre potenciais riscos que os motoristas podem se deparar em suas interações com o sistema operacional dos aplicativos de corrida.

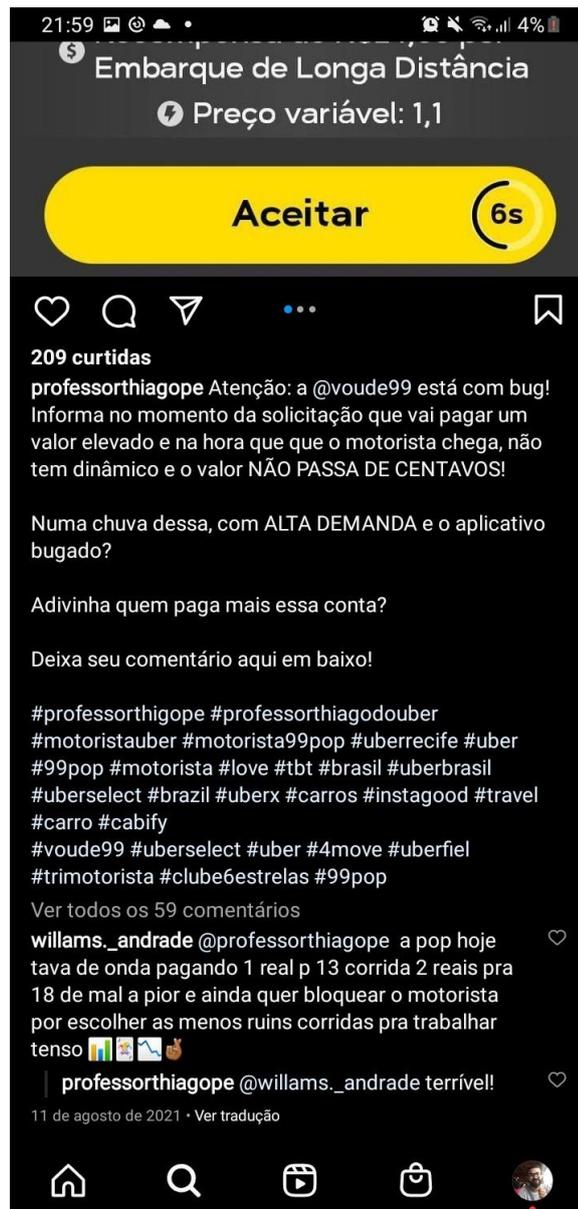
É o que mostra o post presente nos prints 4, 5 e 6. Aqui, Thiago alerta sobre o que ele mesmo chama de um bug no aplicativo 99. Nesse dia, devido a alta demanda de viagens, a 99 anuncia que dará recompensas para os motoristas que decidiram aceitar viagens, como indica o print 4, onde vemos uma recompensa de 24 reais pelo fato de Thiago ter aceitado uma viagem caracterizada como “embarque de longa distância”. De fato, como no dia dessa viagem (11 de Agosto de 2021, como indica o print 6) Recife passava por uma forte chuva, que acabou por provocar alagamentos em vários territórios da cidade (TERCEIRO, 2021), recompensas como as oferecidas a Thiago era uma forma da 99 compensar pelos riscos de trafegar pela cidade em tal condição. No entanto, uma vez aceita, as recompensas se mostraram consideravelmente menores, como mostra a segunda imagem de seu post (print 5), quando evidencia uma recompensa de apenas 24 centavos para meu interlocutor. É o que confirma um outro motorista em um dos comentários do mesmo post, ao relatar sua experiência nesse dia (print 6). Semelhante a de Thiago no que diz respeito a falta de simetria entre demanda por passageiros e valores por viagens, este último vai mais longe ao afirmar que uma tentativa de desviar desses bugs podia vir acompanhada de potenciais bloqueios. Esses posts, bem como as interações em seus comentários, apontam um incoformismo generalizado: bloqueios arbitrários, funcionalidades vantajosas apenas para passageiros e defeitos infraestruturais não recompensados pelas empresas.



print 4



print 5



print 6

No limite, tais deficiências das infraestruturas operacionais dos aplicativos vão processualmente erodindo a renda desses motoristas de modo a sujeitá-los a longas rotinas para recuperar esses sucessivos defeitos, algo que também aparece em boa parte das outras postagens de Thiago. Do mesmo modo, esses mesmos motoristas se mostram mobilizados no sentido de questionar tais defeitos, bem como os baixos repasses feitos pela Uber após a realização das viagens, como mostra o print 3.

Aqui, a capacidade desta categoria de trabalhadores enfrentarem o fechamento operacional desses aplicativos - projetados a partir de sistemas com software fechado - pode revelar, por um lado, que esses últimos não são apenas objetos técnicos e imparciais e, por

outro, que esses trabalhadores podem ter a capacidade de alterar a configuração algorítmica desses aplicativos através de sua capacidade de organização e ação.

Do ponto de vista metodológico, tais questões apontam para a necessidade de mapear os caminhos que permitem enxergar a superexploração da força de trabalho a partir de contextos concretos. Aqui, tal esforço precisa se traduzir em uma mediação dialética entre processos gerais - como o papel de elites transacionais na reprodução do capitalismo dependente brasileiro - a processos locais e específicos - como a forma com a qual motoristas de aplicativo desenvolvem mecanismos para alertar uns aos outros acerca das arbitrariedades cometidas pela Uber em seus aplicativos de corrida.

Considerações finais

Neste artigo, fiz um esforço de mostrar as possibilidades de renovação da teoria marxista da dependência à luz da potencialidade deste arcabouço teórico de ressaltar um ponto limitadamente discutido por aqueles que buscam compreender a uberização no Brasil, a saber a dependência tecnológica como condicionante da superexploração da força de trabalho. Também mostrei caminhos para visibilizar metodologicamente este conceito, assimilando as dificuldades para interagir com os motoristas de uber como constitutivo deste esforço.

Termino com algumas considerações sobre as potenciais dissonâncias políticas entre interlocutores e pesquisadores. Um leitor atento certamente percebeu que o interlocutor que fiz aqui referência está organicamente associado a organizações de caráter liberal, como é o caso do Renova BR e do partido CIDADANIA. Assim, como sopesar um arcabouço teórico de clara orientação socialista como é o caso da TMD, com interlocutores como Thiago, que tem uma associação ideológica situada em polo oposto? Em nome do rigor teórico, até que ponto é eticamente factível atribuir uma potencial visão de mundo contrastante dos interlocutores à invisibilidade? Tais perspectivas contrastantes podem contribuir no entendimento do que os motoristas entendem como sendo aquilo que consideram como básico para que possam reproduzir sua força de trabalho? O que a classe trabalhadora atual entende como sendo o mínimo para se reproduzir materialmente? De que modo este entendimento está relacionado com as distintas histórias de vida de cada um dos/das motoristas?

Para o caso de Thiago, como indica algumas entrevistas semi estruturadas feitas depois que entrei em contato com ele através do Instagram, suas respostas a estas perguntas frequentemente versam sobre sua decepção com uma ocupação menos flexível, como é o caso

de quando foi professor da rede estadual de ensino de Pernambuco, profissão pregressa à sua entrada na Uber. No entanto, os baixos valores repassados pelas empresas de aplicativo fizeram com que a possibilidade de ter controle sobre sua própria rotina (algo frequentemente celebrado por ele) seja colocado em segundo plano, sobretudo quando eu o questiono sobre algumas das arbitrariedades que expus ao longo deste artigo, o que o leva a admitir que "hoje o motorista de aplicativo é sensivelmente explorado".

De toda forma, tanto a partir do Instagram de Thiago quanto a partir de entrevistas que fiz individualmente com ele, nunca é possível chegar a uma conclusão uníssona sobre suas percepções enquanto motorista de aplicativo. De fato, elas frequentemente são demonstradas através de um amálgama entre sua história de vida, suas postagens no Instagram e o tipo de pergunta que eu o faço.

Nesse sentido, um dos principais desafios para o restabelecimento da teoria marxista da dependência enquanto instrumento tanto de compreensão quanto de organização da classe trabalhadora é assimilar os múltiplos sentidos dessas contradições.

Referências

ABÍLIO, Ludmila. **Uberização do trabalho**: A subsunção real da viração. Site Passapalavra/ Blog da Boitempo, 2017.

_____. **Uberização e viração**: mulheres periféricas no centro da acumulação capitalista. Revista Margem esquerda, São Paulo, Brasil: Boitempo, n.31, pp. 54-61, 2018.

_____. **Uberização**: Do empreendedorismo para o autogerenciamento subordinado. Revista Psicoperspectivas, vol.18, n.03, p. 41-51, 2019.

_____. **Plataforma digitais e uberização**: Globalização de um sul administrado? Contracampo, Niterói, v. 39, n.1, abr-jul/2020, pp. 12-26, 2020.

ANTUNES, Ricardo. **O privilégio da servidão**: o novo proletariado de serviços na era digital. São Paulo, Brasil: Boitempo, 2018.

ANTUNES, Ricardo & FILGUEIRAS, Vitor. **Plataformas digitais, Uberização do trabalho e regulação no Capitalismo contemporâneo**. Contracampo, Niterói, v. 39, n. 1, p. 27-43, abr./jul. 2020.

APPEL, Hannah & ANAND, Nikhill & GUPTA, Akhil. "Temporality, politics, and the promise of Infrastructure" in **The promise of Infrastructure**. Westchester, United States: Duke University Press, 2018.

BAMBIRRA, Vânia. **Capitalismo dependente latino americano**. Florianópolis: Editora Insular, 2013.

BOWKER, Geoffrey C & BAKER, Karen & MILLERAND, Florence & RIBES, David. Toward information infrastructure studies: Ways of knowing in a networked environment. J. Hunsinger et al. (eds.), **International Handbook of Internet Research**, 97 DOI 10.1007/978-1-4020-9789-8_5, C Springer Science+Business Media B.V, 2010.

BRAGA, Ruy. **A política o precariado**: Do populismo à hegemonia lulista. São Paulo, Brasil: Boitempo, 2013.

CARDOSO, Fernando Henrique, FALETTO, Enzo. **Dependência e desenvolvimento na América Latina**: Ensaio de interpretação sociológica. Rio de Janeiro: Zahar Editores, 1970.

DUTRA, Renata & COUTINHO, Raianne. Aceleração social, uberização e pandemia: quem precisa do direito do trabalho? *Direito.UnB - Revista de Direito da Universidade de Brasília*, v. 4, n. 2, p. 198-223, 31 ago, 2020.

GIDDENS, Anthony. **A terceira via**: Reflexões sobre o impasse político atual e o futuro da social-democracia. Rio de Janeiro: Record, 1999.

GROHMANN, Rafael. **Os laboratórios do trabalho digital**. São Paulo: Boitempo, 2020.

GROHMANN, Rafael; GRAHAM, Mark. **É possível trabalho decente em plataformas digitais?** Disponível em: <https://pp.nexojornal.com.br/ponto-de-vista/2021/%C3%89-poss%C3%ADvel-trabalho-decente-em-plataformas-digitais>. Acesso em: 18 de setembro de 2021. 2021.

GUERRA, A. & D'ANDRÉA, C. 2021. **Dimensões algorítmicas do trabalho plataformizado**: cartografando o preço dinâmico da Uber. *E-Compós*, [S. l.], v. 24, 2021.

HARVEY, David. **Condição Pós-Moderna**. 13 ed. São Paulo: Edições Loyola, 2004.

JUNGE, Benjamin & TAVARES, Álvaro Prado Aguiar. 2020. Subjetividades móveis: sentidos de periferia e percepções da crise entre motoristas de uber em Recife. **Novos estud. CeBRAP** São Paulo, v39n01, 103-123, JAN.–ABR, 2020.

KATZ, Claudio. **A teoria da dependência**: 50 anos depois. São Paulo: Expressão Popular, 2020.

LAVAL, Cristian & DARDOT, Pierre. **A nova razão do mundo**: Ensaio sobre a sociedade neoliberal. São Paulo, Brasil: Boitempo, 2016.

LARKIN, Brian. The politics and the poetics of infrastructure. **Annu. Rev. Anthropol.** 2013.42:327-343, 2013.

LUCE, Mathias Seibel. **Teoria Marxista da Dependência**: problemas e categorias. Um visão Histórica. São Paulo: Expressão Popular, 2018.

MARTINS, Carlos Eduardo. **Globalização, Dependência e Neoliberalismo na América Latina**. São Paulo: Boitempo Editorial, 2011.

MARINI, Ruy Mauro. **Subdesenvolvimento e Revolução**. Florianópolis: Editora Insular, 2013.

_____. Dialética da Dependência. **Germinal: Marxismo e Educação em Debate**, Salvador, v. 9, n. 3, p. 325-356, dez. 2017.

MARX, Karl. **O Capital: Crítica da Economia Política: Livro I: O processo de produção do capital**. São Paulo: Boitempo editorial, 2015.

MOROZOV, E. & BRIA, F. A cidade inteligente. **Tecnologias urbanas e democracia**. São Paulo: Ubu, 2020

NEVES, Lafaiete Santos & REINECKEN, Daniela Prado Damasceno Ferreira. A dependência tecnológica segundo a dialética da dependência de Ruy Mauro Marini. in: **Desenvolvimento e Dependência: atualidade do pensamento de Ruy Mauro Marini**. Curitiba: Editora CRV, 2012.

OLIVEIRA, Flavia Manuella Uchôa de. **Saúde do trabalhador e o aprofundamento da uberização do trabalho em tempos de pandemia**. Revista Brasileira de Saúde Ocupacional, v. 45, 2020.

OSORIO, Jaime. Sobre superexploração e capitalismo dependente. **Caderno CRV**, Salvador, v.31, n. 84, p. 483-500, Set./ Dez. 2018.

RAMOS, Guilherme. **Instagram não é mais apenas um App de fotos, diz chefe da rede social. Techtudo**, 2021. Disponível em: <https://www.techtudo.com.br/noticias/2021/07/instagram-nao-e-mais-um-app-de-fotos-diz-chefe-d-a-rede-social.ghhtml>. Acesso em 04/07/2022

SILVA, T. “Racismo algorítmico em plataformas digitais: Microagressões e discriminação em código”. In SILVA, T. (ed.): **Comunidades, algoritmos e ativismos digitais: Olhares afrodiáspóricos**, pp. 120-137. São Paulo, Brasil: Literarua, 2020.

SOARES, Pollyana Esteves; ARAÚJO, Andrea Cristina Marques de; PEREIRA, Emilia de Fatima da Silva Pereira. A invisibilidade das entregadoras de aplicativo: A uberização como elemento de precarização da divisão sexual do trabalho. **Brazilian Journal of Development**, Curitiba, v.7, n.5, p.51611-51641. may, 2021.

SLEE, T. **Uberização: A nova onda do trabalho precarizado**. São Paulo: Elefante, 2017

TAVARES, Álvaro Prado Aguiar. Aplicativo de Corrida Compartilhada como Infraestrutura: Por uma nova forma de compreender a circulação de pessoas. **Revista ANTHROPOLÓGICAS** Ano 24, 31(2): 200-227, 2020.

TERCEIRO dia seguido de chuvas fortes causa alagamentos e complica o trânsito no Grande Recife. **G1 Pernambuco**, 2021. Disponível em: <https://g1.globo.com/pe/pernambuco/noticia/2021/08/11/terceiro-dia-seguido-de-chuvas->

fortes-causa-alagamentos-e-complica-o-transito-no-grande-recife.ghtml Acesso em: 11/07/2022

UBER. **Veja como calcular o valor de uma viagem com a Uber.** Disponível em: <https://www.uber.com/pt-BR/blog/como-calcular-valor-uber/>. Acesso em: 22/09/2021. 2018.

VALENCIA, Adrian Sotelo & FELIX, Gil. **A superexploração do trabalho:** Uma perspectiva da precariedade e da condição proletária a partir da teoria da dependência. Nueva Época. Número 23, 2019

WASSERMAN, Claudia. **A teoria da dependência:** do nacional-desenvolvimentismo ao neoliberalismo. Rio de Janeiro. Brasil: FGV editora, 2017.