

**UNIVERSIDADE FEDERAL DE MINAS GERAIS**  
**Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas**  
**Programa de Pós-Graduação em Ciência Política**

Letícia Birchal Domingues

**DINÂMICAS DE AÇÃO COLETIVA DOS ENTREGADORES POR APLICATIVOS**  
**NO BRASIL: do “corre” cotidiano à regulamentação da atividade**

Belo Horizonte

2024

Letícia Birchal Domingues

**DINÂMICAS DE AÇÃO COLETIVA DOS ENTREGADORES POR APLICATIVOS  
NO BRASIL: do “corre” cotidiano à regulamentação da atividade**

Tese apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Ciência Política da Universidade Federal de Minas Gerais, como requisito parcial à obtenção do título de Doutora em Ciência Política.

Orientador: Prof. Dr. Ricardo Fabrino Mendonça.

Belo Horizonte

2024

320 D671d 2024	<p data-bbox="510 1292 1246 1332">Domingues, Letícia Birchal.</p> <p data-bbox="510 1332 1246 1467">Dinâmicas de ação coletiva dos entregadores por aplicativos no Brasil [manuscrito] : do “corre” cotidiano à regulamentação da atividade / Letícia Birchal Domingues. - 2024.</p> <p data-bbox="510 1467 1246 1512">295 f. : il.</p> <p data-bbox="510 1512 1246 1556">Orientador: Ricardo Fabrino Mendonça.</p> <p data-bbox="510 1590 1246 1668">Tese (doutorado) - Universidade Federal de Minas Gerais, Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas.</p> <p data-bbox="510 1668 1246 1713">Inclui bibliografia.</p> <p data-bbox="510 1747 1246 1881">1. Ciência política – Teses. 2. Trabalho – Teses. 3. Movimentos sociais. I. Mendonça, Ricardo Fabrino. II. Universidade Federal de Minas Gerais. Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas. III. Título.</p>
----------------------	---



UNIVERSIDADE FEDERAL DE MINAS GERAIS

## ATA

FAFICH - COLEGIADO DE PÓS-GRADUAÇÃO EM CIÊNCIA POLÍTICA - SECRETARIA

### ATA 15ª/2024 DA DEFESA DA TESE DA ALUNA LETÍCIA BIRCHAL DOMINGUES

Realizou-se, no dia 01 de agosto de 2024, às 09:00 horas, na Sala da Congregação, da Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas, da Universidade Federal de Minas Gerais, a defesa da tese, intitulada "Dinâmicas de ação coletiva dos entregadores por aplicativos no Brasil: do "corre" cotidiano à regulamentação da atividade", elaborada e apresentada por LETÍCIA BIRCHAL DOMINGUES - número de registro 2020678815, graduada no curso de DIREITO. A defesa é requisito parcial para a obtenção do grau de Doutora em CIÊNCIA POLÍTICA, e foi submetida e analisada pela seguinte Comissão Examinadora: Prof. Ricardo Fabrino Mendonça - Orientador (DCP/UFMG), Profa. Luciana Ferreira Tatagiba (UNICAMP) - Videoconferência, Profa. Marisa Von Bulow (UnB) - Videoconferência, Prof. Marco Antônio Sousa Alves (DIREITO-DIT/UFMG), Prof. Francisco Mata Machado Tavares (UFG) - Videoconferência. A Comissão considerou a tese APROVADA. Finalizados os trabalhos, lavrei a presente ata que, lida e aprovada, vai assinada eletronicamente pelos membros da Comissão. Belo Horizonte, 01 de agosto de 2024.



Documento assinado eletronicamente por **Marisa Von Bülow, Usuário Externo**, em 01/08/2024, às 15:58, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 5º do [Decreto nº 10.543, de 13 de novembro de 2020](#).



Documento assinado eletronicamente por **Francisco Mata Machado Tavares, Usuário Externo**, em 01/08/2024, às 19:04, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 5º do [Decreto nº 10.543, de 13 de novembro de 2020](#).



Documento assinado eletronicamente por **Marco Antonio Sousa Alves, Professor do Magistério Superior**, em 02/08/2024, às 06:26, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 5º do [Decreto nº 10.543, de 13 de novembro de 2020](#).



Documento assinado eletronicamente por **Ricardo Fabrino Mendonca, Professor do Magistério Superior**, em 02/08/2024, às 09:01, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 5º do [Decreto nº 10.543, de 13 de novembro de 2020](#).



Documento assinado eletronicamente por **Luciana Ferreira Tatagiba, Usuário Externo**, em 03/08/2024, às 19:47, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 5º do [Decreto nº 10.543, de 13 de novembro de 2020](#).



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site [https://sei.ufmg.br/sei/controlador\\_externo.php?acao=documento\\_conferir&id\\_orgao\\_acesso\\_externo=0](https://sei.ufmg.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0), informando o código verificador **3426333** e o código CRC **F6F81329**.

---

**Referência:** Processo nº 23072.242713/2024-86

SEI nº 3426333

*À Cora, pequena revolução.*

## AGRADECIMENTOS

Quando comecei meu percurso de pesquisadora, ainda na graduação, procurava traços, brechas e práticas revolucionárias. Mal sabia eu que encontraria revolução, justamente, no meu doutorado. Não por causa do meu tema de pesquisa, mas por ter me tornado mãe da Cora. Com a força da vida nova e de todo um porvir, Cora revolucionou minha existência e reconfigurou os arranjos prévios. Impossível começar esses agradecimentos por outro caminho que não seja por ela. Obrigada, filha, por trazer o amor, o fazer coletivo e o futuro para o centro.

Ao André, agradeço o compartilhamento do cuidado de nossa filha. Por me ajudar a encontrar meus caminhos nos momentos mais perdidos e me lembrar, sempre, de que ter paciência é essencial. Além disso, por ouvir minhas reflexões e dúvidas no percurso de pesquisa, tornando-se um importante interlocutor do que foi produzido aqui.

A tarefa de fazer essa tese não teria sido solitária, mas também é a maternidade que torna essencial evidenciar todo o trabalho de cuidado que foi necessário para que eu pudesse realizá-la. Tecer redes de apoio para compartilhar tarefas e fortalecer o amor foi prova viva de que criar as novas gerações não pode ser tarefa individual ou restrita às mulheres e mães. Tem sido uma forma de tentar, na prática, desvencilhar de armadilhas neoliberais e colocar o cuidado no cerne das questões sociais. Obrigada a cada pessoa que participa dessa rede e que tentarei nomear ao longo do texto.

Começo por meus pais, Telma e Ivan, por terem apoiado minha escolha pelo percurso acadêmico, dando valiosas dicas e conversas nesse caminho. Nem todo mundo tem a sorte de ter pais filósofos (e *gourmets*). E por terem assumido integralmente os papéis de Vovó Tetei e Vovô Van, garantido as quartas-feiras (e tantos outros dias) em que eu podia escrever até mais tarde, além dos vales-nights, e por formarem um belo laço com a neta.

Aos padrinhos, Zoe, Bicalho, Luís e Luiza, agradeço pelos inúmeros encontros nos quais o doutorado e a Cora eram temas inter cruzados. Pelo cuidado comigo e com a pequena. E pela alegria dela crescer tendo vocês e seus filhos, Ceci e Dimi, como referência.

À tia Paula, tio Beto, Taís e Gustavo, que ficaram tantas vezes com a Cora, inclusive para que eu pudesse ir para o Encontro da ANPOCS.

À minha avó Ydernéa e meu avô Hênio (*in memoriam*), que me ensinaram o gosto pelos estudos e a curiosidade com o mundo. Obrigada pela revisão do português, vó, e pelo carinho com a Cora.

Ao José Geraldo e à Sônia, por terem estado sempre na torcida para que a tese saísse bem e pelo cuidado com a neta.

A todas e todos que participaram desse cotidiano intenso de conciliar trabalhos de cuidado com os acadêmicos. À Júlia, minha irmã, e Lucas, cunhado. Stephanie, Thayan e Iaiá. Júlia, Rodolfo, Tetê e Ana. Carol, Gabe e Lia. Thaisa, Benja e Davi. Setephanie, Helena e Tatá. Luísa Moraes e Caetano. Júlia e Larissa. Deborah, Ricardo, Kuchi e Vini. Tia Bitta e tio Ed. Tia Alice, Lívia, Helena e Vinícius. Às famílias Birchall e Domingues. Obrigada pelos encontros e conversas que me ajudavam a me achar em uma identidade mãe-pesquisadora. Pelo acompanhamento dos períodos mais intensos e aqueles mais leves. E, também, pelas marmitas e compras de supermercado no puerpério ou nas inúmeras vezes que fiquei doente ao longo desse processo (quanto aos vírus e às bactérias, não sou tão grata, porém estiveram bastante presentes durante essa pesquisa).

Ao Ricardo, que me orienta desde o mestrado, faltam-me palavras para agradecer e dimensionar o papel central que ele tem nesse caminho. Os ensinamentos de Ricardo são feitos na prática, por sua postura dedicada à pesquisa e à orientação, por sua sensibilidade para lidar com as diferentes subjetividades com as quais trabalha, pelo rigor delicado, que pede de nós o melhor que temos para dar. Obrigada por tudo isso. E, também, por nunca ter achado que a maternidade seria um empecilho.

Aos amigos e colegas do Margem, agradeço pelos inúmeros diálogos sobre minha pesquisa, pelas leituras atentas e considerações valiosas. É um privilégio fazer parte de um grupo de pesquisa tão qualificado e duradouro. À Victória Lima, agradeço o apoio na fase empírica da pesquisa, sem o qual eu não sei se teria conseguido terminar a tese a tempo. Ao Bruno Magalhães, agradeço as oportunidades de coautoria, tenho aprendido muito com você, e fico especialmente feliz por termos o Inácio, agora, para fazer parte dos pequeninos do grupo. À Luana e Manu agradeço pelas trocas no nosso grupinho sobre resistências e plataformas, acho que vocês verão referências nossas por aqui. Filipe, Renato e Lucas, por estarmos juntos há tanto tempo, obrigada por sempre trazerem novas reflexões. À Andressa, pelos temas em comum e por compartilharmos a gestão das redes sociais do Margem.

Aos professores que participaram da formulação desse projeto, seja em disciplinas ou em bancas, devo fazer agradecimentos especiais. Franck Tavares, que também me acompanha desde o mestrado, agradeço por seus incentivos a aguçar minhas indagações e não perder de vista o sentido da transformação social, mais firmes no compromisso com as novas gerações,



também de Alana. Nina Santos, agradeço a participação na banca de projeto, dando linhas importantes para a continuidade da pesquisa. Rafael Grohmann, por ter se disposto a conversar comigo quando ainda tateava minha pergunta de pesquisa e, depois, pelas ricas contribuições na minha qualificação, sinto que não tenha sido possível sua participação na defesa. À Luciana Tatagiba, que também esteve na qualificação com ricas contribuições, elas abriram caminhos e perspectivas para a tese. Ao João Tonucci e Felipe Magalhães, por terem me ensinado tanto sobre o urbano. Ao Yurij Castelfranchi, por sempre estar por perto, garantindo importantes diálogos. Ao Roberto Andrés, pelos diálogos sobre a tese e por sempre apostar na criatividade para alcançar mudanças necessárias.

Aos professores Alberico Alves, Cíntia Garabini e Anne Shirley Martins, da Faculdade Mineira de Direito da PUC: obrigada pelas oportunidades de lecionar junto a um corpo docente tão qualificado. Estar em sala de aula, enquanto doutoranda, foi um aprendizado inestimável.

A pesquisa também contou com diálogos com outros pesquisadores e ativistas que também buscaram entender a mobilização dos entregadores por aplicativo, pelo tempo dedicado para conversas e dicas, agradeço a Paulo Antônio de Mello, Nicolle Gonçalves, Leonardo Limeira, Igor Oliveira e Alessandro Pérez. Ao Gabriel Vaz de Melo (Bill), agradeço por ter transformado o levantamento de protestos em belos mapas.

Ao Lucas Gelape, por lá atrás ter me mostrado o caminho da Ciência Política. E por estarmos, ainda hoje, compartilhando nossas aventuras nesse meio. Você segue sendo exemplo.

Aos colegas de doutorado, Paula, Pedro, Yulieth, Natália, Pollyanna, Carla Silva e Carla Beatriz, por terem dividido tanto dessa experiência. Obrigada por terem tornado o caminho melhor.

Às amigas do Direito, Lari, Vani, Mari, Ana Angélica, Fernanda Almeida, Elisa por sempre estarem disponíveis para me ouvir e acolher quem eu sou. Fê Terra e Jéssica, por terem acompanhado de perto o tornar-me mãe.

Aos amigos do Tarifa Zero BH, pela preciosidade de fazer parte de um grupo que ousa pensar a transformação social a partir da ampliação do possível. Annie, Mário, Léo, Vicky, Ju e Carol, agradeço além de tudo, por toda a torcida para que a tese saísse. Daniel Santini, integrante do TZ-BH *honoris causa*, obrigada por todas as trocas, sobre ônibus de graça, as plataformas e a parentalidade.

Agradeço, especialmente, aos entregadores por aplicativo que participaram dessa pesquisa. Suas histórias, perspectivas e falas estão inscritas nesse texto e por elas sou grata. Espero que as análises aqui feitas possam contribuir, de alguma forma, para a conquista de direitos para a categoria.

O presente trabalho foi realizado com apoio da Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior – Brasil (CAPES) – Código de Financiamento 001, como bolsista de Doutorado do Programa de Excelência Acadêmica (Proex). Ele também faz parte de discussões articuladas pelo Projeto CNPq nº 406288/2023-2.

*A guerra que nos reaproximou de nós  
É a mesma que me pôs a repensar meus sonhos  
O quanto neles era só publicidade?  
Fazendo acreditar que eram meus próprios planos  
Medo de fazer meus próprios planos serem  
Nossos planos mesmo que eu tombe antes de vê-los  
Agora vendo florescerem  
Inevitavelmente eu sei que estarei lá  
No dia que eles finalmente cheguem  
Um dia desse eu tava meio cabreiro  
Sem saber o que pode me acontecer  
E não ver o fruto que eu plantei em algum janeiro  
Mas tive um relampejo de que já estão aí  
E a gente pode ser feliz agora mesmo  
Apesar da batalha, o pente cheio  
As tecnologias ancestrais nós temos  
Pra induzir o sonho dentro de um pesadelo  
Entre um traçante e outro  
Dilatar o tempo e imaginar um mundo novo*

*(Primavera - part. Giovani Cidreira e Rael. Don L)*

## RESUMO

A tese responde à pergunta: quais são as dinâmicas de ação coletiva dos entregadores por aplicativos no Brasil frente às novidades do capitalismo de plataforma? A mobilização dos entregadores por aplicativos é considerada um caso paradigmático das mudanças ocorridas no trabalho e na produção sob o capitalismo de plataforma, em um cenário de desregulamentação e flexibilização trabalhistas advindas do neoliberalismo. Assim, podem ser apontadas reconfigurações nas formas de resistência, afinadas com o contexto político-econômico contemporâneo. Dentre essas novidades estão a fragmentação, a mediação digital e a individualização da ação de confronto, com um enfraquecimento dos sindicatos e de críticas às instituições políticas mediadoras. A partir de metodologia interpretativa, a tese se baseia em entrevistas com 22 entregadores das 5 regiões do país, no levantamento de 127 eventos de protesto realizados pela categoria entre março de 2020 e dezembro de 2023, participação em 2 manifestações, acompanhamento de grupos de mensagem instantânea e levantamento de notícias e documentos. A tese está estruturada em 6 capítulos, além da introdução e conclusão. No capítulo 1, analiso as reconfigurações da política neoliberal e suas afinidades com o capitalismo de plataforma, debruçando sobre a lógica produtiva das plataformas e nos sentidos políticos do neoliberalismo. O capítulo 2 volta a análise para as consequências desses processos no mundo do trabalho: considerando que a informalidade, acesso parcial a direitos e o racismo estrutural são marcantes no mercado de trabalho brasileiro, o capítulo analisa a plataformização do trabalho no país. O capítulo 3 marca o início das análises de conteúdo qualitativa das entrevistas, evidenciando as táticas utilizadas cotidianamente pelos entregadores por aplicativo, como parte de seu corre cotidiano para garantir sobrevivência e condições melhores de trabalho. O capítulo 4 analisa os eventos de protestos e campanhas, tendo sido identificados 4 dinâmicas de protestos: (i) de dimensão nacional; (ii) locais relacionados às plataformas; (iii) locais relacionados a regulamentação e fiscalização; (iv) locais relacionados a eventos de violência ou humilhação. O capítulo 5 sistematiza os processos de interação da categoria para a formação de diferentes vínculos de solidariedade e problematização pública de seu trabalho, que leva à formação organização coletiva e representação da categoria. Além de analisar processos de desarticulação devido a tensionamentos, desconfiança e cansaço. Por fim, o capítulo 6 analisa as disputas e ambiguidades em torno da regulamentação do trabalho por plataformas. A partir desse percurso, foi possível identificar que os entregadores por aplicativo exploram uma ampla gama de ações coletivas, permeados pela lógica do corre e da experimentação, eles colocam em prática ações baseadas na solidariedade, na negociação e no confronto, variando as táticas conforme os contextos, organizações e objetivos da mobilização.

Palavras-chave: Entregadores por aplicativo; Plataformas digitais; Resistências; Movimentos sociais; Neoliberalismo.

## ABSTRACT

The thesis answers the question: what are the dynamics of collective action by platform delivery workers in Brazil in the face of platform capitalism's novelties? The mobilisation of app-based delivery workers is considered a paradigmatic case of the changes that have taken place in work and production under platform capitalism, in a scenario of deregulation and labour flexibilization resulting from neoliberalism. Thus, reconfigurations can be identified in the forms of resistance, in line with the contemporary political and economic context. Among these new developments are fragmentation, digital mediation and the individualisation of confrontational action, with a weakening of trade unions and criticism of mediating political institutions. Using an interpretative methodology, the thesis is based on interviews with 22 delivery workers from five regions of the country, a compilation of 127 protest events held by the category between March 2020 and December 2023, participation in two demonstrations, monitoring of instant messaging groups and analysis of news and documents. The thesis is structured in 6 chapters, in addition to the introduction and conclusion. In chapter 1, I analyse the reconfigurations of neoliberal politics and its affinities with platform capitalism, looking at the productive logic of platforms and the political meanings of neoliberalism. Chapter 2 turns its analysis to the consequences of these processes in the world of work: considering that informality, partial access to rights and structural racism are marked in the Brazilian labour market, the chapter analyses the platformization of work in the country. Chapter 3 marks the beginning of the qualitative content analyses of the interviews, highlighting the tactics used daily by app-based delivery workers as part of their daily struggle to ensure survival and better working conditions. Chapter 4 analyses the protest events and campaigns, identifying four protest dynamics: (i) national; (ii) platform-related; (iii) regulation and patrolling-related; (iv) violence and humiliation-related. Chapter 5 systematises the processes of interaction between workers and the formation of different bonds of solidarity and public problematization of their condition, which leads to the formation of collective organisation and representation of the category. It also analyses processes of disarticulation due to tension, mistrust and fatigue. Finally, Chapter 6 analyses the disputes and ambiguities around the regulation of platform work. From this journey, it was possible to identify that platform delivery workers explore a wide range of collective actions, permeated by the logic of struggles and experimentation, they put into practice actions based on solidarity, negotiation and confrontation, varying their tactics according to the contexts, organisations and objectives of the mobilisation.

Keywords: Platform delivery workers; Digital platforms; Struggles; Social movements; Neoliberalism.

## LISTA DE FIGURAS

Figura 1: Distribuição geográfica de eventos de protesto por semestre (2020 a 2023).....	153
Figura 2: Empilhamento de bags no 1º Breque dos Apps em São Paulo. ....	162
Figura 3: Faixa contra restaurante Madero instalada durante paralisação dos entregadores em Jundiaí.....	167
Figura 4: Breque de 01 de abril de 2022 em Belo Horizonte, momento de saída da manifestação da Praça da Estação. ....	169
Figura 5: Breque de 29 de setembro de 2023 em Belo Horizonte na Praça Sete de Setembro, no centro da cidade. ....	172
Figura 6: Paralisação de entregadores da UberEats em Natal demandando melhores taxas, dia 16/10/2020.....	175
Figura 7: Empilhamento de bags em ação, no dia 23/07/2020, de "esquentar" para Breque dos Apps em São Paulo.....	177
Figura 8: Entregadores protestam em frente à Câmara Municipal de Belo Horizonte, dia 14/02/2023.....	179
Figura 9: Exemplos de postagens da página Não Breca o Meu Trampo.....	239
Figura 10: Exemplos de postagens da página Garfo na Caveira .....	240

## **LISTA DE TABELAS**

Tabela 1: Perfil de respondentes das entrevistas .....	32
Tabela 2: Livro de códigos para análise das entrevistas.....	283
Tabela 3: Linha do tempo de eventos de protesto e campanhas de entregadores por aplicativos no Brasil (março de 2020 a dezembro de 2023).....	289

## LISTA DE GRÁFICOS

Gráfico 1: Evolução do número de empregos formais, por faixa de remuneração, entre 2002 e 2013 .....	83
Gráfico 2: Divisão racial de trabalhadores de entrega por aplicativos .....	96
Gráfico 3: Distribuição de entrevistados por horas trabalhadas (2020) .....	99
Gráfico 4: Distribuição de rendimentos por instrumento de trabalho (em salários-mínimos).....	100
Gráfico 5: Quantidade de eventos de protestos ou campanhas registrados por ano (2020* a 2023).....	151
Gráfico 6: Quantidade de protestos e campanhas por classificação .....	156



## LISTA DE SIGLAS

AMOBITEC	Associação Brasileira de Mobilidade e Tecnologia
ACERGS	Associação de Ciclo Entregadores por Aplicativo do Rio Grande do Sul
ANEA	Aliança Nacional dos Entregadores por Aplicativos
CAGED	Cadastro Geral de Empregados e Desempregados
CLT	Consolidação das Leis do Trabalho
CUT	Central Única dos Trabalhadores
DIEESE	Departamento Intersindical de Estatística e Estudos Socioeconômicos
IBGE	Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística
GTA	Grand Theft Auto
MEI	Microempreendedor Individual
MID	Movimento de Inovação Digital
OIT	Organização Internacional do Trabalho
OL	Operador Logístico
PDT	Partido Democrático Trabalhista
PL	Partido Liberal
PLP	Projeto de Lei Complementar
PM	Polícia Militar
PNAD	Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios
PNADc	Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios Contínua
PSD	Partido Social Democrático
PSOL	Partido Socialismo e Liberdade
PT	Partido dos Trabalhadores
PTC	Partido Trabalhista Cristão
UnB	Universidade de Brasília

## SUMÁRIO

INTRODUÇÃO.....	20
a. Metodologia.....	28
Entrevistas .....	29
Levantamento de eventos de protestos .....	34
Fontes complementares.....	34
b.Estrutura da tese.....	35
CAPÍTULO 1 – RECONFIGURAÇÕES NEOLIBERAIS E O CAPITALISMO DE PLATAFORMA.....	39
1.1 Plataformas digitais .....	41
1.2 Neoliberalismo e as plataformas digitais.....	45
1.2.1 Afinidades entre neoliberalismo e a economia digital.....	50
1.2.2 Extração de dados e o modelo capitalista de plataforma.....	54
1.2.3 Porosidade e resistências .....	58
1.3 Plataformas de entregas: formato enxuto e geograficamente aderente de produção.....	60
1.3.1 As plataformas de entrega no Brasil.....	65
CAPÍTULO 2 – MERCADO DE TRABALHO E SUA PLATAFORMIZAÇÃO NO BRASIL .....	72
2.1 A formação do mercado de trabalho no Brasil.....	73
2.2 O trabalho informal no Brasil.....	79
2.3 A plataformização do trabalho no Brasil.....	88
2.4 Perfil dos trabalhadores de entrega por aplicativos.....	95
CAPÍTULO 3 – CORRE, VIRAÇÃO E PRAGMÁTICA VITALISTA: TÁTICAS COTIDIANAS DOS ENTREGADORES POR APLICATIVOS.....	101
3.1. Trajetórias até o trabalho de entregas por plataformas.....	103
3.2. Reconfigurando a identidade profissional .....	108
3.2.1. Competências e técnicas .....	110
3.2.2. Cálculo, metas e custos.....	112
3.2.3. Visibilidade e dignidade .....	115
3.3. Interferindo no gerenciamento algorítmico .....	117
3.3.1. Distribuição de pedidos .....	118
3.3.2. Sistemas de pontuação .....	122
3.3.3. Taxas e promoções.....	124
3.3.4. Nuvens e Operadores Logísticos .....	125

3.3.5. Suporte robotizado e bloqueios.....	127
3.4. Abrindo brechas no espaço urbano.....	131
3.5. Correndo contra o tempo .....	138
3.5.1. Fiscalização de trânsito e acidentes .....	139
CAPÍTULO 4 – BREQUES DOS APPS: EVENTOS DE PROTESTOS E CAMPANHAS DOS ENTREGADORES POR APLICATIVOS .....	144
4.1. Levantamento e sistematização dos eventos de protesto.....	146
4.1.1. Das fontes dos dados e do uso do canal Treta no Trampo.....	147
4.2. Os protestos .....	157
4.2.1. Protestos de dimensão nacional .....	158
4.2.1.1. Inventando os primeiros breques durante a pandemia de Covid-19.....	159
4.2.1.2. Protestos de vários dias com a dinâmica de “passar bastão” entre as cidades.....	165
4.2.1.3. Breques nacionais em contexto de mudança de governo.....	168
4.2.2. Protestos locais relacionados às plataformas .....	173
4.2.3. Protestos locais relacionados a regulamentação e fiscalização .....	178
4.2.4. Protestos locais relacionados a eventos de violência ou humilhação .....	181
4.3. Dinâmica de interação entre campanhas e aprendizados coletivos .....	186
CAPÍTULO 5 – SOLIDARIEDADE, ARTICULAÇÃO E DESARTICULAÇÃO DOS ENTREGADORES POR APLICATIVOS .....	189
5.1. Formando laços .....	190
5.1.1. Solidariedade .....	191
5.1.2. Tornando o problema público e coletivo .....	195
5.2. Organização no híbrido digital-urbano.....	198
5.2.1. Espaço digital.....	201
5.2.3. Espaço urbano.....	204
5.3. Representação .....	207
5.3.1. Associações.....	209
5.3.2. Candidatura coletiva .....	215
5.4. Desarticulação .....	217
5.4.1. Críticas à política .....	217
5.4.2. Desmobilização.....	221
CAPÍTULO 6 – COMPONDO O GT PARA A REGULAMENTAÇÃO DO TRABALHO POR PLATAFORMAS.....	225
6.1. Na mesa: propostas dos entregadores em embate com as plataformas .....	228

6.1.1. O Projeto de Lei Complementar nº 12 de 2024 e o trabalhador autônomo por plataforma	231
6.2. A decisão de participar da mesa de regulamentação	234
6.2.1. Mobilização e comunicação em ambiente digital	238
6.2.2. Posicionamentos contrários à participação no GT e à regulamentação	242
6.3. Nas ruas e redes: pontos de conflito entre os entregadores quanto à regulamentação	244
6.3.1. A CLT foi deixada para trás?	244
6.3.2. A quem interessa a previdência social?	248
6.3.3. Como calcular a remuneração?	251
6.4. Uma disputa sobre o futuro e a invenção da regulamentação	254
CONCLUSÃO	258
REFERÊNCIAS	263
APÊNDICE A	281
APÊNDICE B	283
APÊNDICE C	286
APÊNDICE D	288
APÊNDICE E	289

## INTRODUÇÃO

Os entregadores por aplicativo poderiam ser apenas mais uma categoria de trabalhadores periféricos, com pouca visibilidade e segurança profissional, sofrendo com os fluxos gerais de precarização e digitalização do trabalho sob o capitalismo de plataforma (Srnicek, 2016; Antunes, 2003; Antunes, 2020; Brenner, Theodore, 2002; Peck, Theodore, Brenner, 2002). Contudo, desde 2020, eles se inseriram como atores centrais na pauta da política contenciosa (McAdam, Tilly, Tarrow, 2001) contemporâneo no Brasil, ganhando relevância midiática, social, eleitoral<sup>1</sup> e acadêmica (Barros, 2022). Suas mobilizações chamam a atenção por retomarem o conflito capital-trabalho em um contexto no qual as transformações do modelo neoliberal pós-fordista e do trabalho por plataformas tendem a atomizar seus trabalhadores, que podem ter dificuldade de se reconhecerem como tais (Pinheiro-Machado, 2024; Abílio, Amorim, Grohmann, 2021; Abílio, 2020b; Filgueiras, Antunes, 2020; Festi, et al., 2023). E os sindicatos, como mediadores clássicos desse conflito, sofrem com desconfiças e perda de recursos (Galvão, et al., 2019). Ainda assim, os entregadores estão mobilizados, no Brasil e em diferentes países (Woodcock, 2021; Lei, 2021; Barros, 2022; Tassinari, Maccarrone, 2020; Limeira, 2024; Mello, 2023), com demandas trabalhistas, mesmo que permeados por ambiguidades e disputas quanto aos instrumentos clássicos de regulação do trabalho (Festi, et al., 2023). Face a esses elementos de reconfiguração e ambivalências, a tese propõe responder à pergunta: *quais são as dinâmicas de ação coletiva dos entregadores por aplicativos no Brasil frente às novidades do capitalismo de plataforma?*

A atividade de entregas por aplicativo é permeada por inúmeras inseguranças, não só do trânsito, mas também da falta de amparo institucional, por plataformas e governos. Baseadas em um modelo enxuto de produção (Srnicek, 2016), as plataformas oferecem o mínimo de instrumentos e apoio para os entregadores, gerenciando a atividade por meio de algoritmos (De Stefano, 2016; Abílio, Amorim, Grohmann, 2021; Filgueiras, Antunes), que operam sob uma lógica de vigilância constante – impossível de se efetivar plenamente (Woodcock, 2020). Por existirem brechas nesse gerenciamento, a mobilização tida como improvável (Tassinari, Maccarrone, 2020; Woodcok, 2021), não só têm ocorrido, mas com o tempo, as ações coletivas da categoria têm se estruturado em diferentes tipos de organizações, locais e nacionais, formais e informais, centradas no espaço digital ou híbridas. Por isso, a relevância de estudar o caso paradigmático (Flyvbjerg, 2001) dos entregadores para compreender as características e

---

<sup>1</sup> Por exemplo, devido ao então candidato do PT nas eleições presidenciais de 2023 ter se comprometido a regularizar o trabalho mediado por plataformas digitais (Bergamo, 2023).

possíveis novidades na política contenciosa em cenário de reestruturações concomitantes das políticas neoliberais e da plataformização da sociedade (Dijck, Poell, Waal, 2018).

É importante desvelar um pressuposto da indagação da tese: de que mudanças no modelo produtivo repercutem no confronto político. Isso não significa que se trata de uma operação direta e linear, muito menos que a mobilização da classe trabalhadora contra o capital sempre irá ocorrer e se dará sem contradições. Afinal, não é possível deduzir de forma direta um comportamento político a partir da localização do sujeito ou grupo na estrutura produtiva (Galvão, 2011 p. 109). Porém, significa compreender a importância de trazer o capitalismo de volta à análise dos movimentos sociais (Della Porta, 2015; Caren, Gaby, Herrold, 2016).

Se os estudos de movimentos sociais se erigiram sobre a análise do fenômeno da mobilização de atores fora do movimento operário (Alonso, 2009), especialmente no Norte global (Della Porta, 2015), a retomada de centralidade de causas trabalhistas sob o neoliberalismo e a plataformização do capitalismo aponta para o interesse de estudar o fenômeno sob a própria ótica dessa área de pesquisa. As contribuições dessa área são na direção de indicar que a mobilização e o confronto político dependem da disponibilidade de recursos e das interpretações dos atores em relação às oportunidades e ameaças políticas em determinado contexto (Della Porta, 2015; Alonso, 2009). Dessa forma, “pela perspectiva dos estudos de movimentos sociais, a conexão entre estrutura socioeconômica, valores e organização pode ser caracterizada como um *feedback* contínuo<sup>2</sup>” (Della Porta, 2015 p. 26). Seguindo a autora, o capitalismo e suas mudanças contextuais, como momentos de ascensão e crise e modelos de organização da produção e de regulação proeminentes, importam para as interpretações e ações dos movimentos sociais, sendo um dentre outros atores que estruturam e interagem na política contenciosa.

Ademais, o desenvolvimento do conceito de repertório de confronto (Tarrow, 1993; Tarrow, 2009 [1994]; Tilly, 2008; Tilly, 1995) é útil para compreender como transformações macro-históricas e estruturais atuam na delimitação das ações de confronto disponíveis em determinado período. A passagem do século XVIII para o XIX é o momento de análise dos autores, período que concentraria mudanças sociais densas, sendo que o fim do modelo produtivo feudalista e a formação do Estado Moderno na Europa Ocidental seriam centrais para a formação dos movimentos sociais. Os repertórios de confronto dizem respeito a elementos estruturantes do conflito que não se limitam a um certo grupo, mas são compartilhados em dado

---

<sup>2</sup> Todas as traduções diretas do inglês foram realizadas pela autora da tese.

momento histórico e se manifestam em formas de ação disponíveis, cujos sentidos são dados pelos atores específicos. Por serem epocais, os repertórios constroem as escolhas dos atores, que podem se apropriar de formas singulares dos instrumentos disponíveis, com isso, “mudança estrutural e mudança cultural se conectam” (Alonso, 2012 p. 27; no mesmo sentido, Mendonça, Bustamante, 2020).

Parte da literatura recente de movimentos sociais voltou-se para a questão econômica devido aos movimentos alterglobais da virada do século XX para o século XXI (Freire Filho, Cabral, 2008; Graeber, 2002; Ludd, 2002; Klein, 2001; Della Porta, 2005) e aos protestos posteriores à crise financeira de 2008, que foram compreendidos, de forma ampla, como anti-austeridade (Della Porta, 2015; Della Porta, 2017; Braga, 2017; Dean, 2016; Tavares, Benedito, 2018; Domingues, 2021). Segundo Dean, tais mobilizações “são a luta de classes daqueles proletarizados sob o capitalismo comunicativo” (Dean, 2016 p. 16). Para outros autores, uma classe de trabalhadores precarizados seria a base dessas mobilizações, ainda que, por vezes, façam coalizões amplas com outras classes (Singer, 2013; Braga, 2017). Para Della Porta, os protestos têm um novo protagonista: “o precariado social, jovem, desempregado, ou apenas empregado em tempo parcial, sem proteção e, frequentemente, com boa educação” (Della Porta, 2015 p. 16). A desigualdade econômica e a prioridade do resgate financeiro de bancos, unificaram diversos descontentamentos sob a bandeira dos 99%, enquadramento que se alastrou do *Occupy Wall Street*, nos Estados Unidos, para diversos protestos no mundo (Domingues, 2021; Gaby, Caren, 2016).

Como se vê, a literatura em questão faz conexões entre as medidas de austeridade desenvolvidas por governos, sob a política neoliberal, e a insatisfação popular, e observa a composição social dos protestos, identificando um papel importante dos trabalhadores precários. As consequências dessas mobilizações têm sido pensadas, também com foco nos Estados e democracias (Mendonça, Domingues, 2022; Caren, Gaby, Herrold, 2016). Porém, voltam-se pouco para a classe capitalista e a relação capital-trabalho como centrais para essa disputa.

O caso dos entregadores por aplicativos tem diferenças interessantes em relação aos protestos multitudinários de então. Não só porque eles não bebem de fontes autonomistas e alterglobais, como teria ocorrido com o ciclo de confronto prévio (Mendonça, Domingues, 2020; Nunes, 2023; Domingues, 2019; Mendonça, Bustamante, 2020). Mas, também, porque eles são mais diretamente um conflito no âmbito capital-trabalho, convidando a análise a explorar conexões que têm sido feitas entre os estudos de movimentos sociais e o marxismo

(Baker, 2013; Gahan, Pakarek, 2013; Galvão, 2011; Fantasia, 1988). Por um lado, os estudos de movimentos sociais se distanciaram da questão da revolução ou da luta de classes, elegendo outros conflitos e demandas como foco privilegiado da análise (Alonso, 2009; Baker, 2013; Galvão, 2011), especialmente em análises feitas sob forte influência da produção estadunidense (Della Porta, 2015). Por outro lado, é possível ampliar as questões vindas dos constrangimentos econômicos para além da ação sindical, sendo que a mobilização social e os protestos tendem a aumentar em contextos de crise econômica (Caren, Gaby, Herrold, 2016). Ademais, o sindicato como estrutura formal é apenas um dos atores possíveis nos conflitos advindos da produção capitalista, operando como intermediador de interesses de categorias específicas.

Esses autores, então, buscam no pensamento marxista formulações em torno do conceito de classe para compreender algumas de suas contribuições para o estudo de movimentos sociais. As posições das classes não se dão de forma apriorística (Baker, 2013; Galvão, 2011; Fantasia, 1988), com concepções estanques e pré-concebidas: elas fazem parte do conflito capital-trabalho, que se desenrola em contextos históricos e sociais específicos. Esse conflito pode ser sintetizado pela ideia de luta de classes, que “é inerentemente um processo que envolve (ao menos) dois lados. Um lado contém múltiplas formas de resistência à exploração e à opressão; o outro inclui meios igualmente variados pelos quais os grupos dominantes atuam para manter suas posições e conter tais resistências” (Baker, 2013 p. 2). Inclusive, em seu sentido forte, existiria uma diferenciação entre as lutas corporativas e as lutas pelo poder, dando à luta de classes a exigência de ultrapassar as reivindicações por melhoria no trabalho para a ação política revolucionária (Baker, 2013; Galvão, 2011).

Pensada nesse processo relacional e de conflito, a própria consciência de classe “essencialmente representa a expressão cultural da experiência de classe vivida, uma experiência formada por processos de interação dessas coletividades [trabalhadores e patrões] um em oposição ao outro” (Fantasia, 1988 p. 14). O autor segue, afirmando que “a consciência de classe é estruturada, fraturada ou limitada de um jeito ou de outro por processos culturais que organizam e reproduzem a vida cotidiana” (Fantasia, 1988 p. 16). Sendo assim, aos trabalhadores seria necessário superar a naturalização do modelo produtivo capitalista e das ideologias que sustentam as classes dominantes (Baker, 2013 p. 45). Os vínculos de solidariedade, segundo argumenta Fantasia (1988) seriam formados nesse processo conflituoso, representando tentativas práticas de reorganizar as relações humanas que levariam à identificação mútua da classe trabalhadora.



Ocorre que existem múltiplas formas de identidade que motivam a ação coletiva e mesmo uma fragmentação e vinculações frágeis e parciais com coletividades, como os estudos de movimentos sociais têm mostrado (Melucci, 1996; Bennett, Segerberg, 2012; Mendonça, 2017). Mesmo dentro da classe trabalhadora, existem múltiplas experiências que diferenciam seus membros entre si (Wright, 2019), inclusive motivadas por vínculos mais fortes com outras formas de identidade, como gênero, raça e orientação sexual. Além disso, a própria delimitação das fronteiras da relação capital-trabalho tem sido desafiada pelos processos de desregulamentação e precarização da mão de obra. Voltando à situação dos entregadores por aplicativo, ao ocultar a subordinação existente entre trabalhadores e plataformas digitais (Filgueiras, Antunes, 2020), por exemplo, a classe capitalista opera não só no sentido de diminuir suas responsabilidades e encargos, mas também em uma disputa para identificar os trabalhadores como empreendedores, fortalecendo um processo geral de informalização do trabalho (Abílio, Amorim, Grohmann, 2021). Como se verá ao longo da tese, parte da dinâmica da ação coletiva dos entregadores está relacionada com sua própria identificação como profissional e como integrante da classe trabalhadora, que ocorre com grandes tensionamentos não só com as plataformas digitais, mas também dentro da categoria.

Os conceitos aqui explorados apontam para a necessidade de voltar a análise para os dois polos do conflito capital-trabalho de uma forma processual e contraditória para compreender a atuação dos movimentos sociais e suas formas de identidade coletiva. Isso envolve compreender as reconfigurações no modelo produtivo baseado nas plataformas digitais, o capitalismo de plataforma (Srnicek, 2016), e suas repercussões no cotidiano de trabalho de *delivery* e na ação coletiva dos entregadores. A lógica da produção capitalista e sua reprodução ampliada é fundamental para compreender o conflito dos entregadores por aplicativo, seus vínculos de solidariedade e identidade, atendendo ao chamado de trazer o capitalismo de volta às análises de movimentos sociais. Porém, busco fazê-lo com base em uma literatura plural, que tece pontes com o marxismo, mas não é diretamente filiada a ele. Por isso, sigo a tese centrada no conceito de dinâmica de ação coletiva e não de luta de classes, por exemplo, para interpretar a política de confronto dos entregadores.

As ações coletivas, tais como pensadas pelos estudos de movimentos sociais, “referem-se de forma ampla a indivíduos compartilhando recursos em busca de objetivos coletivos” (Della Porta, Diani, 2006 [1998] p. 19). Elas podem ser utilizadas por diferentes atores e ser mais ou menos conflituosas. A lógica dos movimentos sociais parece estar presente na ação dos entregadores, justificando, também, o uso dessa literatura na análise. Seguindo sistematização

de Della Porta e Diani (2006 [1998] pp. 20-21), eles desenvolvem ações coletivas conflituosas com oponentes claros, como plataformas, governos, clientes e restaurantes; estão conectados por redes densas e informais, como grupos de mensagens instantâneas e associações locais; e têm desenvolvido uma identidade coletiva em torno de seu trabalho.

Parte dos diálogos entre as diferentes tradições (Alonso, 2009) desse campo de estudos tem sido na direção de conciliar as leituras mais estruturalistas com as mais culturalistas, em uma perspectiva relacional, tratando: “interações sociais, comunicação e debates não apenas como expressões da estrutura, racionalidade, consciência ou cultura, mas como locais ativos para criação e mudança” (McAdam, Tarrow, Tilly, 2001 p. 20). Nesse sentido, as ações coletivas não devem ser lidas de forma estática, mas, sim, dinâmica: “as atividades dos movimentos não são apenas adaptadas instrumentalmente aos desafios contextuais e recursos existentes, mas elas também emergem ao contribuir para transformar esses recursos” (Della Porta, 2015 p. 28).

McAdam, Tarrow e Tilly (2001) adotam o conceito de dinâmica de conflito (*dynamics of contention*), que dá o título de seu livro, em uma busca de ampliar as abordagens do campo para outros tipos de confrontos como revoluções, processos de democratização e conflitos étnicos. A diferença estaria menos entre os tipos de atores e mais nas formas de interações com os governos, que podem ser contidas ou transgressivas, sendo que as primeiras são formas rotineiras de contestação e as últimas trazem algum dipo de novidade ou disrupção (McAdam, Tarrow, Tilly, 2001 pp. 7-8). Eles propõem operacionalizar a dimensão dinâmica dos conflitos a partir da identificação de mecanismos e processos explicativos para a formação da política de confronto. Porém, ao focar a ação coletiva nos governos, que podem ser “quem reivindica algo, um objeto de reivindicações ou uma parte das reivindicações” (McAdam, Tarrow, Tilly, 2001 pp. 5), a perspectiva deixa de fora as “lutas entre movimentos sociais, assim como as ações coletivas que não envolvem necessariamente o Estado, como aquelas que questionam códigos culturais e padrões de consumo. Em outras palavras, os autores promoveram uma visão demasiado estreita da política” (Abers, Bülow, 2011).

Contribuições nacionais têm sido importantes para pensarmos as interações com o Estado não se dão apenas de forma conflituosa, mas podem ser de cooperação e de presença de ativistas e aliados dentro do próprio Estado (Abers, Bülow, 2011; Abers, Serafim, Tatagiba, 2014; Abers, Silva, Tatagiba, 2018 e mesmo de ressignificação da representação política (Almeida, 2023; Avritzer, 2007). O que sugere que os papéis dos diferentes atores em um dado

contexto de ação coletiva não estão pré-definidos, variando conforme os contextos políticos, governos e políticas públicas.

Portanto, ao optar pelo uso do termo “dinâmica de ação coletiva” na pergunta que guia a tese, espero alcançar três objetivos. O primeiro é de incorporar o movimento dialógico e interdependente da relação entre atores e estruturas, sendo a ação coletiva um importante espaço mediador entre ambos. O segundo é de apresentar a dimensão interativa de seus agentes, que na política de confronto ocorre, ao menos, em relação a aliados, opositores e contexto político, que não são definidos *a priori* e devem ser vistos de forma mais complexa do que como uma oposição entre sociedade civil e Estado. O terceiro é trazer para essa dinâmica interativa os processos de formação de identidade coletiva e o conflito em relação ao capitalismo.

Tendo feito esse movimento conceitual em relação aos pressupostos da pergunta de pesquisa, apresento alguns elementos da mobilização dos entregadores por aplicativos no Brasil que justificam a escolha de sua análise como caso paradigmático, ou seja, que “evidencia características mais gerais das sociedades em questão” (Flyvbjerg, 2001 p. 80). A forma de trabalho de entregas mediadas por plataformas digitais concentra um número alto e relevante de características do modelo produtivo contemporâneo, relacionada com a precarização do trabalho e o capitalismo de plataforma, de forma que a dinâmica de ação coletiva dos entregadores é particularmente relevante para compreender as novidades do conflito capital-trabalho.

As plataformas de entrega incentivam um processo continuado de desregulamentação e flexibilização trabalhistas, que ocorre no Brasil já sobre um mercado de trabalho frágil, desigual e marcado pela informalidade (Almeida, 2019; Santos, 2008 [1979]; Costa, 2010; Mattos, 2015; Singer, 1981). Com isso, prossegue em um caminho de insegurança física e jurídica de seus trabalhadores, que eleva a exploração do capital para o detalhe da atividade dos entregadores por meio do gerenciamento algorítmico e do pagamento apenas pelo período em que a entrega ocorre (Abílio, Amorim, Grohmann, 2021; Abílio, 2020b; Filgueiras, Antunes, 2020; Woodcock, Graham, 2020; Woodcock, 2020).

A organização de uma categoria como a dos entregadores por aplicativos tem apontado para desafios específicos na literatura. Primeiro, porque são debatidas novas formas de organização política, mais fluidas, personalizadas e mediadas por plataformas digitais (Bennett, Segerberg, 2012; Nunes, 2014; Dean, 2016; Della Porta, 2015). Segundo, porque a organização em sindicatos, partidos e organizações tradicionais tem perdido força, como parte da destruição

criativa do neoliberalismo (Galvão, et al., 2019; Tavares, Benedito, 2018) e encontra limitações particulares de adesão dentre trabalhadores precarizados brasileiros, que têm se mobilizado de forma ambígua (Pinheiro-Machado, 2019). Por fim, porque a própria natureza do trabalho digital traz dificuldades específicas de mobilização e formação de laços de solidariedade e identidade coletiva (Tassinari, Maccarrone, 2020), mas também traz “oportunidades de colaboração horizontal, não apenas concorrência entre os trabalhadores” (Graham, Anwar, 2020 p. 55).

As tecnologias digitais têm sido amplamente estudadas como componentes da reconfiguração dos repertórios de confronto político. Seja porque as plataformas fazem parte de uma reestruturação do capitalismo global, em que a capacidade de coletar e a analisar dados é chave para a produção (Morozov, 2018; Couldry, Mejias, 2018; Srnicek, 2016) e, portanto, reorganiza as formas de controle e gestão do trabalho por meio dos algoritmos (Beer, 2017; Abílio, Amorim, Grohmann, 2021; Woodcock, 2020; De Stefano, 2016) – e sua resistência (Woodcock, 2021). Seja porque novas formas de organização política, mais fluidas, personalizadas e mediadas por plataformas digitais (Nunes, 2014; Keane, 2013; Bennett, Segerberg, 2012) têm alterado o engajamento e formas de ação dos sujeitos (Bülow, Vilaça, Ambelin, 2018; Bimber, Flanagin, Stohl, 2012; Gomes, 2016; Silva, Ziviani, 2014). Como esse trabalho digital é geograficamente aderente (Woodcock, Graham, 2020), os entregadores conseguem se conhecer e se encontrar presencialmente em pontos de espera ou de maior demanda. Desses locais físicos, eles se conectam em grupos de redes sociais digitais, especialmente de WhatsApp e Facebook, onde relações continuam (Woodcock, 2020; Woodcock, 2021). Esses grupos não precisam ter funções políticas imediatas, mas podem acabar realizando tal função, além de se tornarem espaços de trocas e formação de identidade coletiva da categoria (Bonini, et al., 2024; Tassinari, Maccarrone, 2020; Mello, 2023).

Além desses fatores, que já seriam suficientes para justificar a escolha do caso como paradigmático, a mobilização dos entregadores sobressai por ser politicamente ambígua (Barros, 2022; Pinheiro-Machado, 2019). Em diversas mobilizações contemporâneas, parece haver um curto-circuito – que não se trata nem de uma relação causal, nem necessária – entre a lógica neoliberal, a mediação digital e a maior expressão individual no confronto político. Tavares e Benedito alertam para os riscos de uma “sucessão catártica de atos de revolta” (Tavares, Benedito, 2018 p. 190) e identificam um elemento paradoxal: “o restabelecimento, por via transversa, da subjetividade política própria ao liberalismo e à economia capitalista” (Tavares, Benedito, 2018 p. 190). Mendonça e Domingues (2022) identificam dinâmicas

existentes no ciclo global de confronto da virada para os anos 2010 que participam dos processos contemporâneos de desdemocratização. Sobre o mesmo período, Dean (2016) alerta para as aproximações entre o realismo de esquerda e o *ethos* prevalecente do neoliberalismo. E Rosana Pinheiro-Machado afirma que o “trabalhador precarizado carrega a indignação de viver numa sociedade desigual e a manifesta de formas contraditórias” (Pinheiro-Machado, 2019 p. 61), mas alerta que eles tendem à direita do espectro político.

Como se verá, os entregadores não são coesos. Eles se articulam nacionalmente, criam organizações locais e nacionais, realizam negociações, criam mecanismos digitais de discussão e de tomada de decisões. Porém, muito disso se dá com fortes clivagens políticas dentro da categoria. Enquanto o compartilhamento do “correr” cotidiano e das táticas de viração (Abílio, 2021; Abílio, 2020b) cria laços de solidariedade entre eles (Tassinari, Maccarrone, 2020; Lei, 2021), outros temas são mais desagregadores. Assim, candidatos e partidos, a participação na mesa de negociações da regulamentação do trabalho mediado por plataformas digitais, em 2023, e seus temas de discussão (adesão ao regime celetista e de previdência social e as formas de cálculo da remuneração) são particularmente tensos em sua atuação. Seguindo os debates sobre classe realizados anteriormente, mais do que identificar o trabalhador precarizado com a direita ou com o autoritarismo, *a priori*, identifico que os processos de confronto político têm feito germinar uma identidade coletiva trabalhadora entre os sujeitos mobilizados, processo que está em andamento e em disputa. Com isso, espero identificar formas plurais e, por vezes, contraditórias da ação coletiva dos entregadores, mas que podem ter significados mais abrangentes para se pensar em outras mobilizações no contexto do capitalismo de plataforma.

#### **a. Metodologia**

Como afirmado, a presente pesquisa busca responder à seguinte indagação: *quais são as dinâmicas de ação coletiva dos entregadores por aplicativos no Brasil frente às novidades do capitalismo de plataforma?* Esta é uma pesquisa de orientação interpretativa (Yanow, Schwartz-Shea, 2006) baseada em um estudo de caso (Yin, 2001; Flyvbjerg, 2001). Assim, será realizada a interação com sujeitos de pesquisa, bem como com documentos e literatura, para a construção das análises e desenvolvimento teórico. A elucidação de significados e a compreensão narrativa – centrais nos estudos de caso (Flyvbjerg, 2001 p. 86) – serão necessárias para a identificação das dinâmicas de ação coletiva experimentadas pelos entregadores e suas conexões com elementos mais amplos do capitalismo de plataforma.

A delimitação geográfica é nacional, considerando a característica de capilaridade do serviço de entregas por plataformas e das mobilizações, que ocorrem ora de forma articulada em todo o território nacional, ora de forma localizada. A delimitação temporal será de 2020 a 2023. O marco inicial ocorre por ter sido naquele ano, no contexto dos riscos da pandemia de Covid-19 e piora das condições de trabalho dos entregadores (Abílio, et al., 2020), que o 1º Breque<sup>3</sup> dos Apps ocorreu, alavancando a causa para a atenção nacional (Barros, 2022). O marco final corresponde ao prazo de execução da pesquisa, para ser possível realizar as análises dos materiais das diferentes fontes utilizadas. O projeto da tese foi aprovado pelo COEP-UFMG em dezembro de 2022<sup>4</sup>, de forma que iniciei as etapas de coleta de documentos e entrevistas em 2023. As fontes e seus métodos de obtenção serão detalhados a seguir, considerando como principais: (i) as entrevistas semiestruturadas; (ii) os eventos de protestos; (iii) fontes complementares, como notícias e documentos.

Considerando que o processo é baseado em interpretações de interpretações (Yanow, Schwartz-Shea, 2006), essas diferentes fontes serão colocadas em diálogo entre si e com a literatura, a fim de obter análises e formulações conceituais a respeito das ações coletivas dos entregadores.

### *Entrevistas*

Com o objetivo de conhecer as interpretações dos entregadores sobre as mobilizações, suas origens sociais, suas condições de trabalho e suas formas de resistência, foram realizadas 22 entrevistas semiestruturadas (Weiss, 1994; Machado, 2002) com entregadores das cinco regiões do país entre junho de 2023 e março de 2024. Elas tiveram a duração entre 34 minutos e 1 hora e 36 minutos e foram realizadas *online*, devido à abrangência nacional da pesquisa e por facilitar a participação dos entregadores. O roteiro de entrevista está disponível no Apêndice A. As entradas para entrevistas seguiram dois critérios: primeiro, a identificação de lideranças locais, a partir do diálogo com outros pesquisadores; segundo, a identificação de entregadores em grupos de WhatsApp e Telegram que podem ou não estar organizados em movimentos, associações ou sindicatos. E, em seguida, adotei a técnica de bola de neve, pela qual “as referências podem providenciar novas referências” (Weiss, 1994 p. 25) para entrevistas.

---

<sup>3</sup> “Breque” significa parar e é o termo usado pela categoria para identificar uma paralisação ou greve.

<sup>4</sup> Projeto registrado na Plataforma Brasil sob o código: 65487522.9.0000.5149

A busca de entregadores participantes de grupos de mensagem instantânea teve menos sucesso do que o uso de indicações de lideranças seguido do método bola-de-neve: mandei mensagens para vários números de grupos de diferentes cidades do país, obtendo poucas respostas. Em geral, as respostas positivas, nesses casos, eram de lideranças locais. Por isso, consegui abranger um maior número de atores com experiência em mobilizações e participação em organizações informais e formais de entregadores. De todo modo, esse não parece ser um problema para os objetivos dessa tese, justamente porque estou focada nas dinâmicas de ação coletiva da categoria, que pressupõem um certo nível de conhecimento e participação nessas atividades. Ainda assim, como evidenciarei ao longo dos capítulos, essa participação não é uniforme e consegui alcançar entrevistados que não se mobilizam ou desistiram da ação coletiva.

Na Tabela 1, apresento informações referentes aos 22 entrevistados, de forma a dar mais detalhes sobre o perfil de participantes alcançado<sup>5</sup>. Seus nomes foram suprimidos, sendo fornecido um número aleatório para referir a cada um dos respondentes. O perfil majoritariamente masculino e negro se assemelha ao dos entregadores em geral, conforme será analisado no capítulo 2. Ainda assim, é importante ter realizado entrevistas com quatro entregadoras mulheres, para ser possível apresentar suas perspectivas da atividade, sendo que elas demarcam, em suas respostas, diferenças entre a experiência masculina e feminina no trabalho de entregas. Os critérios de interrupção da busca de novas entrevistas se basearam na saturação do conteúdo e na distribuição regional dos entrevistados (Weiss, 1994). O primeiro critério foi atingido antes do segundo, de forma que continuei a busca dos entrevistados até alcançar sujeitos vindos das cinco regiões do país.

Quanto às formas de interpretação do conteúdo advindo das entrevistas, foi realizada a análise de conteúdo qualitativa do material transcrito, que envolve um processo de classificação e categorização de textos (Machado, 2002; Gatti, 2012). Isso permite que sejam evidenciadas interpretações em disputa entre as diversas fontes e sujeitos e que conceitos e análises teóricos sejam trazidos à superfície para a construção das interpretações teóricas da tese. Assim, a partir das noções da literatura, das notas realizadas no caderno de campo e das impressões vindas da fase de triangulação de informações, foi proposta uma primeira lista de categorias e códigos que foi testada em uma seleção aleatória de 10% do conteúdo levantado. “A aplicação da categorização prévia num recorte permite seu aperfeiçoamento” (Gatti, 2012 p. 52). Em

---

<sup>5</sup> Informações quanto à jornada de trabalho e remuneração declarada dos entrevistados serão apresentadas no capítulo 2.

seguida, o livro de códigos foi formado, com as categorias consolidadas, e foi usado em todo o material transcrito (Apêndice B). Essas categorias, em diálogo com as demais fontes e literatura, orientaram a sistematização de capítulos da tese e a análise das narrativas advindas dos entrevistados.



Tabela 1: Perfil de respondentes das entrevistas

<b>Número</b>	<b>Data da entrevista</b>	<b>Idade</b>	<b>Sexo</b>	<b>Raça/cor/etnia</b>	<b>Cidade</b>	<b>Aplicativo para o qual trabalha</b>	<b>Tempo de trabalho</b>	<b>Instrumento de trabalho</b>
<b>Entrevistado 1</b>	31/08/2023	32	M	Parda	Brasília (DF)	iFood	>4 anos	Moto
<b>Entrevistado 2</b>	19/09/2023	35	M	Preta	Natal (RN)	iFood, Rappi, Bee, Uber e 99 pop	>4 anos	Moto
<b>Entrevistado 3</b>	13/07/2023	38	M	Branca	Florianópolis (SP)	iFood, Zé Delivery, Box delivery, VOA Delivery, Motoboys do Brasil	>4 anos	Moto
<b>Entrevistada 4</b>	21/09/2023	42	F	Preta	Brasília (DF)	iFood	>2 e <4 anos	Moto
<b>Entrevistado 5</b>	13/11/2023	18	M	Parda	Rio Branco (AC)	iFood, Uber Eats	>2 e <4 anos	Moto, Bicicleta
<b>Entrevistado 6</b>	17/07/2023	41	M	Preta	São Paulo (SP)	Loggi e uber	>4 anos	Moto
<b>Entrevistado 7</b>	22/06/2023	38	M	Preta	Belo Horizonte (MG)	iFood, Rappi, 99 passageiro	>4 anos	Moto
<b>Entrevistado 8</b>	28/09/2023	41	M	Parda	Paulista (PE)	iFood, Rappi, Cornershop, Uber, Speedy, InDrive, Ame Flash, Borzo.	>2 e <4 anos	Moto
<b>Entrevistada 9</b>	21/09/2023	24	F	Branca	Natal (RN)	iFood, Rappi	>2 e <4 anos	Moto
<b>Entrevistado 10</b>	11/07/2023	35	M	Parda	Juiz de Fora (MG)	iFood, Rappi, Zé Delivery, 99	>2 e <4 anos	Moto
<b>Entrevistado 11</b>	05/10/2023	37	M	Preta	Santa Luzia (MG)	Uber e 99	>4 anos	Moto
<b>Entrevistado 12</b>	19/10/2023	20	M	Amarela	Rio Branco (AC)	iFood	>1 e <2 anos	Moto, Bicicleta
<b>Entrevistado 13</b>	11/07/2023	30	M	Branca	São Paulo (SP)	iFood, Rappi, Uber	>2 e <4 anos	Moto
<b>Entrevistado 14</b>	23/06/2023	21	M	Branca	Rio de Janeiro (RJ)	Rappi	>2 e <4 anos	Moto, Bicicleta
<b>Entrevistado 15</b>	14/11/2023	41	M	Parda	Fortaleza (CE)	iFood	>2 e <4 anos	Moto
<b>Entrevistada 16</b>	29/11/2023	30	F	Parda	João Pessoa (PB)	iFood, Uber, Bee	>1 e <2 anos	Bicicleta
<b>Entrevistada 17</b>	21/06/2023	30	F	Preta	Belo Horizonte (MG)	iFood, Rappi,	>2 e <4 anos	Moto
<b>Entrevistado 18</b>	27/02/2024	48	M	Branca	Porto Alegre (RS)	iFood	>2 e <4 anos	Bicicleta
<b>Entrevistado 19</b>	23/02/2024	27	M	Branca	Porto Alegre (RS)	iFood	>1 e <2 anos	Bicicleta
<b>Entrevistado 20</b>	28/02/2024	25	M	Preta	Porto Alegre (RS)	iFood	>2 e <4 anos	Moto, Bicicleta
<b>Entrevistado 21</b>	05/03/2024	25	M	Parda	Campo Grande (MS)	iFood, Zé Delivery, 67 delivery.Uber driver	>4 anos	Moto
<b>Entrevistado 22</b>	07/03/2024	32	M	Amarela	Campo Grande (MS)	67	>2 e <4 anos	Moto

Fonte: Elaboração própria com base em resposta ao *survey* pelos entrevistados.

Legenda: M = Masculino; F = Feminino.

Os capítulos baseados na análise de conteúdo irão apresentar diversas citações dos entrevistados, de forma que busco amarrar análises a partir da interpretação das narrativas advindas dos sujeitos de pesquisa. É importante compreender a multiplicidade de entendimentos vindos dos entrevistados, operando em um diálogo indutivo-dedutivo que me permite trabalhar conceitos vindos da literatura sem apagar as formulações próprias dos participantes da pesquisa. As narrativas divergentes e múltiplas trajetórias dos entregadores devem ser evidenciadas, inclusive apresentando resultados contraintuitivos em relação à literatura e às preferências da pesquisadora.

Outro motivo é devido à confiabilidade necessária para minhas análises. De um lado, tenho as entrevistas como fonte central, de outro, por exigências do Termo de Consentimento Livre e Esclarecido (Apêndice C) e a própria segurança dos sujeitos entrevistados, que fazem parte de um confronto político em andamento, não irei divulgar a íntegra das transcrições. Assim, a apresentação das transcrições, que têm o cuidado de preservar informações pessoais, privadas e sensíveis, são necessárias para demonstrar o embasamento empírico das análises para quem lê essa tese e que, também, poderá se embasar nos conteúdos narrados para outras interpretações e possíveis divergências.

Um desafio da tese é fazer jus às ambivalências e heterogeneidades das perspectivas dos entregadores. Se muito do que é experimentado no cotidiano do seu trabalho é semelhante não só entre as cidades analisadas, mas entre diversos países desde o Reino Unido até a China (Tassinari, Maccarrone, 2020; Woodcock, 2021; Lei, 2021), suas formulações políticas são pouco coesas. Vários termos são polissêmicos, como a referência à regulamentação da atividade, a Consolidação das Leis do Trabalho (CLT) e os direitos previdenciários. As críticas à política, aos sindicatos e aos partidos vêm de pontos de vista distintos. Por isso, o método interpretativo e análise qualitativa de conteúdo são relevantes, para ser possível explicitar e compreender essas divergências. Alguns capítulos estão estruturados para evidenciar essas ambivalências e quem lê a tese deve ter em mente essa heterogeneidade, que perpassa a mobilização e as tentativas de articulação da categoria. No mesmo sentido, por mais que eu utilize o termo “categoria” como sinônimo dos entregadores por aplicativo, não é porque ela é uniforme, faço-o apenas por ser o termo comumente utilizado para descrever o conjunto de trabalhadores em determinado setor.

### *Levantamento de eventos de protestos*

A análise dos protestos é uma fonte central dos estudos de movimentos sociais, sendo possível identificar repertórios de confronto (Tilly, 1995), enquadramentos (Benford, Snow, 2000) e dinâmicas de interação entre apoiadores e opositores durante sua realização (Tilly, 2008). O capítulo 4 irá descrever em detalhes as justificativas e as estratégias utilizadas para o levantamento de protestos ocorridos entre março de 2020 e dezembro de 2023 no Brasil. Aqui aponto que a fonte principal utilizada foi a página de Instagram do Treta no Trampo<sup>6</sup>, canal de comunicação e coletivo de apoio dos entregadores que busca divulgar as diversas demandas e manifestações espalhadas nacionalmente. Victória Lima<sup>7</sup> me auxiliou no levantamento e sistematização de postagens da página, com base nas categorias disponíveis no Apêndice D. Ao todo, identificamos 101 eventos de protesto e campanhas – seguindo nomenclaturas empregadas por Tilly (2008) – os quais foram somados a oito levantados por meio de notícias e 18 por meio de entrevistas. A análise, então, vai se dar a partir de 127 eventos ou campanhas, que estão sistematizados no Apêndice E.

Para ter um maior aprofundamento sobre as experiências nas paralisações, acompanhei dois breques ocorridos ao longo da pesquisa. Estive presente nos Breques nacionais de 01 de abril de 2022 e em 29 de setembro de 2023, ambos em Belo Horizonte. As experiências foram registradas em caderno de campo durante e imediatamente após os eventos, fazendo parte das análises.

### *Fontes complementares*

Para fins de conhecer a organização de manifestações específicas e as análises de conjuntura, interpretações políticas e formas de identidade coletiva da categoria, acompanhei seis grupos de WhatsApp e dois de Telegram ao longo dos meses de maio de 2023 a janeiro de 2024; e um grupo de WhatsApp entre junho e julho de 2021 (período em que ocorria um chamado para o #apagaodosapps, forma de boicote digital à plataformas). Tais grupos eram de acesso aberto, de forma que estive neles apenas como observadora, registrando impressões relevantes em caderno de campo. O fluxo de mensagens em diversos desses grupos é intenso, alguns eram voltados para mobilização da categoria, outros eram de apoio ao cotidiano do

---

<sup>6</sup> Link para o perfil no Instagram (@tretanotrampo): <<https://www.instagram.com/tretanotrampo/>>. Acesso em 07 de julho de 2024.

<sup>7</sup> Agradeço à Victória Lima, bolsista de iniciação científica, pelo apoio para a realização do campo de pesquisa desta tese.

trabalho, alguns eram nacionais e outros locais, referentes ao Sudeste, São Paulo, Belo Horizonte e Goiânia. Minha intenção não era realizar uma análise de conteúdo dos diálogos ocorridos, mas compreender as dinâmicas de interação que lá ocorriam, atuando como fontes suplementares de análise.

Além disso, notícias, documentos, panfletos e materiais de comunicação digital, como vídeos e postagens em páginas de redes sociais também foram utilizados. Isso se deu tanto quando buscava informações específicas sobre eventos de protestos e debates ocorridos na mesa da regulamentação do trabalho por plataformas, por exemplo, quanto por ter acesso a esses materiais em grupos que participava. Os materiais relevantes foram salvos em pasta específica e registros foram feitos em caderno de campo, de forma que serão utilizados ao longo dos capítulos.

O processo de análise apresentado é um de interação continuada com os conteúdos produzidos no campo de pesquisa, buscando compreendê-los em relação com os objetivos da pesquisa e a literatura existente da área. Portanto, a triangulação de informações e a análise de conteúdo irão contribuir para a construção de análises e formulações teóricas a serem apresentadas como resultado da tese. Com isso, será possível encontrar e interpretar os pontos de convergência e divergência na dinâmica de ação coletiva dos entregadores por aplicativos e suas relações com o capitalismo de plataforma.

## **b. Estrutura da tese**

Como foi delineado aqui, a tese se insere no debate a respeito da ação coletiva de trabalhadores sob reconfigurações na produção capitalista, devido ao contexto neoliberal e o ganho de proeminência do capitalismo de plataforma. O estudo das mobilizações de entregadores por aplicativos, categoria de relevo para o modelo produtivo vigente, pode apontar para formas de resistência afinadas com o contexto político-econômico atual. Ao mesmo tempo, os sentidos de sua articulação política estão em disputa. A tese está estruturada em 6 capítulos, além da introdução e conclusão, que serão apresentados a seguir.

O *capítulo 1* analisa as reconfigurações da política neoliberal e suas afinidades com o capitalismo de plataforma, debruçando sobre a lógica produtiva das plataformas e nos sentidos políticos do neoliberalismo. O conceito de plataforma digital será explorado para apresentá-lo como infraestrutura e interface dotadas de significados políticos e valores (Dijck, Poell, Waal,

2018; D'Andréa, 2020; Anderson, 2019; Wood, Monahan, 2019; Mendonça, Filgueiras, Almeida, 2023). Argumentarei que existem afinidades entre o modelo produtivo baseado na extração de dados do capitalismo de plataforma e o neoliberalismo (Srnicek, 2016; Morozov, 2018), de forma que faço uma breve análise da passagem do modelo keynesiano-fordista para o neoliberal pós-fordista a partir da ideia de “destruição criativa” (Peck, Theodore, Brenner, 2009; Brenner, Theodore, 2002). Um debate sobre a natureza política do neoliberalismo (Biebricher, 2018; Cruz, 2019) é necessário para compreender sua expansão para como racionalidade e suas apropriações ambíguas pelos grupos populares (Gago, 2018), que irão repercutir nas ambivalências da mobilização dos entregadores. Ainda que a tendência seja de uma vigilância ampla e da expansão do modelo das plataformas para diversos âmbitos da sociedade e da vida cotidiana (Couldry, Mejias, 2018; Morozov, 2018; Dijck, Poell, Waal, 2018), exploro as porosidades (Anderson, 2019) do modelo para pensar as possibilidades de resistência. Sigo para o caso das plataformas de entregas, que adotam modelos enxutos de produção (Srnicek, 2016) e de produção digital geograficamente aderente (Woodcock, Graham, 2020). Por fim, caracterizarei as plataformas de entregas atuantes no Brasil.

O *capítulo 2* volta a análise para as consequências desses processos no mundo do trabalho: considerando que a informalidade, acesso parcial a direitos e o racismo estrutural são marcantes no mercado de trabalho brasileiro, o capítulo analisa a plataformização do trabalho no país. Para tanto, retomo os processos de formação do mercado de trabalho brasileiro, que deu com o fim da escravização da população negra mantendo estruturas e instituições racistas (Almeida, 2019; (Barbosa, 2016; Almeida, 2019; Costa, 2010) e as leituras da Teoria da Dependência (Furtado, 2000 [1961]; Santos, 2008 [1979]; Singer, 1981). Sigo para um debate a respeito da informalidade no mercado de trabalho, como benéfico à acumulação capitalista e às elites nacionais (Costa, 2010; Ulyseia, 2006), cujos problemas não tinham sido superados quando as políticas neoliberais começaram a ser adotadas no país (Mattos, 2015). A precarização e a plataformização do trabalho se dão sobre essas bases, cujos processos específicos na organização da mão de obra eu passo a analisar no capítulo. Analiso a fragmentação da classe trabalhadora (Antunes, 2003), o trabalho just-in-time (Abílio, 2020a; Abílio, 2020b), o gerenciamento algorítmico (Abílio, Amorim, Grohman, 2021; Woodcock, 2021), a vigilância do trabalho (Woodcock, 2020), a ocultação dos trabalhadores e seus laços por meio da robotização (De Stefano, 2016) como parte das reconfigurações do trabalho dos entregadores por aplicativo. Encerro o capítulo caracterizando o perfil socioeconômico desses trabalhadores.

O *capítulo 3* marca o início das análises das entrevistas, evidenciando as táticas cotidianas (Mendonça, 2012) usadas pelos entregadores por aplicativo, como parte de seu corre cotidiano para garantir sobrevivência e condições melhores de trabalho. Mobilizando os conceitos de viração (Abílio, 2020b; Abílio, 2021) e pragmática vitalista (Gago, 2018) o capítulo analisa as condições de trabalho dos entregadores e as diferentes táticas que eles utilizam para lidar com elas. Oscilando entre aceitação e subversão às regras, existem possibilidades de resistências ao modelo produtivo, ora abertas, ora subterrâneas, que serão analisadas por meio de cinco seções: (i) trajetórias até o trabalho de entregas por plataformas; (ii) reconfigurando a identidade profissional; (iii) interferindo no gerenciamento algorítmico; (iv) abrindo brechas no espaço urbano; (v) correndo contra o tempo.

O *capítulo 4* analisa os eventos de protestos e campanhas (Tilly, 2008), tendo sido identificados 4 dinâmicas de protestos: (i) de dimensão nacional; (ii) locais relacionados às plataformas; (iii) locais relacionados a regulamentação e fiscalização; (iv) locais relacionados a eventos de violência ou humilhação. O capítulo realiza uma análise descritiva dos protestos realizados entre julho de 2020 e dezembro de 2023 para identificar as características da ação coletiva e do repertório de protestos dos entregadores. Argumento que ocorrem dinâmicas de compartilhamento de performances entre as campanhas nacionais e eventos locais (Tilly, 2008), com a modularização do repertório de confronto (Tarrow, 2009 [1994]). Destaco a combinação de ações diretas, provincianas e particulares com cosmopolitas, sustentadas e modulares na atuação dos entregadores, apontando para uma combinação entre repertórios modernos e pré-modernos (Mendonça, Bustamante, 2020). E a ocorrência de uma interação entre manifestantes e governos que, em via de mão dupla, levam à mudança de contexto político (Abers, Silva, Tatagiba, 2018) e abertura da oportunidade de negociação com o governo federal para a regulamentação da atividade.

O *capítulo 5* sistematiza os processos de interação da categoria para a formação de diferentes vínculos de solidariedade (Fantasia, 1988; Tassinari, Maccarrone, 2020; Lei, 2021) e problematização pública de seu trabalho (Cefaï, 2017), que leva a diferentes organizações e busca de representação (Fraser, 2009; Avritzer, 2007) da categoria. O híbrido digital-urbano articula os entregadores em grupos, formando laços entre eles, que podem perpassar, ou não, a ação contenciosa. Esses vínculos e aprendizados em protestos podem levar à iniciativa de uma maior estruturação das organizações. Na falta de acesso a sindicatos, mas permeados pela vontade de se fazerem representados, a opção muitas vezes é de formar associações. Em direção semelhantes, também apresento um caso de candidatura coletiva de entregadores. Contudo, o

processo não se dá de forma linear em direção à formalização da ação coletiva da categoria, de forma que analiso processos de desarticulação devido a tensionamentos, desconfiança e cansaço.

Por fim, o *capítulo 6* analisa as disputas e ambiguidades em torno da regulamentação do trabalho por plataformas. Baseado em entrevistas e análise documental, sistematizo a interação entre Estado, movimentos e plataformas. Foquei em dois *loci* centrais de disputas, o primeiro seria a mesa de negociações, com propostas em disputa, o segundo seria as movimentações, nas ruas e redes, da própria categoria, que não é coesa quanto à decisão de participar da regulamentação, nem quanto aos temas em debate. Encerro o capítulo apresentando o debate sobre a regulamentação como uma disputa sobre o futuro do trabalho.

A partir de tal percurso teórico e analítico, entendo que será possível identificar uma ampla gama de ações coletivas dos entregadores por aplicativo, que variam conforme o contexto político e os atores em interação. As divergências e as ambiguidades da categoria são pontos importantes para a análise, de forma que momentos de solidariedade e de confronto político atuam para a criação de vínculos entre posicionamentos discordantes. Será possível perceber que existe uma construção de novas resistências no mundo do trabalho, ora mais subterrâneas e cotidianas, ora mais explícitas e de confronto. Começamos, então, por conhecer a dinâmica das plataformas e de seu papel no sistema produtivo capitalista, no capítulo a seguir.

## CAPÍTULO 1 – RECONFIGURAÇÕES NEOLIBERAIS E O CAPITALISMO DE PLATAFORMA

Quando perguntei sobre os critérios que utiliza para escolher os dias e horários de trabalho, o Entrevistado 13, de São Paulo, respondeu que: *“É difícil falar que é uma escolha porque o aplicativo ele te coloca horários [...], você precisa trabalhar nos horários que tem demanda”*. As longas jornadas de trabalho dos entregadores por aplicativos<sup>8</sup>, para o entrevistado, são uma necessidade. E, diferente de uma ideia de liberdade para definir seu próprio ritmo, ele conta que os ganhos são muito incertos, de modo que ele *“[...] fica um pouco refém dessa incerteza financeira”*. É comum que os *motoboys* definam para si uma “meta” de rendimento e condicionem sua atividade da semana para cumpri-la, podendo estender as horas e dias trabalhados para alcançá-la. O descanso é visto como um risco de não atingir a “meta”. Então, o Entrevistado 06 contou que, depois que começa, *“se tocou você tem que fazê-lo [o pedido], você tem que fazê-lo, porque a gente sabe que tem hora que para e não toca mais. E se a gente parar naquela hora que está tocando, seja na hora do almoço, seja o que for a gente pode perder a oportunidade de conseguir atingir a nossa meta”*.

A insegurança quanto aos rendimentos e, mesmo, quanto ao conteúdo do trabalho de entregas por aplicativos é presente no cotidiano de seus trabalhadores e será fonte de análise dos capítulos subsequentes. Está nas mãos das plataformas a definição de critérios da dinâmica do trabalho, quando e para quem o aplicativo vai “tocar” com uma nova chamada e os locais de coleta e entrega dos produtos. Esses critérios são desconhecidos pelos trabalhadores, os quais buscam compreender, a partir da própria prática do trabalho, o que está sendo definido por esse “agente oculto” que é o algoritmo, que está em constante modificação (Woodcock, 2020; Abílio, Amorim, Grohmann, 2021; Abílio, 2020b).

O fato de um grande contingente de *motoboys* agora responderem aos comandos gamificados na tela de seus celulares, em vez de atuarem como motofretistas terceirizados, faz parte de um processo de modificação das tecnologias digitais, de reconfiguração da produção capitalista e das dinâmicas de trabalho (Amorim, Grohmann, 2021; Abílio, 2020a). As plataformas digitais têm alterado as dinâmicas de produção e trabalho globalmente, além de impactarem nas formas de sociabilidade, política e subjetivação. As *Big Techs*, as empresas

---

<sup>8</sup> Ao longo da tese, adoto centralmente o conceito e a literatura sobre “plataforma” para compreender o fenômeno político, econômico e social em análise. Contudo, existe o uso corriqueiro do termo “trabalho por aplicativo” ou “entregador por aplicativo” para caracterizar a atividade de entregas subordinada pelas plataformas digitais. Por estarem popularizados, opto por usar esses termos também.



gigantes de tecnologia<sup>9</sup>, têm avançado em um modelo centrado na coleta de dados para geração de lucros que, como será desenvolvido neste capítulo, reconfigura as formas de produção, além de adentrarem nos mais diversos momentos das vidas das pessoas (D'Andréa, 2020; Dijck, Poell, Waal, 2018; Grohman, 2020; Srnicek, 2016; Beer, 2017; Morozov, 2018). É necessário, então, buscar compreender o que são as plataformas e seu papel na fase contemporânea do capitalismo, para criar condições de análise do processo de plataformação do trabalho (Amorim, Grohmann, 2021; Grohman, 2020) e as resistências daí advindas.

O foco deste capítulo, então, será a apresentação do conceito de plataforma digital e a análise do modelo produtivo do capitalismo de plataforma. Será realizada uma breve análise da passagem do modelo keynesiano-fordista para o neoliberal pós-fordista, compreendendo a dimensão de destruição crítica do neoliberalismo (Brenner, Theodore, 2002; Peck, Theodore, Brenner, 2009), sua concepção como projeto político (Biebricher, 2018; Cruz, 2019) e sua expansão como racionalidade (Brown, 2019; Brown, 2006; Brown, 2015; Dardot, Laval, 2016), que deve ser entendida a partir de apropriações ambíguas de sua lógica pelos grupos populares (Gago, 2018). Existem afinidades históricas e de modelo produtivo entre o neoliberalismo, a economia digital e o capitalismo de plataforma, de forma que é necessário compreender o papel dos dados na ascensão da economia digital e como esse processo está relacionado com as reconfigurações políticas, econômicas e sociais do neoliberalismo (Srnicek, 2016; Couldry, Mejias, 2018; Morozov, 2018). Ainda que a tendência seja de avanços da lógica das plataformas e seu modelo produtivo para uma sociedade de plataforma (Dijck, Poell, Waal, 2018), proponho uma breve reflexão sobre as porosidades desse formato e margens para resistências (Anderson, 2019; Woodcock, 2021). Com isso, será possível compreender a dinâmica de funcionamento das plataformas de entregas que adotam modelos enxutos de produção (Srnicek, 2016), baseados no “crescimento antes do lucro” e em investimentos de capital de risco, ao mesmo tempo em que dependem de um contingente de mão de obra disponível e precarizado para sustentarem seu negócio. Elas também dependem da infraestrutura urbana e da distribuição de trabalhadores no espaço, de forma que o espaço digital se materializa no espaço construído e nas relações cotidianas do trabalho, elementos que também serão abordados em uma perspectiva de produção digital geograficamente aderente (Woodcock, Graham, 2020). Por fim, realizarei uma sistematização das principais plataformas de entregas atuantes no Brasil.

---

<sup>9</sup> Atualmente, nos Estados Unidos cinco companhias dominam o setor e exercem influência principalmente no chamado Ocidente: Alphabet-Google, Amazon, Apple, Meta-Facebook e Microsoft – também chamadas de “*Big Five*”. Do outro lado do hemisfério, as companhias chinesas centralizam essa influência: Baidu, Alibaba e Tencent.

## 1.1 Plataformas digitais

Iniciar uma tese sobre as dinâmicas de ação coletiva de entregadores por aplicativos, a partir das plataformas digitais, pode parecer estranho ou soar como um determinismo tecnológico, o que não é minha filiação. De fato, existe uma multiplicidade de relações e disputas que permeiam a criação e o uso das plataformas em uma sociedade profundamente mediada pelas tecnologias digitais – que alguns chamam de sociedade de plataforma (Dijck, Poell, Waal, 2018). Começo a análise pelas plataformas, por elas atuarem tanto como infraestrutura sobre a qual diversas relações políticas e sociais se desenrolam atualmente e, também, como intermediárias e agentes com interesses próprios nessas relações. São, ao mesmo tempo, palco, compasso e tom da orquestra: são o espaço onde os músicos se alocam com seus instrumentos, mas também ditam o ritmo e as notas do que será apresentado. Portanto, compreender a dinâmica de funcionamento das plataformas digitais e sua centralidade para o modelo produtivo capitalista, em sua fase contemporânea neoliberal, é importante para entender algumas das forças que operam e subordinam os trabalhadores plataformizados atualmente.

Entendendo que o conceito de “rede” é menos preciso em relação ao fenômeno tecno, político e social estudado, o termo “plataforma” passa a ser mais relevante. Seguindo D’Andréa (2020), a metáfora da rede trouxe, no início dos estudos da *internet*, a ideia de difusão e conexão carregada de uma perspectiva tecnoutópica e centrada nas relações sociais. Já a adoção da metáfora da plataforma permite evidenciar mais os elementos materiais, econômicos e políticos de uma sociedade conectada. Além disso, opto por usar o binômio digital-analógico e não *online-offline*, por se tratar menos de uma relação ligada à conectividade – afinal plataformas podem ser usadas sem conexão à *internet* – e mais sobre a existência de camadas sobrepostas de meios digitais e analógicos sobre as quais as relações ocorrem (Anderson, 2019). Em outros momentos, também utilizarei o binômio digital-territorial, quando os aspectos da infraestrutura urbana e do espaço construído forem essenciais para a análise.

Segundo Wood e Monaham (2019), a origem mais imediata do termo plataforma vem da área da computação, podendo ser definido como “a fundação sobre a qual outros processos computacionais são construídos ou o ambiente sobre o qual tais processos ocorrem” (Wood, Monaham, 2019 p. 2). Diversas tecnologias podem ser vistas como plataformas: *hardwares*, *softwares*, sistemas operacionais e redes sociais digitais, por exemplo. E a anatomia de uma plataforma pode ser caracterizada pelos seguintes elementos: “uma plataforma é alimentada por *dados*, automatizada e organizada por *algoritmos* e interfaces, formalizada por meio de relações

de *propriedade*, impulsionadas por *modelos de negócios* e governada por *acordos de usuários*” (Dijck, Poell, Waal, 2018 p. 9 – grifos no original)

Uma expansão dessa noção leva à definição das plataformas como infraestruturas (Wood, Monaham, 2019), incorporando os sentidos políticos e econômicos no conceito e considera os aspectos materiais necessários para a construção do mundo digital – cabos subterrâneos, energia e servidores, por exemplo – até as relações sociotécnicas que são modificadas por elas. Nesse sentido, têm ganhado uma relevância política e social que as coloca como competidoras em relação a infraestruturas públicas e privadas já existentes, podendo absorvê-las e modificá-las. Inclusive, têm aumentado os investimentos das grandes empresas de tecnologia digital em infraestrutura física para a conectividade de países com pouco acesso à *internet*. Seja por meio do investimento direto em cabos submarinos que interconectam países e continentes ao “www”, seja por meio de programas de acesso à *internet*, que restringem a conectividade às próprias páginas de seus financiadores<sup>10</sup>, essas empresas têm assumido um papel de provedoras de infraestrutura e serviços cada vez mais centrais para a sociabilidade e produtividade contemporâneas (D’Andréa, 2020; Morozov, 2018).

Conceituar as plataformas como infraestruturas contribui para compreendê-las como base de construção de diversas possibilidades, ao mesmo tempo que constroem tais construções a uma lógica de funcionamento que lhes é inerente. “As infraestruturas constituem contextos para a prática. Elas possibilitam, apoiam e permitem certas práticas, enquanto necessariamente incapacitam, desgastam e resistem a outras” (Wood, Monaham, 2019 p. 3). Nesse sentido, diversas plataformas têm se posicionado como base para a construção de outras e de serviços digitais. De uma forma que retroalimenta a posição de centralidade de empresas como Alphabet-Google, Amazon, Apple, Microsoft ou Meta-Facebook, diversas iniciativas menores precisam se adequar em termos técnicos e econômicos a seus fluxos e protocolos (D’Andréa, 2020 p. 20; Dijck, Poell, Waal, 2018 p. 14).

As plataformas não são neutras, nem superfície lisa sobre a qual qualquer interação pode ocorrer. Elas mesmas são “ambientes que condicionam a emergência de um social” (D’Andréa, 2020 p. 18). Também não são apenas elementos técnicos, uma vez que dizem respeito a “empresas que controlam infraestruturas digitais alimentadas por dados e organizadas por algoritmos” (Abílio, Amorim, Grohmann, 2021 p. 33). Assim, mesmo podendo ser pensadas

---

<sup>10</sup> Por exemplo: “Desde 2013, o projeto Internet.org, financiado pelo Facebook, oferece acesso gratuito a um conjunto restrito de serviços online (dentre os quais o próprio Facebook, é claro)” (D’Andréa, 2020, p.35).

como intermediação entre sujeitos, elas mesmas estabelecem o contexto para tanto, tendo interesses nessas relações: em geral, como se verá, voltados para a geração de lucros por meio da extração de dados (Srniczek, 2016; Beer, 2017; Couldry, Mejias, 2018).

É com tal perspectiva que Dijck, Poell e Waal (2018) argumentam que existe, hoje, uma sociedade de plataforma. Mais do que artefatos tecnológicos ou interfaces que organizam a relação entre usuários, as plataformas interagem e interferem na vida em sociedade. Elas também não são apenas um fenômeno econômico ou mero reflexo das relações sociais: elas atuam na disputa de valores em uma sociedade. Os autores propõem “[...] uma visão abrangente de um mundo conectado, onde as plataformas penetraram no coração das sociedades – afetando instituições, transações econômicas e práticas sociais e culturais –, forçando, assim, governos e estados a ajustar suas estruturas legais e democráticas” (Dijck, Poell, Waal, 2018 p. 2).

Não se trata de dizer que as tecnologias controlam em absoluto as práticas contemporâneas, mas “de reconhecer que, em suas lógicas materiais e econômicas, uma plataforma como o *Facebook* influi decisivamente no modo como compreendemos e gerimos nossas relações interpessoais, profissionais, com a vizinhança etc.” (D’Andréa, 2020 p. 17). Os algoritmos, como parte das plataformas, são tratados como instrumentos que conseguem tomar decisões com pouca intervenção humana, teoricamente mais eficientes e objetivos. Por isso, têm muito poder nas relações sociais, que advém inclusive do próprio discurso em torno dos algoritmos (Beer, 2017), que afirma sua neutralidade ou confiabilidade por superarem a própria capacidade humana de processamento de dados. Porém, a neutralidade não corresponde com a realidade. De um lado, os algoritmos incorporam visões de mundo e estão embebidos em uma ordem social, com objetivos e agendas específicas. De outro, eles “moldam o comportamento humano, atribuindo significados, obrigações, permissões ou recursos humanos de maneiras opacas” (Mendonça, Filgueiras, Almeida, 2023 p. 14), estando humanos e algoritmos entrelaçados nas diversas interações sociais, podendo ser pensados como instituições. Ou seja, como: “conjuntos de regras que estabelecem contextos nos quais ocorrem as escolhas individuais e as interações humanas. Esses contextos não são simplesmente um pano de fundo para as ações e interações, mas uma infraestrutura que permite certos cursos de ação e constrange outros” (Mendonça, Filgueiras, Almeida, 2023 p.15).

Ademais, é essencial evidenciar as relações das plataformas com as instituições políticas existentes, uma vez que elas também fazem parte das reconfigurações no papel do Estado e nas democracias, participando de tomadas de decisões em diferentes âmbitos, provendo serviços ou efetivando direitos. “A forma como incorporamos as tecnologias tem implicações sociais e

políticas, uma vez que os sistemas algorítmicos, muitas vezes considerados um simples instrumento, constituem uma linguagem de ação social e novos significados e formas de relações de poder” (Mendonça, Filgueiras, Almeida, 2023 p. 17). Nesse sentido, “a emergência de uma ‘sociedade de plataforma’ pode ser caracterizada como uma série de confrontos entre diferentes sistemas de valores, contestando o equilíbrio entre os interesses privados e públicos” (Dijck, Poell, Waal, 2018 p. 5).

A noção de governamentalidade algorítmica (Alves, 2018) também é útil para compreender o poder dos algoritmos nas relações humanas, sendo entendida como “um novo modo de governo das condutas, ligado à emergência de um novo regime de verdade, movido pela busca de objetividade, eficiência e segurança” (Alves, 2018 p. 222). Os indivíduos são cada vez mais influenciados por dispositivos tecnológicos baseados na extração e processamento de dados que conduzem escolhas e direcionam vontades. Instituições públicas e privadas também passam a operar com tal lógica, conformando ambientes e ações, no lugar de exercer ameaças ou interferir sobre os corpos dos sujeitos. Os riscos, segundo o autor, de deixar-se governar por algoritmos é a ocorrência de um processo de desumanização, enfraquecimento do comum dada a centralidade das experiências personalizadas e, mesmo, a substituição do processo árduo da escolha política democrática em prol de uma tecnocracia digital.

Por vezes, o debate a respeito do mundo digital pode se omitir de tais dimensões políticas e materiais, ou esconder as relações de produção que levam aos chamados avanços tecnológicos. A governamentalidade algorítmica tem instrumentos que tornam “possível o avanço do capital, que assume contemporaneamente a forma de um novo capitalismo da informação” (Alves, 2018 p. 235). Aqui aponto a importância de frisar a dimensão empresarial das plataformas (Srnicek, 2016), uma vez que evidencia seu lugar nas relações capitalistas, tendo o lucro como foco principal, o que vem de práticas como o ganho de escala e aumento da extração de valor sobre os trabalhadores. Assim, Woodcock (2021 p. 6) apresenta a definição das plataformas como uma nova forma de organização que intermedia as relações entre empresas, trabalhador e consumidor, sendo o capitalismo de plataforma<sup>11</sup> o modelo de produção vigente na economia digital.

De fato, por terem interesses econômicos e concentrarem-se em empresas de dimensão globalizada, as plataformas realizam um processo de intermediação potencialmente global de

---

<sup>11</sup> Conceituarei o capitalismo de plataforma adiante.

mão de obra, que acaba por centralizar capitais. Elas também atuam como uma força desregulamentadora do trabalho, incentivando um processo de informalização, terceirização e transferência de riscos e custos (Abílio, Amorim, Grohmann, 2021 p. 33). Muito do trabalho que é realizado por meio das plataformas não é novo e se soma a um processo de perda de direitos trabalhistas que será analisado adiante. Porém, a maneira como ele é estruturado e como ocorre a conexão entre trabalhadores e empresas<sup>12</sup> mediados pela tecnologia digital é, de fato, novidade. Por se posicionarem como intermediárias ou interfaces, elas conseguem escapar de regulações trabalhistas, ao argumentarem que apenas realizam a mediação de uma relação entre ofertantes de serviços ou produtos e consumidores (Filgueiras, Antunes, 2020). Sendo assim, é necessário aprofundar na análise sobre o neoliberalismo e suas afinidades com o modelo das plataformas, o que passo a fazer na próxima seção.

## **1.2 Neoliberalismo e as plataformas digitais**

O neoliberalismo se tornou a força político-econômica predominante do capitalismo contemporâneo, ainda que tenha peculiaridades em suas expressões concretas. Este é um termo polissêmico e, para alguns críticos de seu uso, tornou-se um significante vazio ou, para outros, um termo ideológico demais (Biebricher, 2018). De todo modo, sigo os autores que entendem ser necessário tratar da especificidade do neoliberalismo como um pensamento político-econômico, ainda que suas experiências concretas sejam múltiplas. Adoto a perspectiva de que “a ideologia neoliberal se baseia na crença de que os mercados abertos, competitivos, desregulados e libertos da interferência estatal e das ações das coletividades sociais representam o mecanismo ótimo para o desenvolvimento socioeconômico” (Peck, Theodore, Brenner, 2009 p. 50). Assim, mais do que uma série de medidas econômicas, é importante compreender a dimensão política do neoliberalismo que está imbricada nelas (Biebricher, 2018; Cruz, 2019) e, talvez, seja motivadora da própria adoção de agendas de privatização, desregulamentação e competição em diversos níveis da economia e da vida social.

A presente seção irá realizar breve reconstrução da passagem do modelo keynesiano-fordista para o neoliberal-pós-fordista, considerando a dimensão de destruição criativa do neoliberalismo: ele desfaz instituições políticas, econômicas, sociais, e mesmo o espaço

---

<sup>12</sup> Opto por nomear os trabalhadores por plataformas como “trabalhadores” e não empreendedores, por entender que mesmo que não sejam reconhecidos seus vínculos empregatícios, suas atividades se assemelham mais as de trabalhadores do que as de empresários. No capítulo 2, serão abordados mais elementos sobre a questão do trabalho, sua precariedade e a informalidade da mão de obra no Brasil.

construído, para estabelecer novos arranjos dentro de seus marcos (Peck, Theodore, Brenner, 2009; Brenner, Theodore, 2002). Em seguida, argumentarei pela leitura política do neoliberalismo (Cruz, 2019; Biebricher, 2018), indo além de sua dimensão econômica, de forma a poder expandir a análise para sua racionalidade (Brown, 2015; Brown, 2019; Brown, 2006; Dardot, Laval, 2016). Três subseções seguirão, voltadas para: (i) as afinidades entre neoliberalismo e a economia digital; (ii) a extração de dados e o modelo capitalista de plataforma; (iii) porosidade e resistências.

No caso, o modelo keynesiano-fordista estruturou-se nos anos posteriores à Segunda Guerra Mundial, como um período excepcional nos países do Norte<sup>13</sup>: “definido de forma ampla, pelo liberalismo embutido no plano internacional, pelo consenso social-democrata no plano nacional e pelo fordismo no plano econômico – [o qual] tem se desmoronado desde os anos [19]70” (Srniczek, 2016 p. 14). Tal modelo pode ser caracterizado, em termos gerais, por uma produção industrial taylorista, em que a racionalização dos gestos e a automatização permitiu uma proposta de eficácia do trabalho fabril sob controle rigoroso (*one best way*); um regime de acumulação que se beneficiou pelo conseqüente aumento de produtividade, levando a ganhos de poder aquisitivo e de consumo, e um modelo de regulação pelo qual o Estado se responsabilizava pela intervenção no salário-mínimo, garantias trabalhistas como a estabilidade e auxílios do Estado-providência (Lipietz, 1997; Lipietz, Leborgne, 1988).

Isso deu origem ao trabalhador de massa, capaz de desenvolver uma identidade coletiva na base do compartilhamento de condições semelhantes por seu colega de trabalho. Os trabalhadores, neste período, eram representados por sindicatos que encontravam um equilíbrio em relação ao capital e reprimiam iniciativas mais radicais. [...] Concomitantemente, o Estado de Bem-Estar Social redistribuía dinheiro àqueles deixados de fora do mercado de trabalho (Srniczek, 2016, pp. 14-15).

O período entre 1965 e 1973 “tornou cada vez mais evidente a incapacidade do fordismo e do keynesianismo de conter as contradições inerentes ao capitalismo” (Harvey, 1992 p. 135). Combinando uma série de fatores, ocorre uma crise de produtividade e queda de lucratividade nos Estados Unidos, levando a um problema fiscal, concomitante com a reconfiguração da competição internacional, devido à entrada da Europa Ocidental e do Japão, bem como de países recém-industrializados da América Latina e do Sudeste Asiático. Os anos 1970 viram

---

<sup>13</sup> Conforme apontado por Silvio Almeida (2019 p. 125), mesmo neste período, “o acesso a o acesso aos direitos sociais pelos trabalhadores não foi simétrico e variava de acordo com a capacidade produtiva do país, o setor da economia e o grupo social a que pertencia o trabalhador”, inclusive os grupos marginalizados, como a população negra, feminina e imigrante, ficavam com os setores menos protegidos e precarizados da economia.

uma crise econômica global, marcada pelas crises do petróleo de 1973 e 1979 e pelo fim do compromisso fordista. “Em consequência, as décadas de [19]70 e [19]80 foram um conturbado período de reestruturação econômica e de reajustamento social e político” (Harvey, 1992 p. 140; ver também Srnicek, 2016; Lipietz, 1997; Lipietz; Leborgne, 1988).

As mudanças nos meios de produção e na externalização dos custos de trabalho levarão a novas divisões internacionais do trabalho, de forma a reverberar na política econômica no Sul Global, até que o neoliberalismo se torna dominante ao redor do globo (Lipietz, 1997; Peck, Theodore, Brenner, 2009; Srnicek, 2016). É digno de nota, nesta curta reconstrução histórica, dizer que a primeira experiência prática com o neoliberalismo ocorreu no Chile, a partir de 1973, com a ditadura de Pinochet<sup>14</sup>, e Reagan e Thatcher se tornaram símbolos do projeto, respectivamente nos Estados Unidos e no Reino Unido.

Além disso, após a crise da dívida do início dos anos [19]80, os programas neoliberais de reestruturação foram estendidos seletivamente pelo Sul Global através dos esforços das agências multilaterais influenciadas pelos EUA para sujeitar os estados periféricos e semiperiféricos à disciplina dos mercados de capitais. Em meados da década de 1980, na esteira do reajustamento desigual, mas concertado, das agendas políticas em todo o mundo, o neoliberalismo havia se tornado a forma política e ideológica dominante da globalização capitalista (Peck, Theodore, Brenner, 2009 p. 50).

Com isso, estão dadas as condições para uma longa experimentação e reconfiguração das políticas econômicas e relações sociais, que passou a ser identificada com o neoliberalismo. No estabelecimento do “neoliberalismo de fato existente”, ocorre um processo de destruição criativa, marcado por uma relação dialética entre: a destruição parcial de arranjos institucionais e compromissos políticos por meio de reformas voltadas para o mercado e a criação tendencial de novas infraestruturas orientadas para o mercado, crescimento econômico, mercantilização e de domínio do capital (Peck, Theodore, Brenner, 2009; Brenner, Theodore, 2002). O toyotismo começa a substituir o taylorismo, em uma reorganização do modelo de produção em partes menores, buscando ajustar a produção à demanda (produção *just-in-time*) e minimizar custos com mão de obra e estoques. Ademais, ocorrem iniciativas para diminuir o poder dos sindicatos, reduzir salários e terceirizar a contratação de trabalhadores para outros países (Srnicek, 2016, pp. 15-16). E na esfera estatal, começa a desregulamentação e a mercantilização das políticas desenvolvidas pelo Estado de Bem-Estar Social (Brenner, Theodore, 2002).

---

<sup>14</sup> Ver Klein (2010) para uma análise da experiência neoliberal na ditadura chilena como um “tratamento de choque”.



As experiências concretas do neoliberalismo variam a partir dos processos político-econômicos específicos de cada local e já passaram por fases distintas, desde o início de sua implantação, com a destruição de arranjos prévios, até o presente momento, em que se torna dominante e constituído de novos arranjos centrados em noções de mercado, austeridade e disciplina (Peck, Theodore, Brenner, 2009; Brenner, Theodore, 2002; Peck, Tickell, 2002; Harvey, 1989; Harvey, 1992).

O neoliberalismo também pode ser considerado um projeto intelectual, que traça suas origens em dois encontros: o Colóquio de Walter Lippmann, ocorrido em agosto de 1938 em Paris, e a formação da Sociedade de Mont Pèlerin, na Suíça, em abril de 1947<sup>15</sup>, sendo que a interrupção entre um e outro deveu-se à Segunda Guerra Mundial.

Mesmo que existam divergências dentro do pensamento neoliberal, a crise do liberalismo e a crítica às diversas formas de “coletivismo” são elementos comuns que podem ser traçados entre seus pensadores (Biebricher, 2018). Quanto ao liberalismo, a formulação buscava responder aos limites da própria atuação desenfreada do mercado, que não impediu a crise de 1929, por exemplo. Nesse sentido, “os neoliberais não são fundamentalistas do mercado” (Biebricher, 2018 p. 26), de fato, eles buscaram delinear as condições sociais e políticas para garantir seu funcionamento pleno. Quanto ao segundo ponto, eles criticaram o socialismo e o nazi-fascismo como projetos que combinam o totalitarismo com o coletivismo, tendo estendido tais críticas aos modelos do estado de bem-estar social e do keynesianismo, o que ganhou mais peso em momentos históricos posteriores a sua fundação (Biebricher, 2018).

A dimensão política do neoliberalismo, portanto, é central para entender sua problemática. Afinal, o projeto de superação de uma crise vinda do liberalismo significava olhar para os limites políticos da própria execução do *laissez-faire*. Dessa forma, a concepção de mundo do neoliberalismo “confere sentido a uma reconfiguração do poder e das formas de governo, a partir de uma nova institucionalidade que regula e produz novas relações sociais e subjetividades” (Cruz, 2019, pp. 55-56).

Como projeto político, a expansão neoliberal tem permitido não só a reformulação de políticas econômicas ou sociais, após a crise do modelo keynesiano-fordista, mas também tem alcançado as diferentes esferas da vida política e social. Mais do que destruidor dos arranjos prévios, o neoliberalismo cria novos arranjos, em um modelo de “destruição criativa” (Peck,

---

<sup>15</sup> A reconstrução e análise desses encontros tem sido analisada por estudiosos do pensamento político do neoliberalismo, como em Brown, 2019; Biebricher, 2018; Dardot, Laval, 2016; Cruz, 2019.

Theodore, Brenner, 2009; Brenner, Theodore, 2002; no mesmo sentido Dardot, Laval, 2016). Ademais, ele tem afinidades com o autoritarismo e conservadorismo, “com vistas à preservação de valores, ordens e poderes hegemônicos das classes proprietárias do que hoje se define como Norte Global” (Silva, Tavares, 2021 p. 8; no mesmo sentido: Fisher, 2012; Klein, 2010).

Por isso, para além de uma fase do capitalismo historicamente definida, o neoliberalismo também pode ser compreendido como uma racionalidade. Segundo essa interpretação, a lógica de mercado, os princípios da concorrência e da firma como forma de governança são expandidos para todos os aspectos da vida humana (Brown, 2019; Dardot, Laval, 2016; Brown, 2015; Brown, 2006). “Em outras palavras, com o neoliberalismo, o que está em jogo é nada mais nada menos que a *forma de nossa existência*”, expandindo a competição, a luta econômica e a individualização para as diversas relações sociais e mesmo para as concepções de si mesmos (Dardot, Laval, 2016 p. 16).

A expansão da racionalidade neoliberal leva à corrosão das dimensões do social e do político (Brown, 2019). Na primeira dimensão, o neoliberalismo considera que quaisquer tentativas de regulação e redistribuição sociais seriam interferências no mercado e um assalto à liberdade de um sujeito atomizado (Brown, 2019 pp. 38-39). Na segunda dimensão, o neoliberalismo produz uma desidratação da democracia e do político até seus aspectos mínimos, como a manutenção das eleições, deixando a lógica do mercado substituir propostas de controle político e de redistribuição (Brown, 2019 p. 71).

É importante compreender os mecanismos como tal racionalidade se expande: isso não se dá de forma fantasmagórica, mas a partir das próprias relações de produção e do dia a dia dos indivíduos – elementos esses necessários para efetivar a reprodução do capital. Inclusive, conforme apontam Amorim e Grohmann (2021 pp. 13-14), a relação entre o capitalismo e a adaptação da subjetivação necessária para sua reprodução social não é nova, sendo parte de tal modo de produção. Assim, seguindo Brown (2015 pp. 32-33), os elementos distintivos da racionalidade neoliberal em relação aos processos precedentes de expansão da lógica do mercado na sociedade capitalista, estariam em três elementos: (i) a única forma de ser e estar em todos os espaços passou a ser como um *homo economicus*; (ii) esse *homo economicus* aparece como capital humano buscando valorização; (iii) as formas de investimento e competição são cada vez mais financeiras e menos produtivas.

Porém, a expansão da racionalidade neoliberal não é imediata ou sem conflitos, considerando que o modelo produtivo capitalista envolve interações humanas e reproduz seus

fundamentos na vida cotidiana das pessoas. Ou seja, se o neoliberalismo avança para cada vez mais áreas da vida, isso não significa uma submissão absoluta a sua lógica. A abordagem de Verónica Gago (2018) é particularmente importante neste sentido, sendo que irá guiar minhas análises posteriores<sup>16</sup>. Ao distinguir o neoliberalismo vindo de cima do neoliberalismo vindo de baixo, a autora evidencia formas de adoção e adaptação da racionalidade neoliberal pelos setores populares e mecanismos de enraizamento do neoliberalismo em novos territórios, como por meio da financeirização da vida desses grupos. Parece haver uma ressonância entre a perseverança popular, que a autora chama de “pragmática vitalista” (Gago, 2018 p. 34), baseada em formas criativas e contingentes de soluções para a manutenção e reprodução da vida, e a lógica da produção neoliberal, também baseada em cálculos e táticas de crescimento. Os setores populares, então, se valem da lógica neoliberal em seu cotidiano, mas devido a suas próprias vivências e experiências da pragmática vitalista o fazem de forma ambígua, podendo reconfigurar e resistir a essa lógica.

Como buscarei evidenciar, ao longo da tese, se é possível identificar elementos da racionalidade neoliberal nas práticas e reivindicações dos entregadores por aplicativos, entendo que isso ocorre na ambivalência entre aceitação e resistência de sua lógica política e econômica. De todo modo, também irei apontar divergências e ambiguidades da mobilização dos entregadores, que podem ser explicitamente reacionários ou antipolíticos. Esse é um dos desafios da presente análise, em que o neoliberalismo é apenas um dos elementos para interpretá-lo. De todo modo, retomo o processo de formação do neoliberalismo para situar as plataformas digitais em suas reconfigurações.

### *1.2.1 Afinidades entre neoliberalismo e a economia digital*

Quanto ao papel das tecnologias digitais e da economia digital no processo de neoliberalização, Srnicek (2016) aponta o amplo investimento na comercialização da *internet* nos anos 1990 e a consequente bolha gerada por isso. Nesse período, houve uma virada no papel da *internet*, com a compreensão dos ganhos advindos ao conectar negócios e pessoas *online*, levando a amplos investimentos do capital financeiro. O modelo adotado foi o de crescimento antes do lucro: “a esperança era de que a partir de um crescimento rápido eles seriam capazes de obter uma parcela do mercado e, eventualmente, dominar o que se assumia ser uma grande

---

<sup>16</sup> Por exemplo, no capítulo 3, em que analiso táticas cotidianas de “correr” dos entregadores durante o trabalho.

indústria nova. [...] [P]arecia ser um pressuposto que as companhias buscassem o domínio monopolístico” (Srniczek, 2016 p. 18).

Uma série de investimentos foi feita em infraestrutura para a comunicação digital, dando as bases para o modelo de plataformas adotado atualmente. E houve uma aceleração da tendência de externalização do trabalho, uma vez que as tecnologias digitais facilitaram a coordenação da produção internacionalmente. Com o colapso da bolha do “ponto-com”<sup>17</sup> e a consequente crise da virada para os anos 2000, foram adotadas políticas monetárias baseadas na redução das taxas de juros. Isso envolveu a diminuição das taxas de hipoteca, o que deu as condições para a formação de uma nova bolha imobiliária nos EUA e seu colapso na crise financeira de 2008 (Srniczek, 2016 p. 19).

A crise de 2008 é um marco para a compreensão dos dias atuais, da formação do capitalismo de plataforma e dos avanços da desregulamentação do trabalho. Iniciada com o rompimento da bolha imobiliária nos EUA, disseminou-se rapidamente pelo globo, com quebras de sistemas bancários e o resgate das instituições financeiras pelos Estados, especialmente na Europa Ocidental e EUA (Srniczek, 2016; Blyth, 2017). Com isso, os Estados se viram com um aumento de dívidas e a pressão passou a ser pela adoção de medidas de austeridade:

Austeridade é uma forma de deflação voluntária em que a economia se ajusta através da redução de salários, preços e despesa pública para restabelecer a competitividade, que (supostamente) se consegue melhor cortando o orçamento do Estado, as dívidas e os déficits. Fazê-lo, acham os seus defensores, inspirará a “confiança empresarial” uma vez que o governo não estará “esvaziando” o mercado de investimento ao sugar todo o capital disponível através da emissão de dívida, nem aumentando a já “demasiada grande” dívida da nação (Blyth, 2017 p. 19).

Em suma, a austeridade envolve o corte de gastos estatais para promover o crescimento, quando voltasse a haver “confiança” dos mercados, a partir da lógica de que a dívida não será sanada com mais dívida. Contudo, adverte Blyth (2017), quando as medidas de austeridade são adotadas de forma simultânea por diversos países, seu resultado é o oposto do esperado: levam à contração econômica, pois implicam redução de consumo. Se o “remédio” da austeridade é o único disponível na cartilha e sua adoção é repetida, a contração continua.

---

<sup>17</sup> No inglês: *'dot-com burst'*.

Um efeito central da austeridade é a redução nos investimentos governamentais, uma vez que seus orçamentos ficam limitados pela “pressão fiscal” de redução da dívida pública. Conforme demonstram Streeck e Mertens (2013), essa limitação, porém, é mais ampla do que cortes nas políticas sociais e ocorre, também, em áreas como infraestrutura. Como um todo, os estados ficam limitados em sua ação, ficando para os indivíduos buscar soluções privadas para suas necessidades, o que gera consequências distributivas, pois nem todos poderão arcar com os custos de acessar seus direitos de forma privada. O enfraquecimento fiscal do Estado leva a uma abertura de espaço para a competição do mercado, seguindo a lógica neoliberal delineada anteriormente, e a uma possível crise de confiança na própria capacidade dos governos atenderem às demandas dos cidadãos. De forma que a desconfiança política e a busca de soluções na base do “faça você mesmo” começam a repercutir na prática e no imaginário sociais (Offe, 2013).

Assim, é necessário contextualizar a ascensão da *Big Tech* ao período de precária recuperação da crise financeira global. De um lado, as plataformas tornaram-se locais de direcionamento do capital de risco para busca de maiores retornos. De outro lado, tornaram-se a única oportunidade de ganhar a vida para uma quantidade enorme de desempregados e trabalhadores precarizados que resultaram do ambiente de crise e de avanços da decomposição das instituições de bem-estar social. De fato, as plataformas contribuíram para “todos aqueles que lutavam contra a crise, fossem instituições ou cidadãos, a complementar orçamentos e receitas com novas fontes de renda, assim como por meio de uma redução radical de custos” (Morozov, 2018 p. 144). Nesse sentido:

As mudanças na economia política criaram um ambiente desregulamentado no qual a plataforma pode se posicionar como uma "empresa de tecnologia" em vez de uma empresa de limpeza, uma empresa de táxi, uma empresa de entrega de alimentos ou similares; tudo isso utilizando empreendedores independentes para fazer o trabalho de fato. O neoliberalismo permitiu a desregulamentação do emprego para apoiar este modelo, ao mesmo tempo em que criou uma saída para o excesso de capital financeiro, permitindo que ele fosse derramado nestas empresas da plataforma. Os fatores tecnológicos também podem ser claramente identificados aqui (Woodcock, Graham, 2020 p. 60).

Aprofundando as tendências da austeridade do período neoliberal-pós-fordista, as empresas das plataformas conseguem “explorar o trabalho barato em países em desenvolvimento e provocar uma maior pressão pela baixa dos salários ao oferecer esses empregos em mercados de trabalho globais” (Srniczek, 2018 p. 79). Assim, a dinâmica geográfica da exploração Norte-Sul parece ganhar novas proporções, com empresas em formato

de plataformas que conseguem ampliar sua presença ao redor do globo por meio do digital, sem implicar em uma presença física ou mesmo uma responsabilização pelos espaços onde operam.

Outro elemento da crise foi a redução generalizada de taxas de juros como parte do contexto posterior à crise econômica de 2008, conectando-a com a ascensão da economia digital, uma vez que: “o resultado é que os investidores procurando maiores retornos tiveram que se voltar para ativos de risco – investindo, por exemplo, em empresas tecnológicas não lucrativas e sem comprovação de lucro” (Srniczek, 2016 p. 22). Como identificado pela Organização Internacional do Trabalho (OIT), o capital de risco tem um papel importante no crescimento das plataformas digitais, aumentando de US\$ 52 bilhões em 2010 para US\$ 295 bilhões investidos globalmente em 2019. A maior concentração está nos Estados Unidos, China e Europa e em poucas companhias, uma vez que os investidores atuam com base na tendência monopolista do setor. Esse modelo de financiamento permite o crescimento sem lucros das empresas e a conquista de domínio global de mercados por grandes companhias, com grande vantagem sobre companhias tradicionais e mesmo sobre plataformas vindas de países do Sul Global (ILO, 2021 p. 66).

Contudo, é possível que os investimentos do capital de risco nas plataformas digitais estejam criando uma nova bolha, dada a dependência do setor no capital financeiro e sua baixa capacidade de geração de valor. “O investimento em *start-ups* de tecnologia hoje é menos uma alternativa à centralidade das finanças e mais uma expressão delas” (Srniczek, 2016 p. 75), resultando em uma área atrativa para o capital excedente em um cenário com baixas taxas de juros. O entusiasmo no setor de tecnologia vem diminuindo, especialmente após o período da pandemia de Covid-19, e levou a uma série de demissões no setor a partir do final do ano de 2022. Motivos como a redução de custos, mal planejamento, ambiente macroeconômico incerto e aumento dos juros para conter a alta na inflação global foram apontados por analistas e gestores de grandes empresas de tecnologia para explicar os cortes em pessoal (McCallum, 2022).

Por exemplo, as plataformas de *streaming* têm gerado menos interesse nos investidores. A Netflix teve de anunciar aumentos de cobrança para os consumidores e, em 2022, sofreu uma queda forte de suas ações e perda de assinantes (Grimes, Nicolau, 2022). Disney, Paramount e Warner Bros também tiveram prejuízos no ano de 2022, o que levou a demissões nas empresas e cortes de custos. O modelo de *streaming* tem sido repensado, com a redução de conteúdos no catálogo, a adoção de propagandas e controle maior de usuários por conta (Spadoni, 2023).

Em março de 2023, o Silicon Valley Bank colapsou. Especializado em *start ups* e empresas de tecnologia, ele era o 16º maior banco dos EUA. Parte do problema estava na combinação de um aumento nas taxas de juros nos EUA, na diminuição dos financiamentos em *start ups* no ano precedente e nos investimentos feitos pelo banco em títulos de longo prazo. As novas condições fizeram com que vários clientes sacassem seu dinheiro, sem que o banco pudesse garantir tanta retirada de recursos. Ainda que tenha sido um problema localizado, esse foi o maior banco a colapsar desde a crise de 2008 nos EUA, tendo ocorrido algum efeito em cadeia e crise de confiança, que levou a medidas de recuperação e garantia de saldos por parte do governo estadunidense (Copeland, Flitter, Farrell, 2023; Silverman, 2023). Tal caso aponta para possíveis falhas maiores que os investimentos de risco em empresas de tecnologia podem trazer em algum momento, no futuro.

### 1.2.2 *Extração de dados e o modelo capitalista de plataforma*

Como visto, a desregulamentação neoliberal, combinada com as mudanças na tecnologia digital e consequentes impactos na organização do trabalho, aprofundados pela crise financeira global de 2008, abriram caminho para o estabelecimento do capitalismo de plataforma como modelo produtivo de grande força na contemporaneidade. O que está em jogo é um “processo de valorização e acumulação do capital baseado na tríade: novas tecnologias da informação e da comunicação, empreendedorismo e financeirização” (Amorim, Grohmann, 2021 p. 7).

O capitalismo de plataforma vem de “uma transformação mais ampla no modo de produção, de compartilhamento e de difusão de bens e serviços” (Morozov, 2018 p. 56). O modelo tem como principal característica a centralidade da extração e do uso dos dados como matéria prima, que é gerada pelas atividades das pessoas *online* (Srnicsek, 2016 p. 29-30). Mais do que apenas as empresas de tecnologia, o capitalismo de plataforma diz respeito à tendência dos modelos de negócio se tornarem cada vez mais dependentes dos dados, de forma que eles, que eram periféricos para a produção antes, se tornam mais centrais para o funcionamento e sucesso dos negócios. E as plataformas digitais são o tipo de firma que melhor se ajustou à coleta, ao uso e à análise dos dados, porque é nas interfaces digitais que tais atividades ocorrem. É nelas que se encontra o lucro – e essa função as plataformas não terceirizam para outras empresas (Woodcock, Graham, 2020 p. 53).

Assim sendo, não há que se falar de uma superação das relações de produção capitalista, ou das relações de classe, por um modelo supostamente mais igualitário: em que todos seriam usuários das plataformas, as quais combateriam desigualdades de consumo, como é argumentado pelos empreendedores das *Big Techs* (Morozov, 2018, pp. 48-49). Esse tipo de narrativa tecnoutópica esconde a dinâmica produtiva das plataformas e as dinâmicas sociais que elas perpetuam a partir do seu uso disseminado. Também não há, na centralidade do uso das tecnologias digitais e do conhecimento neste modelo, algo que suprima o papel do capitalismo: “na prática, o que vemos é o capital avançar por todas as fronteiras nas quais o conhecimento, a informação e a comunicação estão presentes” (Amorim, Grohmann, 2021 p. 13). De fato, os princípios gerais da produção industrial permanecem, sendo que o formato das plataformas digitais aprimora as técnicas de valorização do capital por meio da extração de mais trabalho (Amorim, Grohmann, 2021 p. 23). No final das contas, ainda é a lucratividade a grande árbitra do sucesso das companhias, inclusive das plataformas digitais (Srnicek, 2016 p. 72).

A narrativa demasiado benevolente em relação às tecnologias da informação e comunicação oculta, por exemplo, a dinâmica de disputas geopolíticas pelo uso de dados e pelas diversas formas de controle e vigilância daí advindos (Wood, Monaham, 2019, Andrejevic, Gates, 2014). Oculta, também, a sintonia existente entre a crise financeira global de 2008 e a ascensão das *Big Techs*, bem como o atrelamento dos dados provenientes de atividades cotidianas, por meio de aplicativos, a mercados financeiros globais. Esconde as dinâmicas de exclusão nas cidades a partir da adoção de políticas pré-moldadas de *smart-cities*, que pouco ou nada fazem para combater a segregação socioespacial. Torna invisíveis os trabalhadores e as novas formas de contratação de mão de obra para o funcionamento e a expansão da economia digital. Por fim, esconde também as formas de resistência disseminadas contra esse tipo de relação de trabalho, bem como contra a dominação da tecnologia da informação sobre os diversos aspectos de nossas vidas (Morozov, 2018; Woodcock, 2021; Woodcock, Graham, 2020; Srnicek, 2016; Filgueiras, Antunes, 2020).

Ao caracterizá-las também como modelo de negócios, Srnicek (2016) argumenta que as plataformas digitais têm tido sucesso na atual fase do capitalismo por serem as empresas que melhor se adequam à produção baseada nos dados. E é pelo aspecto de interface, local de encontro entre pessoas e empresas, entre consumidores e prestadores de serviços, que as plataformas conseguem produzir e acumular uma série de dados e com eles aprimorar seus serviços e manter os usuários nesses espaços digitais. Usando a ideia de que os dados simplesmente “estão ali” para serem extraídos, as plataformas expandem a produção a partir da



lógica colonial extrativista, que a seu tempo foi funcional para a posterior expansão do capitalismo (Couldry, Mejias, 2018). Com isso, argumentam os autores em questão, as plataformas digitais conseguem produzir um tipo específico de “social” que pode ser capturado pelo capital e ser continuamente valorizado como “dado”, que é produzido, disponibilizado e medido no ambiente digital.

O paralelo feito por empreendedores da tecnologia, segundo o qual “os dados são o novo petróleo” aponta para um modelo extrativista em que potencialmente todos os aspectos da vida humana podem ser incorporados ao processo de produção capitalista, conforme argumentam Couldry e Mejias (2018). O “colonialismo de dados combina as práticas extrativistas predatórias do colonialismo histórico com os métodos de quantificação abstrata da computação” (Couldry, Mejias, 2018 p. 2). Os dados são, em si, abstrações das interações sociais, sejam de trabalho, de conexões em redes sociais ou metrificações ocorridas nos mais diversos tipos de aplicativo de registros de atividades, como de saúde ou esportes, ou de serviços, como de transporte de mercadorias e passageiros. Assim como ocorreu em relação aos recursos naturais no colonialismo, foi realizado um enquadramento de que os dados estariam disponíveis para captura, o que foi naturalizado. Com isso, o capitalismo tem caminhado para uma apropriação cada vez maior da vida social e, também, dos indivíduos.

Voltando mais especificamente para o uso dos dados nos modelos produtivos, desde a coordenação dos trabalhadores em diversas escalas de localidade, até a otimização da produção, seu uso permite o aperfeiçoamento de processos de forma retroalimentada. Quanto mais dados analisados, mais dados são produzidos e podem ser usados para o aprimoramento de processos e aumento da margem de lucro (Srnicek, 2016, pp. 30-31). Esse funcionamento ocorre, em grande medida, a partir dos efeitos de rede, tendo uma forte tendência ao monopólio, porque quanto mais usuários existirem, maior a concentração de dados e maior a tendência de incorporação de novos usuários, atuando em círculo virtuoso que tende a concentrar recursos em poucas plataformas. “Quase todas as plataformas atuais mais conhecidas são monopólios impulsionados pelos efeitos em rede gerados pela operação de um serviço que se torna mais valioso à medida que aumenta o número de usuários” (Morozov, 2018 p. 60). Uma vez beneficiadas pelos efeitos de rede, os limites para a expansão encontram-se na “capacidade dos servidores, propagandas efetivas e disponibilidade de trabalhadores” (Woodcock, Graham, 2020 p. 54).

Disso segue que a competição entre as empresas se dá em torno da capacidade de coleta e armazenamento de dados, mais do que em relação a preços, o que envolve investimentos em

infraestrutura física para ser possível a expansão de sua capacidade produtiva e em mecanismos de manutenção dos usuários (Srniczek, 2016 p. 64). Quanto mais as empresas ampliam seus negócios para múltiplas frentes e os tornam mutuamente conectados e dependentes entre si, mais elas incentivam os efeitos de rede, acumulando mais dados e fidelizando clientes (Srniczek, 2016 p. 70). Ademais, as plataformas utilizam mecanismos de subsídio cruzado entre seus serviços: “um braço da empresa reduz o preço de um serviço ou bem (até o fornece gratuitamente), mas outro braço aumenta os preços a fim de compensar essas perdas” (Srniczek, 2016 p. 33) para incentivar os efeitos de rede e a busca do monopólio.

Assim, um modelo produtivo que pode parecer aberto para novatos, acaba por ser bastante restrito e tem se concentrado cada vez mais em poucas plataformas sediadas nos EUA e na China (Dijck, Poell, Waal, 2018 p. 15). As *Big Techs* servem como base tecnológica não só para outros desenvolvedores de plataformas, condicionando a própria produção tecnológica e reforçando seu papel de centralidade e de regulador do acesso ao setor. Para além do setor de tecnologia, as plataformas desenvolvidas pelas grandes corporações tornam-se cada vez mais essenciais para a realização de atividades cotidianas nos mais diversos setores da economia, dos governos e da vida privada (Dijck, Poell, Waal, 2018 p. 16; Srniczek, 2016; Beer, 2017).

O sucesso das plataformas também pode ser explicado por serem, em geral, “parasitárias e depende[re]m de relações sociais e econômicas já existentes. Elas não produzem nada por si mesmas – apenas rearranjam elementos e fragmentos desenvolvidos por outros” (Morozov, 2018 p. 61). As plataformas de entregas de alimentos são bons exemplos disso, uma vez que não realizam investimentos em infraestrutura – garantida pelas cidades em que atuam – e se aproveitam da mão de obra disponível, a qual se responsabiliza pelos próprios equipamentos, pelos riscos da atividade e pelo compartilhamento de informações entre os próprios entregadores, para melhorar sua prestação do serviço. Elas também se valem de um longo processo de desregulamentação da mão de obra e das próprias funções do Estado, deixando os usuários – clientes, trabalhadores e produtores – em um ambiente de aparente autorregulação, mas que, de fato, é dominado pela lógica de mercado e pelas regras definidas pelas plataformas e seus algoritmos (nesse sentido, ver Abílio, 2020a; Abílio, 2020b).

Morozov aponta para duas diferenças em relação ao modelo de produção anterior ao surgimento das plataformas digitais:

Primeiro, são empresas com um valor de mercado extraordinário, mas que apresentam um balancete estranhamente minguaado: a Uber não precisa empregar nenhum

motorista, tampouco o Airbnb precisa adquirir propriedades. Segundo, em vez de respeitarem uma legislação precisa e rigorosa, que explicita os direitos dos clientes e as obrigações dos provedores do serviço – um dos pilares do Estado regulador moderno –, os operadores de plataformas recorrem ao conhecimento amplamente distribuído dos participantes do serviço, contando que o próprio mercado penalize aqueles que se comportam mal (Morozov, 2018 p. 57).

Essa análise não significa que outras formas de produção e contratação são irrelevantes ou deixaram de existir. O estudo da plataformização do capitalismo e do trabalho observa tendências de mudanças e reconfigurações, as quais também impactam as formas de organização de resistência e de ação coletiva dos trabalhadores (Woodcock, Graham, 2020 p. 48). Mudanças gerais nas condições econômicas e de trabalho, com a desregulamentação e flexibilização trabalhistas e as inovações tecnológicas, têm impactado na lógica de funcionamento empresarial e na forma de extração de lucro por meio dos dados e da contratação precária. Vale indagar sobre as possibilidades de resistência dentro do cenário aqui desenvolvido, o que passarei a fazer a seguir.

### *1.2.3 Porosidade e resistências*

Até aqui, é possível concluir que as plataformas são um novo meio de produção proeminente na fase contemporânea do capitalismo, por serem o tipo de empresa mais adaptado à geração de valor por meio de dados (Srnicsek, 2016; Woodcock, Graham, 2020; Couldry, Mejias, 2018). E as relações de trabalho precarizadas<sup>18</sup> e o trabalho digital são adotados neste modelo de produção, reforçando uma tendência mais longa das desregulamentações neoliberais (Srnicsek, 2016; Woodcock, 2021; Abílio, 2020a; Abílio, Amorim, Grohmann, 2021). Ou seja, existe uma tendência de expansão não só do neoliberalismo, mas de sua faceta digital por meio das plataformas. Assim, as formas de resistência vêm do atrito gerado da tensão capital e trabalho (Woodcock, 2021), mas também de uma vivência em que as plataformas reconfiguram a sociabilidade, a vivência nas cidades, as reivindicações e as formas de mobilização – trabalhistas ou não.

De fato, o modelo de extração e concentração de dados das plataformas ocorre em níveis sem precedentes, acumulam-se nas mãos de grandes empresas privadas que lucram com eles, além de utilizá-los em relações problemáticas com o Estado, para fins de vigilância (Morozov, 2018; Wood, Monahan, 2019). Contudo, isso não ocorre de forma homogênea ou absoluta,

---

<sup>18</sup> Abordarei o tema da precarização do trabalho no capítulo 2 desta qualificação.

como nos piores cenários de futuros distópicos. Assim, Anderson (2019) argumenta que as plataformas podem ser pensadas como interfaces porosas, em que ocorrem sobreposições entre tecnologias novas e velhas, entre analógico e digital e entre espaços públicos e privados. “Interfaces porosas funcionam por conectar dois ou mais espaços e permitir a reconfiguração de um espaço pelo outro (ou por dividir os espaços: paredes também são interfaces)” (Anderson, 2019 p. 15).

Seguindo o argumento do autor, a porosidade envolve as experiências humanas em relação às tecnologias e ao espaço construído, de forma que é um conceito que diz respeito às relações sociotécnicas e às relações de poder. Aqui, então, podemos pensar no uso do conceito de porosidade tanto para o espectro público-privado, quanto para o digital-analógico. As plataformas, ao interagirem com o espaço construído, não só se tornam interfaces entre o espaço público e o privado, mas também entre os aparatos digitais e analógicos em sua existência na dinâmica dos fluxos urbanos. Elas afetam a experiência nos diferentes espaços, “incluindo as interações sociais que produzem o espaço e as práticas de movimento e comunicação que conectam os espaços; novas tecnologias porosas, portanto, transformam ativamente o espaço de forma significativa, tornando possível (ou forçando) novas conexões” (Anderson, 2019 p. 16).

E é justamente a dimensão de porosidade, sobreposição e movimento que torna possível vislumbrar transformações para os espaços e relações “construídas” pelas plataformas. Há uma abertura de possibilidades de mudança dentro das dinâmicas de poder envolvidas na relação porosa entre as interfaces das diferentes plataformas. O autor conclui que as plataformas digitais seriam “um produto da complexidade em múltiplas camadas de diversas interfaces (analógicas e digitais), práticas e movimentos, juntamente com o desejo sublimado, mas inextinguível, de revolução” (Anderson, 2019 pp. 18-19).

Mesmo que haja uma predominância das grandes empresas de tecnologia, existem competidores e mesmo opositores às práticas das *Big Techs*. “Governos, empresas em atividade (pequenas e grandes), empreendedores individuais, organizações não-governamentais, cooperativas, consumidores e cidadãos participam na formação das práticas econômicas e sociais da sociedade plataforma” (Dijck, Poell, Waal, 2018 p. 4). Uma visão dinâmica dos múltiplos atores em disputa na conformação dos valores sociais faz parte de uma análise das resistências em uma sociedade de plataforma, para evitar visões deterministas ou que coloquem toda a capacidade de concepção e criação do futuro nas mãos de poucas empresas.

A partir dos autores analisados, é importante frisar que a conceituação de plataforma deve se dar embebida das relações sociopolíticas por ela retroalimentada. Afinal, “artefatos tecnológicos como as plataformas emergem nos tensionamentos entre práticas e materialidades, que se constituem mutuamente” (D’Andréa, 2020 p. 47). Como interfaces, elas conectam sujeitos e criam camadas porosas de vivências entre o analógico e o digital, entre o público e o privado e entre a sujeição e transformação. Como infraestruturas, elas condicionam a experiência do uso e produção às suas próprias regras, que envolvem a naturalização colonizadora da extração e análise de dados, a vigilância e a tendência ao monopólio (Srnicsek, 2016; Morozov, 2018; Wood, Monaham, 2019; Couldry, Mejias, 2018).

Apesar de concentrarem poder, isso se dá de forma contingente e permeada por interesses de atores diversos (D’Andréa, 2020 p. 23; Dijck, Poell, Waal, 2018). Afinal, elas carregam consigo diversas contradições sociais – atuando inclusive no aprofundamento de algumas delas. Tais contradições são também potência de mudança, que podem existir nas próprias relações mediadas pelas plataformas. É por serem porosas que podemos encontrar pontos de abertura para usos criativos e inesperados, de proposição de novas vivências mais igualitárias e de organização política, que buscarei identificar ao longo da tese, inclusive com o uso das próprias plataformas como instrumentos de resistência e como mediadoras de tensões político-sociais.

Tais perspectivas irão guiar a análise da dinâmica da ação coletiva dos entregadores por aplicativos, nos capítulos seguintes. Porém, ainda devo voltar o presente capítulo para a análise da forma de produção das plataformas de entregas, dentro do que foi delineado quanto ao capitalismo de plataformas e a lógica de lucro a partir da extração de dados.

### **1.3 Plataformas de entregas: formato enxuto e geograficamente aderente de produção**

Ainda que os termos gerais do capitalismo de plataforma se apliquem para as várias plataformas digitais, existem diferenças inerentes ao setor. Afinal, o funcionamento de empresas voltadas para o *marketing* digital se diferencia daquelas que contratam trabalhadores para a execução de micro tarefas *online* e das que prestam serviços urbanos, como é o caso das entregas de alimentos, por exemplo. “Em cada uma dessas áreas, o elemento importante é que a classe capitalista é dona da plataforma, e, não necessariamente, produtora de um produto

físico” (Srniczek, 2016 p. 34), assim as plataformas devem ser enquadradas como os meios de produção no serviço oferecido ao cliente<sup>19</sup>.

As plataformas de entregas podem ser caracterizadas como enxutas, ou seja: “que tentam reduzir ao mínimo a propriedade de seus ativos e lucrar reduzindo ao máximo seus custos” (Srniczek, 2016 p. 34). Vinda da tendência descrita anteriormente de redução de custos, com a externalização máxima de elementos como trabalho, investimentos em capital fixo e em treinamento de pessoas, as plataformas enxutas buscam deter apenas os elementos principais do negócio: o *software* e a capacidade de análise de dados (Srniczek, 2016, pp. 47-48). A Uber tem sido o exemplo de maior sucesso das plataformas enxutas, mas uma série de serviços também adota esse modelo, como de trabalhos domésticos, de consulta médica *online* e as entregas de alimentos, produtos e bens.

Parte do sucesso da Uber vem por controlar os pontos principais de coleta de dados ao mesmo tempo que oferece uma infraestrutura que monitora a localização de passageiros e motoristas, facilita o pagamento e identifica e avalia seus usuários (Morozov, 2018 p. 59). Além de ter tido grandes fluxos de capital de risco direcionados para ela e investido amplamente em propaganda e *lobby* nos diversos países em que buscou se inserir. A companhia se beneficiou da falta de regulamentação pública do setor e atuou ativamente para que continuasse operando sem grandes constrangimentos, especialmente na área trabalhista, mantendo o *status* de “colaboradores” ou de “empreendedores” dos motoristas (Woodcock, Graham, 2020, pp. 55-58). Seguindo uma lógica semelhante, as plataformas de entregas certamente se beneficiaram da tendência aberta pela Uber, inclusive pelas mudanças culturais e de interpretação do papel das plataformas na contratação de pessoas em cenário de crise econômica e da desregulamentação das atividades.

Outra característica das plataformas enxutas, também ligada ao modelo neoliberal, é o “crescimento antes do lucro”. Neste formato, há um investimento em busca de um crescimento rápido da empresa para conquistar sua parcela do mercado e avançar em suas intenções de monopólio (Srniczek, 2016 p. 18). No caso da Uber, além dos investimentos em propaganda, os incentivos financeiros para passageiros e motoristas, como promoções, preços baixos para quem anda e pagamentos mais altos para motoristas, criaram as condições para a efetivação dos

---

<sup>19</sup> Diferente do que os empresários das plataformas costumam argumentar, os trabalhadores das plataformas não detêm os meios de produção, apenas alguns instrumentos de trabalho, como o celular ou a moto (neste sentido, ver Woodcock, 2021).

efeitos de rede: recrutando uma quantidade adequada de motoristas e passageiros para o funcionamento da plataforma em uma cidade (Woodcock, Graham, 2020 p. 56).

Por sua vez, as plataformas de entrega seguem os termos gerais das plataformas enxutas e têm semelhanças com a Uber, por atuar no setor de transporte, mas também têm suas características específicas. Assim como outras plataformas, as de entrega não criam um novo serviço, mas reorganizam sua lógica a partir da intermediação digital. Diferente do transporte de pessoas, que conecta passageiros com motoristas, as plataformas de entregas adicionam mais um vértice na relação, de forma que a conexão se dá entre consumidores, produtores e entregadores de alimentos. Em linhas gerais, “[a] plataforma está vendendo a entrega de alimentos como mercadoria, realizando o valor da comida do restaurante (ao mesmo tempo em que permite ao restaurante realizar o valor da comida que está sendo produzida) e extraíndo valor da produção da entrega dos alimentos” (Woodcock, 2021 p. 32). As plataformas cobram dos restaurantes e dos clientes, bem como pagam taxas mais baixas do que as cobradas para os entregadores. Porém, ao concentrar e intermediar a oferta e a demanda, elas atuam sob o efeito de rede e tendem à concentração do capital, acabando com o modelo de entregas vinculadas aos restaurantes (Woodcock, 2021 p. 30).

A contratação dos entregadores segue o modelo de contratos independentes, sem reconhecimento de vínculos trabalhistas. A propagandeada flexibilidade dos horários de trabalho é limitada pela lógica dos horários de pico do setor no entorno das refeições, sendo que as longas jornadas são realidade da maioria dos trabalhadores de entrega por plataforma (Abílio, et al., 2020; Gonçalves, 2022; Santos, Carelli, 2022). Considerando essa característica do setor e as tendências mais gerais da precarização do trabalho, as plataformas de entrega buscam pagar apenas pelos momentos específicos em que as entregas ocorrem<sup>20</sup>.

O afastamento do pagamento por hora é uma tentativa de remover o pagamento pelos períodos de tempo improdutivos. Entretanto, é importante ressaltar que, embora a mão de obra não seja utilizada diretamente durante os intervalos entre as entregas, esta capacidade é necessária para que o serviço funcione efetivamente. Ter entregadores disponíveis para atender a demanda é uma parte importante da oferta da plataforma (Woodcock, 2021 p. 33).

O funcionamento baseado na busca de extração máxima de lucratividade sobre o trabalho e externalização máxima dos custos de produção do serviço cria contradições para os

---

<sup>20</sup> Este é um ponto central da disputa em torno da regulamentação do trabalho dos entregadores por aplicativos atualmente, conforme será desenvolvido no capítulo 6.

trabalhadores. Em suma, “o capitalismo de plataforma envolve uma série de mudanças técnicas que busca empobrecer e intensificar o trabalho de entregas” (Woodcock, 2021 p. 34), conforme será aprofundado no capítulo 2. Aqui, no que diz respeito à lógica capitalista, os analistas expressam dúvidas quanto à lucratividade e sustentabilidade das plataformas enxutas ao longo do tempo (Srnicek, 2016; Woodcok, 2021; Morozov, 2018). A lógica do crescimento antes do lucro implica grandes gastos pelas companhias e operações em prejuízo, ao mesmo tempo que dependem de investimentos de risco. É possível que esse atrelamento ao capital financeiro esteja construindo uma nova bolha das *startups*:

Talvez os limites mais pertinentes sejam os que envolvem a externalização. As baixas margens do modelo de negócios indicam que os serviços que dependem de tarefas pouco frequentes (compras, limpeza doméstica etc.) estão fadados a sofrer, pois simplesmente não geram receita suficiente para sobreviver. A Uber, especificamente, tem uma posição privilegiada, já que tantas pessoas precisam se deslocar em algum momento (Srnicek, 2016 p. 74).

Investidores estão começando a sair do modelo de benefícios gratuitos em troca de dados para um modelo com cobrança onipresente pelo uso dos serviços (Morozov, 2018, pp. 148-149). Portanto, a pressão sobre as plataformas enxutas tem sido, cada vez mais, por se tornarem lucrativas. Isso significa a adoção de estratégias de corte de custos e aumento de preços, bem como de maior imbricamento interno de cada uma das *Big Five* e seu investimento em plataformas de produtos e outros setores mais rentáveis. Nesse sentido, o caminho delineado para as plataformas enxutas passa a ser mais pela elevação da cobrança pelos serviços e a consequente exclusão dos mais pobres do consumo proveniente delas (Srnicek, 2016; Morozov, 2018). Inclusive, passado o período da pandemia de Covid-19, que elevou a demanda por *delivery*, combinado com a inflação e alta de juros, o uso de aplicativos de entrega de alimentos diminuiu no Brasil. Os investimentos financeiros recuaram no setor, sendo que o iFood registrou prejuízo em 2022 e fez demissões no país. Uber Eats e 99 Food também encerraram suas atividades. E a pressão tem sido por maior eficiência das empresas, de forma que o corte de custos e a busca de outras atividades no setor, como a entrega de mercadorias, tem sido vistos como alternativas (Abrasel, 2022).

Além disso, a dinâmica de competição por dados e por acessar mais partes da vida das pessoas como forma de extraí-los<sup>21</sup>, tem significado grandes gastos em equipamentos, capital fixo e na compra de empresas – elementos que descaracterizam as plataformas enxutas, que

---

<sup>21</sup> Como o investimento na internet das coisas, cf. Srnicek, 2016 e Morozov, 2018.



podem migrar para um modelo de plataforma de produtos, por exemplo (Srniczek, 2016). A Uber tem investido em carros autônomos e plataformas de entregas têm adotado as *Dark Kitchens*<sup>22</sup> e os investimentos em entregas por drones e robôs, por exemplo, indicando mudanças no modelo produtivo em direção de maior titularidade de capital físico.

Por outro lado, a ampla disponibilidade de mão de obra devido às consequências da crise financeira global e à tendência à precarização do trabalho – e no caso brasileiro, o histórico setor informal, conforme será desenvolvido no capítulo 2 – ainda dão condições para a sustentação de modelos com poucas garantias e baixa remuneração para os trabalhadores. De forma que, ainda que possa haver mudanças na configuração do setor empresarial das plataformas enxutas, a tendência do trabalho parece ser ainda de maior desregulamentação e pagamento apenas pelos momentos produtivos do empenho da mão de obra (Woodcock, 2021).

Outra característica das plataformas aqui analisadas é seu formato geograficamente aderente, em oposição ao trabalho na nuvem (Woodcock, Graham, 2020), divisão baseada na dependência da espacialidade para a efetivação do trabalho. Os autores advertem que o trabalho sempre terá alguma dependência do espaço, afinal ele diz respeito a pessoas que habitam lugares, mas quando o foco se dá no modelo produtivo centrado nos dados ou na informação, a dependência do espaço pode ser irrisória ou não – respectivamente para os casos do trabalho na nuvem e do trabalho geograficamente aderente. Também é importante notar que a externalização de custos da mão de obra implicando contratações internacionais tem sido parte de um processo mais amplo do pós-fordismo e da política neoliberal (Lipietz, 1997; Srniczek, 2016; Peck, Theodore, Brenner, 2009). As plataformas digitais avançam nesse processo e “o trabalho de nuvem muda o volume e a granularidade na qual o trabalho geograficamente não-próximo pode ocorrer” (Woodcock, Graham, 2020 p. 62).

De todo modo, o foco aqui é no segundo modelo, cuja produção é centralmente dependente do espaço físico: as plataformas geograficamente aderentes.

O trabalho geograficamente aderente, portanto, tende a exigir proximidades espaciais e sincronidades temporais – ele precisa acontecer em um lugar e tempo específicos. Você não pode transferi-lo para o outro lado do planeta. O que isto significa é que as restrições geográficas (isto é, a distância e a política econômica local) continuam importantes (Woodcock, Graham, 2020 p. 59).

---

<sup>22</sup> As chamadas “*dark*” ou “*cloud*” *kitchens* são galpões em que funcionam diversas cozinhas de restaurantes, cuja finalidade é produzir refeições para delivery, de forma que não há consumo local dos alimentos produzidos.

Ainda que o centro financeiro e a gestão das plataformas de entregas possa estar em alguma metrópole ao redor do mundo, a entrega por aplicativos é do tipo “geograficamente aderente”, por requerer que os trabalhadores se encontrem em um local determinado para realização da atividade (Woodcock, 2020 p. 30). A plataforma digital tem o papel de conseguir organizar a mão de obra disponível em determinado espaço para que o serviço prestado ocorra de forma eficiente, confiável e rentável. Para isso, é necessário um número significativo de trabalhadores disponíveis, mas que são pagos apenas pelo momento em que ativamente realizam as entregas (Woodcock, Graham, 2020, pp. 59-60).

Isso significa uma relação cotidiana dos trabalhadores com o meio urbano, seja devido às instruções de rotas e locais de espera fornecidas pelas plataformas para guiar as entregas (Woodcock, 2020), seja pela própria experiência do trânsito e da (falta de) infraestrutura necessária para a execução da atividade, como banheiros, locais de espera e espaços seguros para transitar de moto ou bicicleta. O espaço construído é relevante, então, para a experiência do trabalho e para a produção capitalista, envolvendo elementos da infraestrutura urbana e a própria capacidade de a plataforma organizar as informações geográficas das diferentes cidades em que atua, em busca de eficiência nas entregas. Mais do que dados ou algoritmos, o estudo aqui proposto diz respeito a experiências do trabalho no espaço concreto das cidades, de forma interativa e em camadas porosas com o digital. Os entregadores criam vínculos entre si a partir do compartilhamento das experiências no híbrido digital-urbano, possibilitando a formação de identidade coletiva e organização.

Dando um passo em direção às experiências concretas do trabalho por plataformas, sigo para a caracterização do setor das entregas por aplicativos no Brasil. Vale ressaltar que elementos específicos da formação capitalista e do mercado de trabalho no país serão analisados no capítulo 2, de forma que a intenção da próxima seção é de focar nas próprias plataformas do setor de entregas no Brasil.

### *1.3.1 As plataformas de entrega no Brasil*

O setor de entregas por plataformas é bastante dinâmico. Em pouco tempo, diferentes empresas já iniciaram e encerraram suas operações e existem iniciativas de escala mais localizada e outras de dimensão nacional e internacional. Além disso, as empresas experimentam ofertas diferentes de serviços para os clientes e formas distintas de remuneração

e gestão dos trabalhadores, de forma que o cenário da operação do setor varia ao longo dos anos.

Há uma especificidade do setor no Brasil: ele é dominado por empresas nacionais, diferente de outros setores do capitalismo de plataforma e mesmo de outros países no que diz respeito às entregas (Grohmann, 2021). São Brasileiras: iFood, Loggi, James Delivery e Zé Delivery. A 99 Food, originalmente nacional, foi comprada pela chinesa DiDi. Dos grandes nomes, a Uber Eats e a Rappi são as estrangeiras no país. A primeira é extensão da californiana Uber. A segunda é colombiana (CUT, Social, 2021; Fairwork, 2023; Fairwork, 2022).

Mesmo que haja essa proeminência de empresas nacionais, é importante salientar que elas “reproduzem ideologias e práticas advindas do Vale do Silício e com infraestruturas alinhadas (essa palavra que eles adoram) e conectadas com os grandes conglomerados tecnológicos, replicando mecanismos de controle e gestão, com alguns toques brasileiros” (Grohmann, 2021 p. 13). Elas se enquadram na reformulação da produção capitalista por meio das plataformas delineado anteriormente e adotam formas de flexibilização da contratação do trabalho que incentiva a precarização, conforme será aprofundado no próximo capítulo.

Para o estudo proposto nesta tese, é importante apontar que existem diferenças nos serviços providos por cada plataforma, o que também resulta em situações de trabalho diferentes para os *motoboys*. Ainda que as entregas de alimentos tenham ganhado proeminência nas mobilizações dos trabalhadores, um mesmo trabalhador pode atuar em mais de um aplicativo, com natureza de atividades distintas.

Existem as plataformas de entregas de alimentos, que, como o *delivery* tradicional, realizam a entrega de refeições produzidas por um restaurante até o local onde o cliente se encontra, a atividade clássica do iFood e da Rappi, por exemplo. Existem também as plataformas de mercadorias, que realizam as entregas para os clientes de produtos mais variados, desde supermercados e drogarias até as diferentes compras realizadas *online*, como o Zé Delivery e o James Delivery. Por fim, existem as plataformas de entregas e serviços entre particulares, também chamadas pelos entregadores de serviços “administrativos” ou de “*officeboys*”, seja por fazerem serviços relativos à documentação e a cartórios, como na Loggi, ou por conectar particulares para envio de produtos, documentos e itens pessoais dos mais variados, como ocorre com o Uber Flash. Isso sem contar o início das atividades de “mototáxi” por plataformas como a Uber e a 99, que faz parte do setor de transporte de passageiros e foge

ao escopo desta pesquisa. Ademais, uma mesma plataforma pode realizar mais de um tipo de atividade, como será apresentado a seguir.

Por serem muito dinâmicas e envolverem negociações de mercado, as informações a respeito das plataformas são de difícil sistematização. Muitas vezes, as modificações nas companhias são divulgadas por meio de comunicações para a imprensa especializada e acompanhar seus fluxos de investimentos e operações não é simples. Uma investigação a respeito da composição de capital, áreas de atuação e conexões com o capital financeiro internacional seria interessante e necessária para desvendar os mecanismos de atuação desse setor do capitalismo de plataforma, contudo, não é foco desta tese. Nesse sentido, sistematizo algumas informações principais das maiores plataformas que estão ou estiveram em atuação no Brasil, para fins de contextualização do setor.

O iFood foi criado em 2012 como um desdobramento de uma iniciativa chamada Disk Cook, que era uma central telefônica para pedidos a partir de um guia de cardápios, datada de 2011. Ele domina o mercado das plataformas de entregas, com trajetória de crescimento, fusões e expansão de atividades. Em 2022, ele cresceu 30% em relação ao ano anterior, gerando receita de US\$ 991 milhões (Fairwork, 2023 p. 16). Segundo levantamento de julho de 2023, o iFood atua em mais de 1.700 cidades de todo o Brasil, demonstrando sua capilaridade, além de ter mais 330 mil estabelecimentos cadastrados e mais 200 mil entregadores ativos na plataforma. O iFood atua em serviços além da entrega de alimentos, sua atividade original, oferecendo serviços de entrega de mercadorias e outros negócios, como *finotech*, vale-refeição e alimentação (iFood, 2023). Os trabalhadores do iFood podem adotar dois modelos de atividade, de Operador Logístico (OL) ou de Nuvem. O OL é uma empresa intermediária contratada pelo iFood e que administra os entregadores cadastrados, de forma que os operadores logísticos organizam horários e locais de trabalho. Por sua vez, a modalidade Nuvem é a de registro direto com a plataforma do iFood, sem definição prévia de horários e locais de trabalho. Atualmente, o iFood tem uma investidora principal, a Movile, que é especializada em investimentos de negócios de tecnologia e atua em diversos países, dentre eles Brasil, Estados Unidos, México, Colômbia, Peru, Argentina e Chile (CUT, Social, 2021 p. 31). A plataforma de entregas foi vendida em 2022 para a Prosus, da Holanda, que é controladora da Movile, investe em diversos setores de tecnologia e é a maior acionista da chinesa Tencent, voltada para mídias sociais e games (G1, 2022). Assim, a companhia de origem brasileira está conectada nos fluxos financeiros de investimentos globais do capitalismo de plataforma.

Em 2013, a brasileira Loggi começou sua atividade em São Paulo, voltada para o setor logístico de empresas, realizando entregas rápidas e locais. O sentido de expansão da Loggi foi para alcançar o território nacional e atuar com diferentes *e-commerces* – realiza entregas de produtos de empresas como Dafiti, Mercado Livre e Amazon. A empresa também depende de investimentos financeiros, sendo que em 2019, após o investimento do SoftBank, um conglomerado internacional de investimentos na área de tecnologia, alcançou a marca de “unicórnio”<sup>23</sup>. Além deste, a Loggi lista entre seus investidores a Microsoft, GGV Capital, Monashees, Kaszkek e outros. Para sua atuação, ela utiliza entregadores com registro de CNPJ no regime de Microempreendedor Individual (MEI), sendo que em 2019 contava com aproximadamente 25 mil entregadores e 550 funcionários em sua sede em São Paulo (CUT, Social, 2021 p. 32; Loggi, 2023).

A UberEats foi criada em 2015, em Chicago, EUA e começou suas atividades no Brasil no ano seguinte, em São Paulo. Ela foi uma expansão dos serviços da Uber, a plataforma global de referência no transporte de passageiros. Voltada para o *delivery* de refeições, ela chegou a ser a segunda plataforma mais usada para essa finalidade em 2020: representou 18% das entregas, contra 71% do iFood (CUT, Social, 2021 p. 33). Ainda assim, a empresa optou por encerrar essa atividade no país em 2022, alegando dificuldade de concorrer com o iFood e priorização de sua atuação em produtos de conveniência e mercados, com a Cornershop, o envio de pacotes via Uber Flash – além do transporte de passageiros por Uber Moto (Kleina, 2022). Dessa forma, a Uber mantém sua atuação no país no setor de entregas em geral, mas não mais no de refeições.

Também no ano de 2015, a Rappi foi criada em Bogotá, na Colômbia, e chegou a São Paulo em 2017, sendo que atua hoje em 9 países da América Latina, incluindo o México, Argentina, Chile e Uruguai. A Rappi provê entregas nos diversos âmbitos: de alimentos, de mercadorias e entre particulares. A empresa não divulga o número de funcionários e entregadores, nem seus investidores. Concorrendo diretamente com o iFood, a Rappi atua em aproximadamente 100 municípios e tem a meta de chegar a 250 cidades, ou seja, está em uma escala significativamente inferior à maior do Brasil (CUT, Social, 2021, pp. 33-34; Fairwork, 2021 p. 11; Sakate, 2023; Rappi, 2022).

A James Delivery, por sua vez, começou como uma iniciativa de entregas de mercadorias em Curitiba, em 2016. Foi em 2018, com a aquisição da plataforma pelo Grupo

---

<sup>23</sup> Uma empresa é chamada de unicórnio quando ela atinge a avaliação de 1 bilhão de dólares.

Pão de Açúcar, segunda maior rede de supermercados do Brasil, que ela ganhou escala e hoje atua em 18 cidades, em todas as regiões do país, com mais de 4.000 estabelecimentos cadastrados. O foco da empresa é em entregas de produtos e promete concluir o pedido em aproximadamente 35 minutos. A companhia não publica o número médio de entregadores cadastrados, porém manter as entregas em curto tempo (de 35 a 60 minutos) é um critério para manutenção do cadastro. A companhia tem passado por reestruturações e ainda que mantenha o nome, passou a fazer parte do sistema “Pra já” de entregas do Grupo Pão de Açúcar (Delivery, 2023; CUT, Social, 2021, pp. 32-33).

A Zé Delivery também é de 2016 e pertence à gigante Ambev, que, por sua vez é parte da multinacional AB Inbev – união entre a brasileira Ambev, a belga Interbrew e a americana Anheuser-Busch. O aplicativo de entregas de bebidas do grupo tem crescido significativamente e chegou a 300 cidades em 2021, sendo que atuava em 200 no ano anterior. A plataforma também expandiu para outros países e a AB Inbev tem investido em seu *hub* de inovação. Considerando o sucesso da Zé Delivery, lançou em 2022 uma plataforma global de entregas para consumidores, a TaDa, que já atua em 12 países (Ambev, 2022; AbInBev, 2023; Ripardo, 2022; CUT, Social, 2021, pp. 34-35). A Zé Delivery, então, é um exemplo de plataforma que tem ganhado escala de atuação internacional, aproveitando de uma estrutura e um mercado prévio, do grande conglomerado de marcas da própria AB Inbev. De um lado, demonstra a incorporação da lógica das plataformas em empresas “tradicionais” tal qual tem sido apontado pela expansão do capitalismo de plataforma (Srnicsek, 2016; Morozov, 2018; Dijck, Poell, Waal, 2018). De outro, evidencia mais um efeito de concentração de mercado que pode haver quando um grupo, com atuação já expressiva no mercado, adentra um setor plataformizado.

Finalmente, a 99 Food iniciou suas atividades em 2019, como uma expansão da originalmente brasileira 99, criada em 2012 para o transporte de passageiros por carro. Em 2018, a 99 foi comprada pela DiDi, empresa chinesa, considerada líder do mundo na área de plataforma de transporte por aplicativo, em termos de cobertura de população mundial (aproximadamente 60% de cobertura). Com a compra da plataforma, a 99 se tornou a primeira empresa “unicórnio” do país. A 99 Food era o ramo da empresa voltado para a entrega de refeições, mas encerrou suas atividades em abril de 2023, afirmando que iria concentrar seus serviços de moto para o transporte de passageiros (99 Moto) e de objetos pessoais (99 Entrega). Assim, a multinacional continua atuando no setor de entregas, mas não concorre diretamente com o iFood na área das refeições (Conteúdo, 2023; 99, 2023; CUT, Social p. 35).

No que diz respeito ao uso das plataformas, segundo a Qualibest (2022), o iFood é a principal plataforma de *delivery* de refeições no país, sendo usada por 87% dos respondentes. As segundas colocadas foram a Rappi e a 99 Food, com 20% dos usos cada. Outras plataformas tiveram uso igual ou inferior a 7% em 2022, demonstrando uma ampla concentração do mercado no iFood. Segundo levantamento da Associação Brasileira de Bares e Restaurantes de 2021, o iFood era responsável por 83% da movimentação do *delivery* no mercado alimentício – sendo que este correspondeu a 20% de todas as vendas do setor de alimentação fora do lar (Massa, 2022).

A escolha dos entregadores pelo uso das plataformas, como foi possível depreender das entrevistas realizadas, depende de fatores relacionados à demanda de pedidos, à remuneração e à liberação dos cadastros. Nesse sentido, é usual que eles estejam conectados a mais de um aplicativo ao mesmo tempo, esperando uma chamada de entrega. E utilizam meios como grupos de WhatsApp para saber se um aplicativo está “bom” naquele dia, ou seja, se está tocando com muitos pedidos, se está com algum tipo de promoção para os trabalhadores, por exemplo. A liberação dos cadastros passa por procedimentos diferentes para cada serviço ou plataforma, de forma que, se alguma empresa demora mais do que a outra para liberar o registro, os entregadores já iniciam sua atividade naquela que liberou antes. Conforme narrado por um entrevistado, a Loggi teria padrões mais difíceis para entrada no serviço, como ter habilitação há pelo menos dois anos; outro contou que a “fila” de cadastro do iFood seria mais demorada. Ainda no que diz respeito à dimensão administrativa, a existência de bloqueios contra os entregadores faz com que não seja possível continuar a atividade naquela plataforma.

Como pode ser visto, o setor deu origem a empresas gigantes e multinacionais, sendo o iFood a grande dominadora dos setores de entregas de alimentos e produtos no país (Qualibest, 2022). Porém, ele também permite o surgimento de outras companhias menores e mais localizadas e de relação com comércios locais. Segundo levantamento da OIT, o setor de entregas cresceu de 50 plataformas em 2010 para 383 em 2020 em todo o mundo, número maior do que o de transporte de passageiros, que chegou a 106 plataformas em 2020 (ILO, 2021 p. 47). Isso não vai contra a tendência monopolista do setor após sua plataformização e a ocorrência dos efeitos de rede analisados anteriormente, afinal, quanto mais empresas e clientes usam a mesma plataforma, maior a tendência de crescimento desta. Porém, aponta para a possibilidade de serem cogitadas alternativas de produção no setor das entregas que sejam mais próximas ao cotidiano das cidades, dos clientes e dos trabalhadores.

Sem idealizar o setor motofretista, que também padecia de problemas de precariedade, vale lembrar a existência das tele-entregas de restaurantes e pizzarias dos bairros, que tinham seus próprios entregadores. Em escala mais localizada, elas podiam atender clientes de forma mais direta e ter uma mão de obra que conhecia mais os entornos dos restaurantes. Se a plataformização ganha em escala, ela perde em especificidade do serviço e do espaço. Ao ocultar a figura do “patrão” por meio do gerenciamento algorítmico<sup>24</sup>, pode haver fugas e resistências a serem construídas pelos entregadores no seu cotidiano. As propostas de cooperativas e de apropriação das tecnologias das plataformas pelos trabalhadores (Woodcock, 2021) podem levar a dinâmicas em que os próprios trabalhadores tenham mais controle de sua produção, o que pode levar a, de fato, mais autonomia.

---

<sup>24</sup> Conforme será desenvolvido no capítulo 2.



## **CAPÍTULO 2 – MERCADO DE TRABALHO E SUA PLATAFORMIZAÇÃO NO BRASIL**

Para aprofundar o estudo a respeito dos entregadores por aplicativos no Brasil, é necessário caracterizar melhor as estruturas sociais e de trabalho do país. O presente capítulo buscará traçar um cenário de desenvolvimento desigual da sociedade brasileira, seja por se inserir de forma dependente na economia global, seja por não repartir suas riquezas de forma a combater desigualdades históricas. É necessário analisar o trabalho por plataforma como um processo que ao mesmo tempo em que se insere em uma cadeia global de produção plataformizada, descrita no capítulo anterior, se efetiva em um país marcado pela informalidade da mão de obra e exclusões social e racial (Santos, 2020; Silva, 2010; Abílio, 2020a; Abílio, 2020b; Abílio, Amorim, Grohamnn, 2021; Singer, 1981; Santos, 2008 [1979]; Almeida, 2019).

A literatura a respeito da experiência dos entregadores por aplicativos vinda do Norte descreve elementos semelhantes às experiências do Sul, como jornadas de trabalho exaustivas e inseguras, com gerenciamento algorítmico (Abílio, 2020a; Abílio, Amorim, Grohmann, 2021; Woodcock, 2021) e controle das plataformas sobre as rotinas de trabalho sem reconhecimento dos vínculos empregatícios (Woodcock, 2020; Filgueiras, Antunes, 2020). É possível, portanto, pensar em uma experiência internacional – e uma resistência de cunho internacionalista, conforme proposto por Woodcock (2021) – da exploração do capitalismo de plataforma. O capitalismo de plataforma amplia suas fronteiras para uma exploração potencialmente global da mão de obra, levando consigo formas semelhantes de controle e exploração do trabalho, ao mesmo tempo em que o capital se concentra em poucas empresas que detêm o controle desse mercado. Contudo, as experiências são marcadas pelas especificidades locais e pelas dinâmicas históricas da conformação dos mercados de trabalho e acesso a direitos de cada país. Ao voltar a análise para a dinâmica do trabalho de entregas por aplicativos no Brasil, é preciso compreender o cenário em que as plataformas de entregas aqui se inserem e de qual mão de obra elas vão se valer.

Nesse sentido, faço coro à pergunta feita por Abílio, Amorim e Grohmann (2021 p. 29): “como expressar os processos de precarização, degradação e flexibilização em um mercado de trabalho precário, informal, degradado e flexível de nascença?”. Os autores argumentam que existe uma instabilidade conceitual a respeito dos fenômenos relacionados à forma do trabalho subordinado por plataformas. Seja porque o próprio fenômeno é instável e é analisado simultaneamente a seu desenrolar, seja porque os conceitos produzidos no Norte Global não se

adequam de forma direta à experiência histórica do trabalho e do capitalismo no Sul Global. Nesse sentido, a experiência do “bico” é a vivência periférica cotidiana e, possivelmente, os elementos que estruturam a periferia estão se generalizando no mundo – e não o contrário (Abílio, Amorim, Grohmann, 2021). Até mesmo o conceito de informalidade tem se tornado mais impreciso, em um contexto de flexibilização trabalhista, de heterogeneidade das formas de trabalho e de avanços da desregulamentação, também nos países do Norte (Silva, 2010).

De forma semelhante, Marcelo Santos (2020) questiona a adoção acrítica da literatura do Norte a respeito do trabalho de plataforma, na qual ocorre uma vinculação da ideia de precarização do trabalho com a digitalização do trabalho. Para o autor, a dinâmica do trabalho no Sul Global é mais complexa do que isso, uma vez que existem índices históricos de informalidade e uma oscilação da experiência de trabalho entre a formalidade e a informalidade. A universalização do trabalho formal e o Estado de Bem-Estar Social são realidades que ocorreram no Norte – e ainda assim de forma restrita. Portanto, falar de precarização como perda de direitos faz sentido quando se parte de uma base com direitos a se perder. Esse seria o caso de parcela da população brasileira, que conseguiu acesso ao bem-estar derivado do trabalho formal, mas não é o caso da experiência de muitos trabalhadores do Sul, que podem ter trabalho, mas não emprego ou bem-estar social.

Entendo que as especificidades da formação capitalista brasileira e, portanto, de seu mercado de trabalho, suscita diversos debates, desde as diferenças entre os teóricos da modernização e da dependência até sobre os governos petistas e os processos de deterioração democrática mais recentes (Furno, Rossi, 2023; Costa, 2010). A intenção neste capítulo, portanto, é realizar um panorama de elementos da formação do mercado de trabalho brasileiro, mobilizando alguns conceitos centrais, sem esmiuçar os diferentes contextos econômicos e políticos de cada período percorrido. Com isso, será possível traçar o argumento central deste capítulo: as plataformas digitais, como modelo produtivo, chegam a um país com um histórico de trabalhos informais ou precários, com salários de subsistência e perpetuadores de desigualdades e são beneficiadas por isso (de forma semelhante: Abílio, 2021; Abílio, Amorim, Grohmann, 2021).

## **2.1 A formação do mercado de trabalho no Brasil**

A presente seção passará por uma caracterização da formação do capitalismo e do mercado de trabalho no Brasil, considerando que a herança colonial-escravista e a

informalidade são elementos marcantes e estruturantes da formação social brasileira. Esses são traços que distinguem o país em relação ao histórico político-social daqueles do Norte e condicionam a chegada das plataformas para a exploração de uma mão de obra urbana que ainda carrega marcos da exploração, da desigualdade, do racismo, da informalidade e da vivência periférica.

Para se falar de mercado de trabalho, é necessário, antes de tudo, ter a conformação do capitalismo em uma sociedade. É com o desenvolvimento do capitalismo que a força de trabalho se torna mercadoria e pode ser vendida em troca de salário (Engels, 2010 [1845]; Barbosa, 2016) e formas específicas de regulação e socialização se formam. A formação capitalista brasileira deu-se de forma dependente em relação aos países centrais, com um longo convívio com formas pré-capitalistas de produção e baseada em um amplo excedente de mão de obra que migrou para as cidades (Singer, 1981; Furno, Rossi, 2023; Santos, 2020; Costa, 2010). Para tanto, se valeu de um mercado de trabalho desregulamentado de origem, em que apenas parcela da população conseguia se inserir no trabalho assalariado – e mesmo assim, por vezes precário e de baixa remuneração – podendo, então, ser caracterizado como estruturalmente informal e racista (Costa, 2010; Santos, Carelli, 2022; Barbosa, 2016; Almeida, 2019).

Seguindo a sistematização de Barbosa (2016), durante o período colonial brasileiro, existia uma sociedade escravista e colonizada, baseada centralmente nas atividades de agricultura exportadora, mineração e atividade extrativista. Ainda não havia mercado de trabalho, uma vez que a mão de obra era escrava, ainda que houvesse múltiplas formas e arranjos dessa condição. Assim, nas áreas urbanas, com o começo ainda pequeno das atividades de comércio e indústria predominavam os “negros de ganho”: prestadores de diversos serviços, cuja remuneração era revertida aos senhores, de forma que a condição escrava permanecia.

Com a lenta transição do fim do tráfico entre os anos de 1850 a 1889, ocorreu também um processo de transição nas formas de trabalho. O fim do trabalho escravo não significou a emergência do trabalho assalariado, mas levou a diversas formas de trabalho não escravo com traços remanescentes do regime abolido e profundas diferenças regionais nas formas de produção adotadas. Os “[...] libertos vão ocupando os espaços dos antigos ‘negros de ganho’ num vasto setor de serviços e comércio urbanos. Esses trabalhadores ainda não submetidos ao assalariamento perfaziam atividades como “autônomos” de todo o tipo [...]” (Barbosa, 2016 p. 12).

Portanto, é importante frisar que o racismo é parte da formação capitalista e intrinsecamente ligado a ela, tanto na dimensão objetiva da forma como as políticas econômicas prejudicam as minorias, como de forma subjetiva, contribuindo para legitimar a desigualdade e a exploração do trabalhador. A própria “sociabilidade capitalista depende de um complexo jogo que mescla uso da força e a reprodução da ideologia a fim de realizar a domesticação dos corpos entregues indistintamente ao trabalho abstrato. O racismo é um elemento deste jogo” (Almeida, 2019 p. 111). Assim como a divisão de classes, o racismo organiza relações políticas e econômicas, tendo, por exemplo, um resultado de naturalizar pagamentos mais baixos para a população negra e periférica no Brasil (Almeida, 2019 p. 113).

No período de virada para o século XX e, mais intensamente, a partir dos anos 1940, São Paulo se destacou como polo urbano e industrial, começando a formação de um mercado de trabalho propriamente capitalista, o qual se espalhou de forma desigual pelo Sul e Sudeste e chegou ao Norte e ao Nordeste entre os anos 1960 e 1970 (Barbosa, 2016 p. 18). A industrialização por substituição de importações foi o modelo adotado, que visava o desenvolvimento industrial interno. Porém, diferente do período industrial dos países centrais, a industrialização chega nos países periféricos com modelos menos intensivos de mão de obra, de forma que criam uma quantidade menos expressiva de empregos assalariados no setor e ainda dependem dos países capitalistas centrais (Santos, 2008 [1979]; Furno, Rossi, 2023).

É também em torno dos anos 1930 que as teorias da “democracia racial” começam a ganhar força, levando à construção de um imaginário social que tem a “miscigenação como uma das características básicas da identidade nacional, como algo moralmente aceito em todos os níveis da sociedade, inclusive pela classe dominante” (Almeida, 2019 p. 109), ocultando conflitos baseados na raça no país. Segundo Almeida (2019), a difusão de tal pensamento auxilia na adaptação do país ao capitalismo industrial, garantindo a absorção da mão de obra negra no trabalho urbano ao mesmo tempo em que legitimou suas condições mais precárias e degradantes dentro do mercado de trabalho.

A análise das contradições desse período levou à Teoria da Dependência, pela qual o subdesenvolvimento não é uma etapa anterior ao desenvolvimento. A realidade dos países subdesenvolvidos não corresponderia à Europa pré-Revolução Industrial, bastando a industrialização para alcançar a “modernidade”. Conforme sintetiza Furtado (2000 [1961] p. 261) “o subdesenvolvimento não constitui uma etapa necessária do processo de formação das economias capitalistas modernas. É, em si, um processo particular, resultante da penetração de empresas capitalistas modernas em estruturas arcaicas”. De fato, desenvolvimento e

subdesenvolvimento convivem no sistema capitalista global, uma vez que também dizem respeito às relações existentes entre os países de centro e os de periferia e uma dependência dos últimos em relação aos primeiros. “Não se trata de um mundo *em desenvolvimento*, mas de um mundo *subdesenvolvido* com suas características próprias e seus mecanismos fundamentais” (Santos, 2008 [1979] p. 19).

A industrialização não levou a uma repartição igualitária da renda e poucos se beneficiaram dos produtos do desenvolvimento. Conforme Singer (1981) demonstra, entre 1960 e 1970 a repartição de renda tornou-se mais regressiva e afirmou: “enquanto algumas classes sociais crescem outras decrescem, surgem classes novas, por força da criação de novas relações de produção, que em parte se superpõem e em parte substituem as antigas” (Singer, 1981 p. 150). Havia um excedente estrutural de mão de obra que não permitia o crescimento dos salários, enquanto as elites conseguiam melhorar seus padrões de consumo, o subemprego se perpetuava e setores de classe média assalariada urbanos se formavam – estes que se utilizam dessa mão de obra desvalorizada, assim como o Estado (Furno, Rossi, 2023 p. 61-63; Singer, 1981 p. 172-173; Barbosa, 2016).

A urbanização foi um fenômeno simultâneo ao da industrialização, sendo que o país passou por um processo intenso de êxodo rural nas décadas de 1960 e 1970. Contudo, o excedente de mão de obra sem qualificação, combinado com a característica capital-intensiva das grandes firmas e uma demanda de trabalhadores administrativos e de técnica especializada, resultou em uma integração apenas parcial dessa nova população urbana nas indústrias e em uma formação da classe média (Singer, 1981; Santos, 2008 [1979]; Costa, 2010). O trabalho informal ou o desemprego se tornaram alternativas, de forma que muitos passaram a “se contentar com ocupações precárias de baixa renda, como por exemplo o serviço doméstico” (Singer, 1981 p. 171) e outras atividades marginalizadas.

Este é um período de “*modernização conservadora*, que, em nome da manutenção da desigualdade e da concentração de renda, exige[u] a supressão da democracia, da cidadania e a ocultação dos conflitos sociais, inclusive os de natureza racial” (Almeida, 2019 p. 118 – grifos no original). Se à população negra sobraram os piores postos de trabalho, deve-se ressaltar que as atividades domésticas e os serviços de cuidado foram os caminhos tipicamente encontrados pelas mulheres negras, atividades marcadamente informais e envolvendo relações na esfera privada de famílias brancas, afastadas da regulação pública (Sarmiento, 2017; Miguel, Biroli, 2014). De fato, “a emancipação econômica e educacional vivida pelas mulheres de classe média

a partir dos anos 1960 se deveu, em grande medida, à exploração do trabalho doméstico de mulheres negras e pobres” (Rodrigues, 2013).

Neste processo, Milton Santos (2008 [1979]) delimita a existência de dois circuitos da economia urbana nos países subdesenvolvidos: o circuito superior e o inferior. Ambos são resultado de um mesmo processo de modernização tecnológica e convivem em uma mesma economia, mas encontram-se em posições distintas, especialmente considerando que o circuito inferior é dependente do superior. Cada circuito se define por características das atividades realizadas e o setor da população a elas ligadas, inclusive pelo consumo, tendo uma lógica interna de organização e tecnologia. Não se trata de um *continuum*, mas de dois blocos com dinâmicas internas que convivem com certa funcionalidade – o que não quer dizer harmonia.

Simplificando, pode-se apresentar o circuito superior como constituído pelos bancos, comércio e indústria de exportação, indústria urbana moderna, serviços modernos, atacadistas e transportadores. O circuito inferior é constituído essencialmente por formas de fabricação não-‘capital intensivo’, pelos serviços não-modernos fornecidos ‘a varejo’ e pelo comércio não-moderno e de pequena dimensão (Santos, 2008 [1979] p. 40).

O circuito superior, então, mobiliza as tecnologias mais avançadas, é intensivo em capital e tem organização burocrática, utilizando-se de mecanismos bancários institucionais de crédito, preços fixos e trabalho formal, ainda que reduzido. Por sua vez, o circuito inferior traz as características opostas, de intensividade de trabalho e organização informal (ou “primitiva” segundo o autor) em que as circunstâncias das negociações pessoais no comércio, no crédito e no emprego ditam as dinâmicas econômicas. “O emprego, no circuito inferior, raramente é permanente, e sua remuneração situa-se com frequência no limite ou abaixo do mínimo vital” (Santos, 2008 [1979] p. 45), os contratos são acordos pessoais com o patrão e figuras como o auto-emprego e o trabalho familiar são frequentes.

Dentre as diversas características exploradas pelo autor, a delimitação de dois circuitos econômicos nas cidades dos países subdesenvolvidos contribui para a compreensão de uma desigualdade estrutural na produção e no trabalho. E também contribui para identificar uma característica vívida do circuito inferior, que, em meio a dificuldades e precariedades, encontra formas de subsistência, de circulação econômica e de adaptação às mais diversas conjunturas, dada, por exemplo, a grande mobilidade da mão de obra com pouca especialização.

Interrompendo o percurso histórico, que será retomado na seção a seguir, com o debate sobre a informalidade do trabalho, passo para um diálogo com a situação das plataformas de

entregas e seus trabalhadores. É preciso situá-las dentro da tendência geral de desregulamentação e flexibilização do trabalho, a partir do neoliberalismo, como apresentado no capítulo anterior. De forma que é interessante notar que uma atividade que pode ser classificada contemporaneamente como parte do circuito superior, por adotar as formas mais avançadas de tecnologias digitais e o modelo financeiro do capital, pode renunciar ao assalariamento, que seria típico das contratações industriais de quando Santos propôs sua sistematização. Então, as plataformas podem utilizar sua mão de obra de forma desregulamentada, trazendo as inseguranças da contratação típica do circuito inferior para o modelo produtivo plataformizado do circuito superior.

Entre continuidades e rupturas, existe um remanescente de atividades urbanas de baixo valor agregado, cuja lógica de remuneração é voltada para garantir a subsistência – e a reprodução em condições mínimas – de uma mão de obra precária, que remete à escravidão e ao período de êxodo rural<sup>25</sup>. Atividades como as de carregadores, ambulantes, quitandeiras, amas de leite (Barbosa, 2016) ou como formas mais recentes de trabalhadores domésticos, lavadores e guardadores de carro, carregadores de feira, catadores de lixo, jardineiros e cabeleireiros (Costa, 2010; Singer, 1981) ou como entregadores por aplicativo. Elas “têm como marca a precariedade das condições de trabalho e de vida, a negação dos princípios mais elementares de cidadania, a perpétua reprodução da pobreza e das desigualdades sociais” (Costa, 2010 p. 172).

Ademais, conforme será demonstrado adiante, o perfil dos entregadores por aplicativos é majoritariamente de homens negros, com baixa remuneração, longa jornada de trabalho e condições inseguras para realização da atividade (Abílio, et al., 2020; CUT, Social, 2021; CEBRAP, 2023; Santos, Carelli, 2022). De forma que “a delimitação do negro a profissões servis, motivada por questões raciais, é a manifestação de uma prática racista não meramente individual e institucional, mas estrutural” (Santos, Carelli, 2022 p. 31; no mesmo sentido Almeida, 2019).

Barbosa identifica, nesse longo processo, a formação do subproletariado, que seria um conjunto de trabalhadores em condição de superexploração (obtendo menos do que um salário-mínimo) ou de auto-exploração “na medida em que são obrigados (no caso dos autônomos) a ofertar produtos em mercados saturados” (Barbosa, 2016 p. 22). E uma pessoa pode oscilar, ao

---

<sup>25</sup> Provavelmente, não é por acaso que alguns entregadores refiram-se à escravidão e à ideia de trabalho escravo para caracterizar seu trabalho para as plataformas de entrega atualmente.

longo de sua vida, entre a condição de subproletária e de proletária propriamente dita, a depender dos arranjos de trabalho em cada momento.

É nesse local, tensionando as próprias margens de definição sobre seu *status* de trabalho, que os entregadores por aplicativos parecem se encontrar. Não podem ser proletários propriamente ditos, por faltarem elementos de regulação trabalhista para dar-lhes essa condição. Podem ser subproletários fadados à auto exploração, apesar de que a adoção da linguagem do empreendedorismo<sup>26</sup> pelas plataformas busque afastar essa definição. De todo modo, são herdeiros dessa estrutura trabalhista desigual e desregulamentada, que deixa à população negra e periférica as sobras do assalariamento, ora formalizado, ora não. A próxima seção tratará de forma mais específica a questão do trabalho informal no Brasil.

## 2.2 O trabalho informal no Brasil

Ainda que as vivências das fronteiras entre formalidade e informalidade possam não ser tão rígidas quanto o binômio sugere, ele é relevante para se compreender a estrutura desigual do mercado de trabalho brasileiro e do acesso a direitos sociais que, muitas vezes, perpassam a formalização laboral como critério de cidadania. Como se viu na seção anterior, a formação do mercado de trabalho brasileiro baseou-se em desigualdades estruturais, em um desenvolvimento capital-intensivo que não absorveu a mão de obra vinda do campo e levou à formação de dois circuitos econômicos distintos, ainda que dependentes, em que parte relevante da população se autoemprega para sobreviver. É essa população que faz parte do setor informal, tendo ampla mobilidade de funções, de forma que se adequa às circunstâncias do momento nos arranjos produtivos para perpetuar sua existência.

O fenômeno do trabalho informal suscita toda uma ampla gama de debates e literatura que envolve elementos como sua definição, seus fatores causais, seu perfil social e suas tendências a partir de análises de dados oficiais, como a Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios (PNAD) e o Cadastro Geral de Empregados e Desempregados (CAGED) (Ulyssea, 2006; Costa, 2010). Aqui, busco evidenciar que a compreensão a respeito das características do trabalho informal é importante para localizá-lo como elemento estrutural da formação do mercado de trabalho brasileiro. “Certo desemprego estrutural foi benéfico ao tipo de acumulação escolhido e funcional à geração de um mercado de trabalho de baixíssima

---

<sup>26</sup> Esse tema será abordado adiante.



remuneração, espaço de proliferação das inúmeras formas de trabalho subterrâneo e precário” (Costa, 2010 p. 176).

A convivência de formas de trabalho formais e informais faz parte da estrutura produtiva do país, garantindo a manutenção de salários rebaixados e da desigualdade social. Os pretos e pardos são sobrerrepresentados no trabalho informal (54,3% dos trabalhadores informais em 2020) e participam mais de atividades com rendimentos inferiores à média nacional, indicando uma perpetuação da mão-obra-negra nas piores condições de trabalho do país (IBGE, 2021 p. 24). Em 2020, a média de remuneração dos trabalhadores brancos era 73,3% maior que a dos trabalhadores negros; e dos homens era 28,1% maior que a das mulheres – sendo que as mulheres negras ocupam a base da pirâmide de rendimentos. Ademais, “as atividades econômicas que, historicamente, apresentam os menores rendimentos médios – Serviços domésticos, Agropecuária e Construção – são as que possuem, proporcionalmente, mais pessoas ocupadas de cor ou raça preta ou parda” (IBGE, 2021, pp. 26-27).

Considerando que a Consolidação das Leis do Trabalho (CLT) é o arcabouço legal essencial para a formalização do trabalho no Brasil, as definições sobre a informalidade, em geral, perpassam a ausência deste instrumento, incorporado na assinatura da carteira de trabalho. Assim, Ulyssea (2006) entende que a definição de informalidade reside no trabalho assalariado sem carteira assinada. Mas pontua que “em diversos trabalhos o setor informal é definido como a soma dos trabalhadores sem carteira e conta própria, ou mesmo como o conjunto de trabalhadores que não contribui para a previdência social” (Ulyssea, 2006 p. 597).

Seguindo esta perspectiva mais ampla da definição, o Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) entende que o trabalho informal é composto pelas seguintes categorias: “empregados e trabalhadores domésticos sem carteira de trabalho assinada; trabalhadores por conta própria e empregadores que não contribuem, ambos, para a previdência social; e trabalhadores familiares auxiliares” (IBGE, 2021 p. 30). São, portanto, aqueles trabalhadores que, em contraste com os formais, ficam de fora do regulamento jurídico não só em relação à atividade laboral, mas, também, da seguridade social, como licenças remuneradas, auxílio desemprego e aposentadoria (IBGE, 2021 p. 30; Costa, 2010).

Vale frisar que o conceito de trabalho formal e informal, por mobilizar uma fronteira jurídica do regime celetista ou não, é mais rígido do que a ideia de trabalho precário. De fato, o uso do termo “precário” pode sinalizar condições diversas nas relações de trabalho: é um adjetivo que pode qualificar os vínculos formais ou informais. Essa adjetivação que leva a ideia

de condições frágeis, instáveis e, por vezes, indignas, já era empregada para caracterizar as realidades do circuito inferior por Santos (2008 [1979]) e os diversos autores que analisam o mercado de trabalho brasileiro tratados na seção anterior.

Portanto, esse é um termo usado antes mesmo do desenvolvimento da ideia de “preariado” como uma nova classe social baseada em menor segurança, baixos salários, alta rotatividade e desidentificação profissional. O preariado, segundo Standing (2011), seria uma nova classe em formação devido às mudanças estruturais do neoliberalismo, em que a insegurança e a falta de identidade profissional são centrais. Ele não seria parte da classe proletária, por faltarem características como a relação direta com o empregador, mecanismos de seguridade social e uma identidade advinda do trabalho e de sua comunidade. Existem autores, como Braga (2017), que adotam essa terminologia para analisar condições mais recentes do trabalho brasileiro, inclusive de uma juventude que se inseriu no mercado de trabalho na década petista dos anos 2000 e já encontrou condições mais instáveis de contratação – Singer (2013) usa a noção de “novo proletariado” com sentido semelhante.

Para fins do argumento aqui esboçado, é mais interessante usar a ideia do “precário” como um adjetivo que pode ser usado para caracterizar condições de trabalho da vasta gama de trabalhadores que compõe o circuito inferior da economia. Com isso, é possível considerar que os fenômenos de desregulamentação e flexibilização trabalhistas estão expandindo essas condições para mais vínculos trabalhistas, que antes poderiam estar protegidos, por serem típicos dos setores médios da sociedade. Milton Santos (2008 [1979], pp. 51-52) já argumentava que a classe média faz parte do circuito inferior, ainda que possa reproduzir padrões de consumo das elites. Dessa forma, é possível pensar em uma precarização geral de condições de trabalho, que independe da criação de uma nova classe social ou mesmo do tipo de vínculo trabalhista adotado.

Se o trabalho informal foi basilar nas décadas de formação do capitalismo brasileiro, ele seguiu como um problema do modelo produtivo local (Costa, 2010; Ulyseia, 2006; Mattos, 2015). Os anos 1970 não viram os rendimentos da industrialização repartidos para os trabalhadores (Singer, 1981), já os anos 1980 começam a marcar uma mudança produtiva com a perda de centralidade do setor secundário em gerar empregos, a absorção da força de trabalho no setor terciário e novas experiências de subcontratação em ambos os setores (Costa, 2010; Ulyseia, 2006; Mattos, 2015).

O Brasil dos anos 1990, respondendo ao contexto de hiperinflação e como parte das reformas do Plano Real, fez a transição do modelo anterior de industrialização por substituição de importações para o modelo neoliberal. Com medidas de diminuição da intervenção direta do Estado na economia, passando para o gerenciamento estatal de políticas de privatizações e adesão ao capitalismo financeiro internacional, o governo de Fernando Henrique Cardoso consolidou o neoliberalismo no Brasil (Saad Filho, Morais, 2018). Esse período proporcionou níveis mais elevados de informalidade do que nas décadas precedentes, sendo que o contingente de trabalhadores informais superou os formais no ano 2000. Passou de 36,6% em 1986 para 50,8% em 2000 o número de trabalhadores informais, e, no caso de trabalhadores formais, de 53% em 1991 para 45% em 2000 (Costa, 2010 p. 172). Naquela ocasião, foram adotadas medidas de enxugamento, subcontratação e desverticalização nas indústrias. Aumentou a informalidade nas próprias fábricas e dentre os trabalhadores de maior escolaridade – que, até então, estavam mais protegidos (Ulyssea, 2006 p. 598). “A população passou predominantemente a encontrar sua fonte de renda no mercado de trabalho informal, com suas mais variadas formas de trabalho autônomo, ambulante, temporário, irregular, precário” (Costa, 2010 p. 172), tendo o espaço urbano como central para a realização dessas atividades.

Adentrando os anos 2000 e eleitos os governantes do PT, é possível afirmar que os “doze anos iniciais de governos petistas produziram resultados muito melhores, em termos de geração de postos de trabalho (e redução do desemprego), de combate à pobreza e de redução da desigualdade de renda do trabalho, do que aqueles que caracterizaram os anos 1990 no Brasil” (Mattos, 2015 p. 79). Medidas como o aumento real do salário-mínimo, a criação de postos de trabalho formais e as políticas sociais de transferência de renda tiveram impactos positivos. Em 2013, o indicador de formalização do mercado de trabalho apontou uma reversão: apresentou mais trabalhadores formalizados do que os não formalizados: passou de 39,9% dos ocupados em 2002 para 51,0%<sup>27</sup> (Mattos, 2015 p. 75).

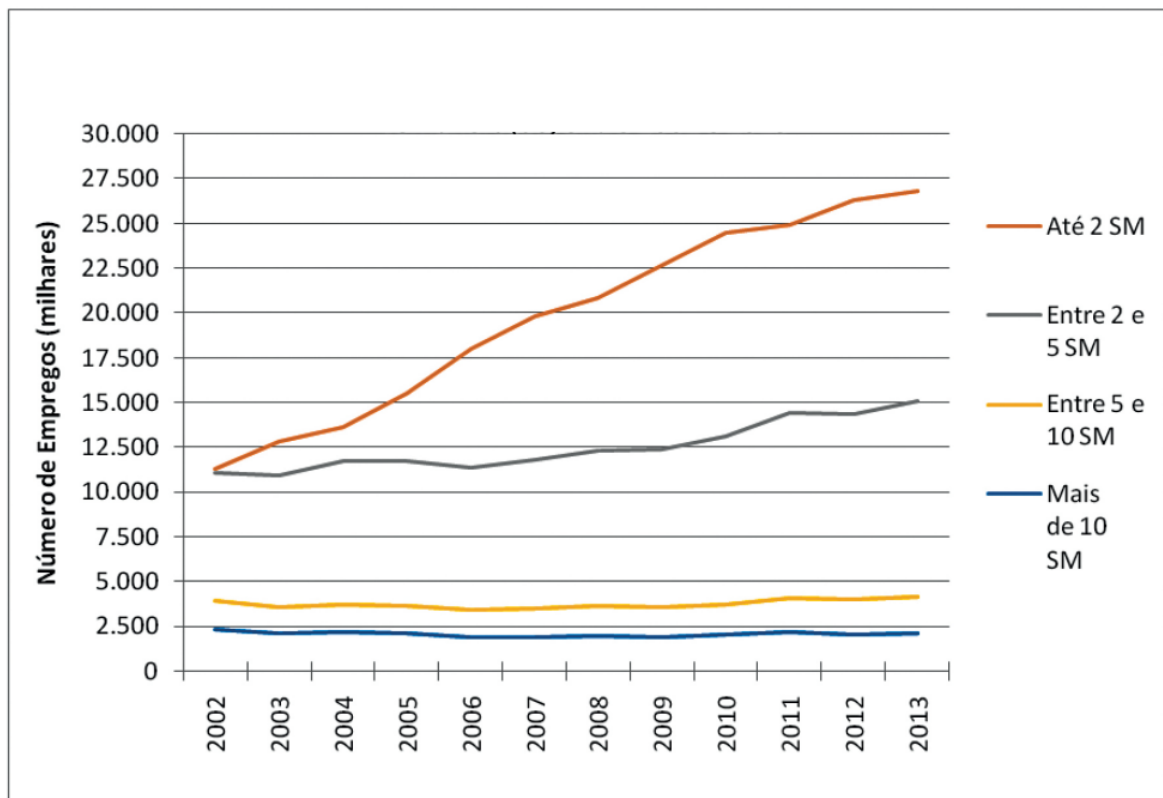
Mesmo levando em consideração que houve o aumento real do salário-mínimo neste período – mais precisamente de 35% entre 2004 e 2013 (Mattos, 2015 p. 71) – é preciso se atentar para o fato de que o aumento das vagas formais foi mais expressivo nos empregos com remuneração abaixo de dois salários-mínimos (Gráfico 1). Isso “parece refletir, de modo geral,

---

<sup>27</sup> Vale pontuar que existem metodologias diferentes para o cálculo da informalidade no mercado de trabalho, que perpassa a definição do conceito, o período da coleta de dados, entre outros elementos debatidos pela economia e pela demografia. Aqui, os indicadores são usados, a partir de seus autores, para indicar as tendências gerais de cada período na história recente brasileira.

dificuldade da atividade econômica para gerar ganhos sustentáveis de produtividade e, em especial, para promover expansão sustentada das atividades industriais” (Mattos, 2015 p. 79).

Gráfico 1: Evolução do número de empregos formais, por faixa de remuneração, entre 2002 e 2013



Fonte: Rais/MTE. Elaboração própria.

Fonte: Reprodução de Mattos, 2015.

Como é possível perceber, uma dimensão do problema do trabalho informal é que ele se conecta muitas vezes com a pobreza, porém não está restrito a isso (Costa, 2010). Mesmo os postos de trabalho formais de baixa remuneração continuam sendo um problema para a inserção econômica de vasta gama da população e mantém a concentração da riqueza. Dessa forma, não deve ser tão estranho uma pessoa optar por vínculos informais, se eles levarem a maior remuneração, conforme demonstra Ulyseia (2006). O que pode ser o caso de determinados entregadores por aplicativos, considerando que vários deles temem que a formalização de seu trabalho possa levar à perda de remuneração, conforme identificado pelas entrevistas que realizei.

De todo modo, é possível afirmar que este foi um período de crescimento com distribuição, atendendo a elementos da agenda de modernização desejada por teóricos da dependência, como a modernização do consumo e melhora qualitativa do mercado de trabalho (Furno, Rossi, 2023 p. 150-151). Contudo, o modelo não conseguiu encontrar sustentação no período de crise que adveio a partir de 2015, no segundo governo Dilma.

Se o primeiro governo Dilma ainda via indicadores positivos do mercado de trabalho (mesmo que de forma menos intensa que nos governos Lula), ele também sofreu fortes pressões políticas vindas de setores do mercado. A produção industrial começava a cair em 2011, de forma que a presidenta iniciou medidas fiscais contracionistas, que se afastavam da proposta lulista, e tentou proporcionar o dinamismo industrial com medidas como as desonerações tributárias, que em 2014 se ampliaram para diversos setores (Carvalho, 2018). O segundo governo foi marcado por um aprofundamento de medidas recessivas, pela adoção de medidas da agenda de austeridade, como cortes de gastos públicos, aumento de preços, e inicia-se em 2015 uma crise com perda do dinamismo da indústria, aumento do desemprego e queda de poder de compra dos trabalhadores (Furno, Rossi, 2023; Mattos, 2015; Carvalho, 2018).

Com o golpe parlamentar contra a presidenta e o governo Temer, a desregulamentação trabalhista encontrou terreno aberto para se consolidar legalmente por meio da Reforma Trabalhista – Lei nº 13.647/2017 (Brasil, 2017). A lei traz um pacote de modificações na CLT e coloca dentro do arcabouço jurídico brasileiro uma série de figuras que antes seriam tidas como contratações informais ou indevidas, de forma a flexibilizar e mesmo desregulamentar a legislação protetiva do trabalho. Aqui, chamo a atenção para a criação de novos tipos de contrato, que ganham a alcunha de “formais”, por mais que sejam caracterizados por menos direitos trabalhistas. Assim, o contrato intermitente (art. 443, §3º, da Lei nº 13.647/2017) se tornou uma figura que permite ao empregador convocar seus trabalhadores de forma não-contínua, alternando períodos de atividade e inatividade, porém remunerando-os apenas pelas horas em atividade. Isso significa que o trabalhador terá uma insegurança quanto a seus rendimentos e jornada de trabalho, podendo até receber menos do que o salário-mínimo a depender das horas remuneradas. Ademais, ocorreu uma ampliação da possibilidade de contratos temporários e de horário parcial, bem como a permissão para terceirizar as atividades fim (no mesmo sentido, ver CUT, Social, 2021).

As promessas de melhoria econômica e nos indicadores de trabalho não se efetivaram por meio da Reforma Trabalhista. De fato, entre 2014 e 2018 a desocupação aumentou e a

informalidade voltou a atingir a maioria da população: chegou a 50,3% em 2018 (Galvão, et al., 2019).

Somando-se à desregulamentação e à flexibilização trabalhistas, o governo Temer levou adiante uma agenda neoliberal forte. Ele aprovou a Emenda Constitucional nº 95 de 2016 (Brasil, 2016), que criou o chamado “teto de gastos” públicos, que congelava por 20 anos os gastos federais, com exceção do pagamento dos juros sobre a dívida pública, inviabilizando melhorias nos serviços públicos ou políticas redistributivas. Dessa forma, “o congelamento das despesas significa, em termos práticos, a manutenção ou o retrocesso do atual quadro social, de maneira que as escolhas democráticas da população não se convertem em ações de governo” (Silva, Tavares, 2021 p. 13), o que, seguindo os autores, impede “que o país se aproxime de uma organização ordenada com base em decisões legitimadas democraticamente em um ambiente de garantia dos direitos fundamentais” (Silva, Tavares, 2021 p. 13).

Uma ampla literatura buscou caracterizar o governo Bolsonaro, eleito em 2018, inserindo-o na chave da crise da democracia (Levitsky, Ziblatt, 2018; Mounk, 2018; Runciman, 2018; Przeworski, 2019), caracterizando-o como parte da ascensão de governos populistas ou de extrema direita (Gallego, 2018; Cesarino, 2022; Porto, 2023; Aggio, Castro, 2020; Mendonça, Caetano, 2020). Como não tenho a intenção de aprofundar os debates conceituais dessas classificações, entendo que é necessário evidenciar que Bolsonaro seguiu a agenda de desmonte estatal (Furno, Rossi, 2023; Silva, Tavares, 2021), de forma que o trabalho por plataformas ganhou relevo no Brasil em um governo avesso às proteções trabalhistas e às políticas sociais. Ademais, seu governo associou essas agendas com a promoção de valores conservadores, relacionados à defesa da família heterossexual, do cristianismo, do nacionalismo, do militarismo e as mais variadas formas de manutenção de hierarquias sociais, em uma forte harmonia entre conservadorismo social e neoliberalismo (Silva, Tavares, 2021). Em 2020, em contexto de crise econômica e de pandemia de Covid-19, 38,8% da mão de obra brasileira estava na informalidade. Esse é um patamar semelhante aos anos precedentes, ainda que tenha aumentado a desocupação no mesmo período, indicando que o mercado informal não conseguiu absorver a população que passou a ficar desocupada (IBGE, 2021 p. 18)

Para além da cronicidade do problema da informalidade no trabalho brasileiro, há também um contexto político e social de aprofundamento neoliberal, que incorpora modelos mais instáveis de contratação, perda de proteções sociais e transferência para atores privados, como indivíduos, famílias e empresas, da responsabilidade pela reprodução da vida. Inclusive, pode-se dizer que o processo de informalização vai além do regime de contratação adotado em

determinada empresa: “A informalização expressa a perda de formas estáveis, contratualmente estabelecidas, socialmente acordadas sobre as regras que regem o trabalho” (Abílio, Amorim, Grohmann, 2021 p. 30).

Quanto à situação dos entregadores por aplicativos, por não terem seus vínculos trabalhistas reconhecidos com as plataformas de tecnologia, encontram-se classificados como trabalhadores informais. Segundo dados da Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios Contínua (PNADc), apenas 22,3% dos trabalhadores por meio de aplicativos de entrega eram contribuintes da previdência social (IBGE, 2023). Já estudo da CUT/DIEESE identificou que 56,8% dos entregadores não possuem carteira assinada e não contribuem para a previdência social (CUT, Social, 2021 p. 21). São trabalhadores que, antes de ingressarem nos aplicativos, também tinham baixo grau de formalização: apenas 52% tinham carteira assinada no trabalho prévio (CEBRAP, 2023 p. 57). Contudo, eles também optaram por adotar o modelo de Microempreendedor Individual (MEI), que os coloca em uma condição intermediária em relação à regulação.

A figura do MEI foi criada em 2008 como uma forma de regularizar parte da mão de obra informal do país, via criação de CNPJ e regime especial de tributação – Lei Complementar nº 128, de 19 de dezembro de 2008 (Brasil, 2008). Para poder se inserir neste regime, existem limitações de atividades, de faturamento e de funcionários, por exemplo, garantindo sua dimensão pequena e atividades, em geral, de baixo valor agregado. Por outro lado, aqueles enquadrados como MEI regularizam sua atividade econômica por meio de CNPJ e emissão facilitada de Nota Fiscal, além de acessarem alguns benefícios da seguridade social, contribuindo com o INSS, por exemplo (Gov.br, s/d). A natureza do MEI é empresarial, de forma que a regularização do trabalho via sua “pejotização” pode acabar por ocultar vínculos que deveriam ser celetistas (Galvão, et al., 2019), mas insere trabalhadores que estariam desprotegidos em um sistema limitado de direitos.

Assim, a inserção dos entregadores em regulações parciais, perpetua uma condição de trabalho baseada na insegurança, que remete ao circuito inferior e a uma condição periférica deles – termo este mobilizado por Abílio (2020a; 2021). A vinculação de entregadores como MEI pode perpetuar a ideia de que eles seriam empreendedores, porém também pode ocultar a relação empregatícia que eles podem ter com as plataformas. Essas ambiguidades abrem margem para a discussão de uma nova regulamentação fora dos marcos da legislação trabalhista, como tem de fato ocorrido. O risco para a categoria é de que pode ser efetivada uma regulamentação que retrocede em direitos para o grupo.

Com isso, é possível perceber que o trabalho dos entregadores por aplicativos não é de todo inovador ou *sui generis*. De fato, ele carrega um histórico de formação do mercado de trabalho brasileiro que é escravocrata, informal e precário em suas estruturas. Ao mobilizar formas novas de inserção parcial em direitos, como o MEI, ou recair sobre a persistente contratação informal de serviços em centros urbanos, o trabalho de entrega por aplicativos é mais um que perpetua desigualdades e, potencialmente, as expande ao fragilizar um setor pré-existente de motofretistas e mobilizar um ideário desregulamentador de direitos como um todo.

Dessa forma, retomar a ideia de subdesenvolvimento pode contribuir para os analistas não se assustarem frente à irrupção de protestos e demandas trabalhistas que poderiam ser tidas como “ultrapassadas”, devido aos avanços que ocorreram no sistema de direitos do Brasil. É compatível pensar que houve melhorias, com a cristalização de direitos via Constituição, o controle da hiperinflação com o Plano Real e a inclusão de setores marginalizados com medidas sociais dos governos petistas. Mas são todos elementos recentes historicamente, em uma sociedade profundamente desigual, cujas garantias de cidadania, seguridade social e trabalho sempre foram muito limitadas e vêm sofrendo ataques contemporaneamente.

A partir dos teóricos da dependência é possível entender não só que o desenvolvimento é a outra face da moeda do subdesenvolvimento, mas também que a formalidade o é da informalidade e o circuito superior o é do inferior. Há uma convivência não só possível, mas necessária entre essas dualidades (Costa, 2010). No caso do trabalho formal/informal, por mais que os conceitos se fixem em delimitações jurídicas, há uma experiência dos sujeitos que borra essas fronteiras, oscilando entre os tipos de contratações e com isso tensionam as próprias delimitações desses conceitos: se o trabalho formal não é tão estável assim, o que busca a classe trabalhadora? A dinâmica de instabilidade e precariedade da vida periférica faz com que as decisões quanto às atividades de trabalho sejam muito mais contingentes, de forma que mesmo a inserção em empregos formais não garante a manutenção desse tipo de vínculo (Abílio, 2020a; Abílio, 2020b; Abílio, 2021; Gago, 2018). Essas características irão impactar as trajetórias de vida, o cotidiano de trabalho e as resistências dos entregadores por aplicativo, conforme será analisado nos capítulos subsequentes.

A plataformização do trabalho no Brasil, então, encontra uma sociedade formada com base em dois circuitos econômicos que convive com a informalidade e a desigualdade, ou seja, com uma ampla mão de obra disponível para o tipo de contratação precária que ela propõe. Sendo assim, sigo para analisar a especificidade desse fenômeno no Brasil.



### 2.3 A plataformização do trabalho no Brasil

Como se pode depreender da seção anterior, o trabalho no Brasil é marcado por dinâmicas de desigualdade e marginalização, pelas quais há um convívio entre a formalidade e a informalidade, sendo que a fronteira entre cada um desses conceitos pode ser borrada ao longo das trajetórias de vida de uma grande camada de trabalhadores (Abílio, 2020a). Considerando esses elementos, passo a sistematizar, nesta seção, as modificações nas relações trabalhistas advindas do processo de neoliberalização e como elas abrem terreno para a plataformização do trabalho no Brasil e no mundo. Se no capítulo 1 analisei esse processo focada nas dimensões políticas e econômicas do ganho de proeminência do neoliberalismo, aqui a análise será focada nas dinâmicas de trabalho.

Com isso, busco explicitar a existência de uma combinação de fatores, que também estão presentes no caso brasileiro, que envolvem as novas tecnologias digitais, a atomização, flexibilização e competição, alcançando diferentes espaços de produção e socialização da força de trabalho e a financeirização do capital (Amorim, Grohmann, 2021; Antunes, 2003; Lipietz, Leborgne, 1988). Em seguida, abordarei a dinâmica de trabalho subordinado por plataformas e seus elementos no caso de entregadores por aplicativos.

Retomo, então, o processo analisado da passagem do modelo keynesiano-fordista para o neoliberal-pós-fordista. Lembrando que o arranjo neoliberal tem uma dinâmica de destruição criativa (Brenner, Theodore, 2002) que depende dos arranjos políticos, econômicos e sociais do país em que insere, é importante apontar que as plataformas chegam ao Brasil, em um modelo de neoliberalismo que não segue o mesmo caminho de desestruturação de Estado de Bem-Estar social, mas no qual também ocorreram reformas estatais voltadas para privatização, abertura para o capital estrangeiro, realizações de parcerias público-privadas e desregulamentação e flexibilização trabalhistas (Furno, Rossi, 2023; Srnicek, 2016; Lipietz, 1997; Lipietz; Leborgne, 1988; Antunes, 2003; Peck, Theodore, Brenner, 2009; Harvey, 1992; Brenner, Theodore, 2002).

No que diz respeito às relações laborais e salariais, o neoliberalismo significou ataques sobre direitos trabalhistas, negociações coletivas, garantias salariais e de seguridade social e a criação de uma “desregulamentação competitiva”, pela qual as negociações de trabalho e salário se tornam mais individualizadas e novas formas de flexibilização são adotadas (Brenner, Theodore, 2002 p. 364; no mesmo sentido ver: Antunes, 2003). Na prática, tais flexibilização e insegurança implicaram uma necessidade de incorporação, pelos trabalhadores, da lógica de

produção competitiva e atomizada (Antunes, 2003; Lipietz, Leborgne, 1988). É o que Antunes (2003 p. 41) apresenta como a ampliação do “envolvimento manipulatório”, pelo qual: “o capital busca o consentimento e a adesão dos trabalhadores, no interior das empresas, para viabilizar um projeto que é aquele desenhado e concebido segundo os fundamentos exclusivos do capital”.

Dessa forma, há uma maior heterogeneização e fragmentação da classe trabalhadora. De um lado, há uma demanda por maior intelectualização e multifuncionalidade em setores avançados da era informacional. De outro, há um incentivo para a desqualificação e a precarização em outros ramos, cujos trabalhadores estão “presenciando as formas de *part-time*, emprego temporário, parcial, ou então vivenciando o desemprego estrutural” (Antunes, 2003 p. 43). O resultado é de maior flexibilidade, informalidade e intermitência da dinâmica do trabalho, ao mesmo tempo em que as empresas buscam individualizar e invisibilizar as relações trabalhistas existentes (Filgueiras, Antunes, 2020). Essa dinâmica tem se expandido e aprofundado à medida que o capital adentra as plataformas (Srniczek, 2016) e se entrelaça mais com o mundo informacional, a lógica financeira e a profusão de digitais (Antunes, 2020 p. 16).

O que ocorre é uma convivência entre novos e velhos elementos da dominação capitalista. Há um longo processo de desregulamentação trabalhista e de convívio com o trabalho às margens da formalidade, ao qual o capitalismo de plataforma se soma, e a plataformização do trabalho se insere como uma nova forma de controle da mão de obra. E, como muitas das plataformas têm baixos requisitos de entrada e podem se valer de uma mão de obra dispersa, elas se valem de uma oferta grande de trabalhadores a ser acionada na medida da necessidade, a partir da própria capacidade de gestão de dados pelas tecnologias digitais (Woodcock, Graham, 2020, pp. 12-13). Elas, então, se incluem nessa dinâmica, permitindo “a consolidação de novas práticas de gestão, controle e engajamento sobre o trabalho e sobre os trabalhadores” (Amorim, Grohmann, 2023 p. 10), várias vezes mais intensa e arbitrária do que as anteriores (Abílio, 2020a).

No caso dos impactos das tecnologias digitais, os seguintes elementos comuns podem ser levantados para caracterizar as relações de trabalho:

- 1) contatos on-line entre produtores e consumidores, trabalhadores e empresas; 2) uso de aplicativos ou plataformas para acesso em computador ou instrumentos móveis de comunicação; 3) uso abrangente de dados digitais para a organização e gestão dessas atividades; 4) relações estabelecidas por “demanda” (ou seja, que resultam de arranjos a cada produto, desprovidos de segurança jurídica capaz de garantir sua continuidade) (Filgueiras, Antunes, 2020 p. 62).

Nesse cenário, novas relações de trabalho fortemente mediadas pelas plataformas têm surgido e diferentes termos têm sido propostos para classificá-las – uberização, trabalho digital e *crowdwork*, por exemplo. O conceito de “trabalho subordinado por meio de plataformas digitais” foi proposto por Abílio, Amorim e Grohmann (2021) por sintetizar elementos específicos da dinâmica de trabalho analisada aqui e não ocultar elementos de disparidade de poder que esse modelo de contratação e gestão de trabalhadores traz. As plataformas digitais, portanto, não são interfaces neutras de mediação entre capital e trabalho, como já tratado no capítulo 1. Elas são empresas-aplicativos – conforme termo proposto por Abílio (2020) – que subordinam uma mão de obra difusa à realização de atividades laborais específicas para cada tipo de aplicativo.

O elemento da subordinação<sup>28</sup> é crucial na disputa a respeito do reconhecimento dos vínculos empregatícios dos trabalhadores em relação às plataformas. Como o gerenciamento é invisibilizado por meio de algoritmos, as empresas buscam, ao máximo, se desresponsabilizar em relação à mão de obra que elas mobilizam diariamente. Porém, o gerenciamento algorítmico é adotado pelas plataformas para fornecer um “conjunto de instruções automatizadas, capaz de combinar uma enormidade de variáveis resultantes da extração e processamento de dados em escalas gigantescas – que envolvem desde estratégias cotidianas dos trabalhadores até as dinâmicas do consumo” (Abílio, Amorim, Grohmann, 2021 p. 31).

De certa forma, a vigilância das atividades dos trabalhadores é maior do que qualquer modelo anteriormente adotado, por conseguir acompanhar o passo a passo das tarefas de uma quantidade de trabalhadores dispersa pelo território, tanto das cidades, quanto do próprio globo. Estratégias como a gamificação de tarefas, rastreamento permanente e uso de análises de dados e metadados são adotadas pelas plataformas para maior controle da mão de obra (Grohmann, 2020 p. 105). Por outro lado, as empresas precisam se valer dessa sensação de vigilância constante, como a de um panóptico algorítmico (Woodcock, 2020), uma vez que se encontram fisicamente distantes e têm pouco conhecimento de questões cotidianas que poderiam ser superadas caso houvesse maior diálogo entre as empresas e os trabalhadores. Nesse sentido, Woodcok (2020 p. 45) aponta para a existência de uma dupla-precariedade nas plataformas de entregas – “condições precárias de trabalho para os trabalhadores e operação precária da plataforma” – que levaria a possibilidades subterrâneas no dia a dia. Essas

---

<sup>28</sup> Cinco são os requisitos legais para o reconhecimento do vínculo de emprego no Direito brasileiro: trabalho realizado por pessoa física, com pessoalidade, não eventualidade, onerosidade e subordinação (segundo artigos 2º e 3º da CLT).

passariam despercebidas pelas contratantes e, eventualmente, poderiam se organizar de forma mais articulada como em “greves selvagens” ou outras formas de contestação política.

O gerenciamento algorítmico, então, tem como cerne “a perda de estabilidade e clareza das regras, que se tornam pouco localizáveis, ainda que constantemente operantes” (Abílio, Amorim, Grohmann, 2021 p. 33). Assim, a própria ação dos entregadores volta-se para buscar inferir as regras, que mudam constantemente, e estabelecer suas táticas de sobrevivência e resistência (Abílio, Amorim, Grohmann, 2021; Woodcock, 2021).

Seja ocultando a relação empregatícia, ou borrando as delimitações entre autonomia e subordinação, ou de tempo de trabalho pago e não pago, as plataformas digitais flexibilizam ao máximo os conceitos da regulação do trabalho para conseguir a maior dedicação possível da mão de obra, provendo o mínimo de estrutura para a própria execução do trabalho.

No caso de empresas-aplicativo, e sua multidão de trabalhadores uberizados, a ausência de predeterminações sobre a jornada de trabalho, sobre a dedicação a uma única empresa-aplicativo e sobre procedimentos na execução do trabalho coloca lenha na fogueira da celebração do empreendedorismo e da defesa de que o trabalho de plataforma não guarda vínculos empregatícios (Abílio, 2020b p. 16).

O modelo proposto de organização do tempo da mão de obra platformizada aproxima-se à ideia do trabalho *just-in-time*. Se o toyotismo se baseia na coordenação da produção para uma racionalidade de produção *just-in-time*, ajustando a quantidade à demanda e reduzindo custos com estoques, o trabalho *just-in-time* busca remunerar o trabalhador apenas pelo tempo dispendido nas tarefas “produtivas”. Ou seja, no trabalho remunerado nas entregas por plataformas, seria o tempo de deslocamento entre o ponto de coleta do alimento e a residência do cliente<sup>29</sup>. Porém, diferente da produção *just-in-time* em que se busca a redução de estoques, o trabalho assim caracterizado só é possível se houver uma ampla gama de mão de obra disponível em diversos pontos da cidade, esperando o próximo chamado no celular. “Tornou-se possível, de forma administrada, racionalizada e produtiva, converter uma multidão de trabalhadores em trabalhadores informais que estão disponíveis ao trabalho, mas só são utilizados na medida determinada pelas próprias empresas” (Abílio, 2020b p. 18; no mesmo sentido Woodcock, 2021; Woodcock, Graham, 2020; Srnicek, 2016).

---

<sup>29</sup> Esta seria a chamada “hora trabalhada”, nos debates a respeito da regulamentação do trabalho, que eu irei detalhar no capítulo 6 e opto por nomear como “hora em rota”.

Quanto às plataformas de entrega, as empresas buscam gerenciar o trabalho por meio de algoritmos que distribuem a demanda das encomendas entre os entregadores cadastrados, instruem as etapas de realização do trabalho e coletam dados de supervisão e controle da realização do trabalho (Woodcock, 2020). O trabalho que anteriormente era do motofretista, que, apesar de terceirizado, recebia pelo tempo à disposição, passa a ser tomado pela lógica das plataformas e da produção *just-in-time*. Há novas formas de controle e subordinação, mas não, necessariamente, uma inexistência da relação de emprego entre plataforma e entregador. Porém, essas regras de gerenciamento algorítmico são pouco claras, dificultam a distinção do que é tempo de trabalho e ainda são instáveis, sendo modificadas unilateralmente pelas empresas ao longo do tempo.

Há, também, uma ocultação dos trabalhadores, que sofrem não só com a falta de reconhecimento de direitos nas relações laborais, mas se tornam invisíveis devido à mediação das plataformas. Os trabalhadores de plataformas estão espalhados pelas cidades, relacionando-se com a infraestrutura construída, com os restaurantes e consumidores, bem como com as intempéries e riscos de violência no trânsito. Porém, o gerenciamento algorítmico invisibiliza esses sujeitos, ora os transformando em ícones nos mapas e apenas durante a prestação do serviço os identifica para os outros participantes da transação. Para as próprias plataformas essas pessoas são antes dados e seu gerenciamento se dá pelas notas e *feedbacks* rápidos dos consumidores, sem conhecimento das dimensões subjetivas daquele trabalhador (De Stefano, 2016).

As condições precárias da contratação, a baixa remuneração, falta de fornecimento de estrutura para descanso e outras necessidades e a incorporação dos riscos e instrumentos de trabalho pelos entregadores implicam longas jornadas de trabalho e maior exposição a acidentes (Flor, 2021; Filgueiras, Antunes, 2020; Woodcock, 2020). Tais condições se agravaram durante a pandemia de Covid-19, contexto no qual as mobilizações aqui estudadas ganharam maior relevância. Segundo estudo realizado em abril de 2020 (Abílio, et al., 2020), houve aumento nos cadastros de entregadores pelas plataformas e de *downloads* de aplicativos por usuários, concomitante com uma queda na remuneração durante o período da pandemia, bem como com um aumento no tempo de trabalho. Além disso, 57,7% dos entrevistados afirmaram não ter recebido nenhum apoio das empresas para diminuição de riscos de contaminação durante o trabalho.

Argumentos como a caracterização dos trabalhadores como prestadores de serviços, empreendedores ou mesmo contratantes das plataformas disponibilizadas pelas empresas são

levantados para ocultar a natureza salarial existente entre plataforma e trabalhador, levando à desresponsabilização da empresa sobre o trabalho contratado e seus riscos (Filgueiras, Antunes, 2020; Woodcock, 2020). Porém, de um lado os entregadores valorizam a flexibilidade do trabalho realizado e a ausência da figura tradicional do “patrão”, de outro buscam seguranças típicas do trabalho formal e denunciam a elevada carga horária, baixa remuneração e riscos (Filgueiras, Antunes, 2020; Woodcock, 2020). Como se verá pelas entrevistas que realizei, a categoria não é coesa quanto ao interesse de regulamentar sua atividade dentro dos moldes do trabalho formal, regido pela CLT. Porém, ela também não se identifica abertamente como empreendedora, discutindo as diferenças entre a flexibilidade no trabalho e a autonomia, conforme será analisado no capítulo 6.

Essa ambiguidade aponta para uma adoção parcial da “racionalidade neoliberal”, aos moldes do que Verónica Gago (2018) tem desenvolvido como o neoliberalismo desde baixo<sup>30</sup>, em que o enraizamento da lógica neoliberal se dá a partir de uma pragmática vitalista que abre margens para usos criativos e ambíguos da dimensão calculante do neoliberalismo, criando brechas para resistências. A possibilidade de definir locais e horários de trabalho, quando ligar e desligar o aplicativo e estabelecer metas pessoais de rendimento para o dia – que ninguém garante que irão se efetivar –, são elementos dessa razão calculante. Contudo, isso não se dá sem contradições:

É justamente por ser real, e não mera retórica, que a autonomia pode operar como peça central na engrenagem da subordinação: ao transferir para os trabalhadores a tarefa de administrar seu próprio trabalho, o capital também transfere a necessidade de estender e intensificar sua jornada, bem como lidar com os imprevistos e com as oscilações da demanda (Neblina.XYZ, 2022).

Todos esses elementos de responsabilização do trabalhador por seus resultados também levam à transferência de riscos e custos relacionados aos instrumentos de trabalho e eles percebem que não têm tanto poder para estabelecer suas próprias condições, devido ao gerenciamento algorítmico. O controle do tempo e do espaço de trabalho ganhou novas dimensões: “os trabalhadores têm a liberdade para escolher quando eles gostariam de trabalhar, mas o outro lado da barganha significa que a precariedade existe em uma escala muito mais precisa do que antes (minuto a minuto) e a competição expandiu para uma escala nunca antes vista” (Woodcock, Graham, 2020 p. 46).

---

<sup>30</sup> Esses elementos serão aprofundados especialmente nos capítulos 3 e 5.

Considerando, também, o próprio histórico traçado a respeito do trabalho no Brasil, as perspectivas dos trabalhadores simultaneamente precarizados e plataformizados apontam para questões mais profundas do que uma simples sedução “pelo canto empreendedor da sereia neoliberal”, como argumentam Neblina.XYZ (2022 p. 20), em que “a aversão ao vínculo empregatício carrega consigo uma rejeição ao universo infernal dos ‘trabalhos de merda’: horários a cumprir, salário baixo e um chefe para tornar sua vida mais difícil”.

Nesse sentido, o *autogerenciamento subordinado* é característico da forma de trabalho periférica (ou do circuito inferior), mas também toyotista e neoliberal (Abílio, 2020b; Abílio, Amorim, Grohmann, 2021). A adoção de estratégias pessoais para transitar entre diversas ocupações e indefinições quanto a tempo de trabalho e remuneração fazem parte de um histórico do trabalho periférico em que o trabalhador é responsável por gerenciar a si mesmo para conseguir “se virar” no mercado de trabalho. Dessa forma, “[...] na uberização, empresas-aplicativo conseguem subordinar massivamente e apropriar-se de forma organizada e produtiva de um autogerenciamento que é constitutivo do viver de trabalhadores e trabalhadoras periféricos” (Abílio, 2020a p. 24).

Assim, mesmo que seja possível falar da existência de uma racionalidade neoliberal, que estende para todos os campos da vida a lógica neoliberal da empresa (Brown, 2019; Brown, 2006; Brown, 2015; Dardot, Laval, 2016), é interessante tentar compreender os mecanismos pelos quais isso ocorre. O longo processo de atomização do trabalho descrito nesta seção, relacionado ao toyotismo e à plataformização do trabalho, é parte disso (Antunes, 2003; Lipietz, Leborgne, 1988). Porém, a experiência histórica e cotidiana de trabalhos precários e de encontrar soluções pessoais para a sobrevivência e a busca de dignidade também se entrelaça nessa dinâmica, em uma pragmática vitalista (Gago, 2018). Identificar esses mecanismos pode contribuir para encontrar formas de resistências dos trabalhadores plataformizados que, de outro modo, poderiam ser vistos apenas como passivos ou adoradores da linguagem do capital. É o que buscarei fazer no capítulo 3, a partir da noção de que os entregadores estão constantemente “no corre”, ou seja, adotando táticas de viração (Abílio, 2021; Abílio, 2020a), ora para escapar da lógica produtiva das plataformas e seu gerenciamento algorítmico, ora aceitando-as, em busca de ter melhores resultados de trabalho, descanso ou apoio mútuo.

## 2.4 Perfil dos trabalhadores de entrega por aplicativos

Existem alguns estudos que buscam traçar o perfil dos entregadores por aplicativos, adotando diferentes metodologias para coleta e sistematização de dados. É importante ressaltar que o IBGE, por meio da PNAD, tem buscado analisar o setor de trabalho por meio de plataformas, teletrabalho e transportes, mas ainda não consolidou uma metodologia de referência. Dois levantamentos costumam ser utilizados: a PNAD-Covid 19, referente ao ano de 2020, e a PNAD Contínua (PNADc), cujos dados de 2022 foram analisados pelo IBGE em seu caderno de investigações experimentais (IBGE, 2023). Os resultados entre ambas variam, porque seus métodos de coleta são distintos. Dessa forma, irei utilizar diferentes estudos nessa seção, a partir de critérios de disponibilidade de dados, para delinear o perfil dos trabalhadores de entrega por aplicativos no Brasil.

Em linhas gerais, é possível afirmar que os entregadores por aplicativo são majoritariamente homens negros. A Central Única dos Trabalhadores (CUT) em parceria com o Departamento Intersindical de Estatística e Estudos Socioeconômicos (DIEESE) encontrou, em 2020, 61,6% de entregadores negros, 95,7% homens e 44% com idade inferior a 30 anos (CUT, Social, 2021 p. 29). Por sua vez, o CEBRAP (2023), em estudo patrocinado pela Associação Brasileira de Mobilidade e Tecnologia<sup>31</sup> (AMOBITEC)<sup>32</sup> em *survey* próprio identificou 97% de homens e 3% de mulheres, além de comparar com os resultados da PNAD-Covid 19, que encontrou 95% de homens e 5% de mulheres. A média de idade do *survey* do CEBRAP (2023 p. 23) foi de 33 anos para os entregadores.

Quanto à declaração racial, a agregação de resultados da PNADc 2023 realizada pelo MADE - Centro de Pesquisa em Macroeconomia das Desigualdades, identificou 62% de entregadores negros e 38% de brancos (Rodrigues, Resende, Serra, 2023). Já o CEBRAP compara os resultados de seu *survey* com os da PNAD Covid, cujos resultados sistematizei no Gráfico 2 a seguir.

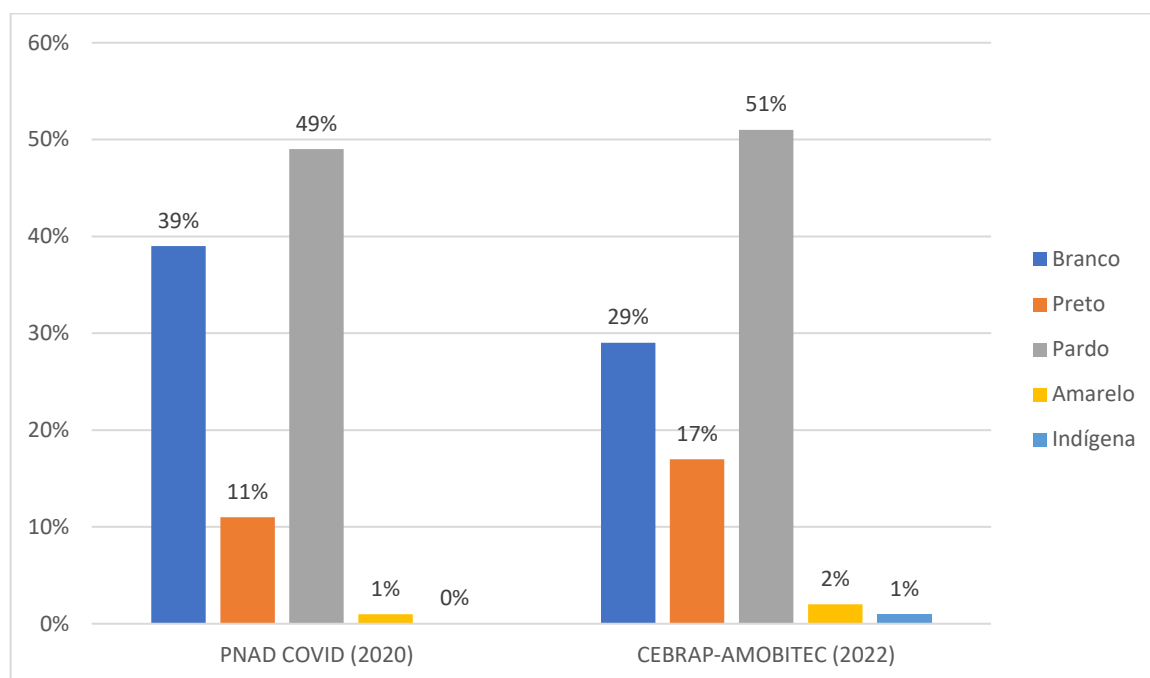
---

<sup>31</sup> A Associação Brasileira de Mobilidade e Tecnologia (Amobitec) reúne empresas de plataformas voltadas para a mobilidade urbana, incluindo Uber, a 99, o iFood e o Zé Delivery.

<sup>32</sup> Como se verá, o estudo do CEBRAP (2023) tem problemas em relação à aferição de rendimentos, porém para a divisão racial e outras características dos entregadores, o estudo tem uma aferição possivelmente mais precisa do que a da PNAD-COVID, por usar uma base de entrevistados disponibilizada pelas plataformas contratantes, com trabalhadores que estavam ativos no período da pesquisa.



Gráfico 2: Divisão racial de trabalhadores de entrega por aplicativos



Fonte: Sistematização própria com base em CEBRAP-AMOBITEC (2022 p. 26).

É importante apontar que a divisão racial da brasileira é de 42,8% de brancos, 10,6% de pretos e 45,3% de pardos (IBGE, 2022). Assim, há uma evidente sobrerrepresentação da população negra como trabalhadora no setor de entregas por aplicativos. Isso corrobora com a análise desenvolvida sobre a formação do mercado de trabalho brasileiro, assentado sobre uma estrutura racista.

Tendo como base o do Rio de Janeiro, entre 2018 e 2020, Santos e Carelli (2022) analisaram o perfil racial e as desigualdades de raça e renda no trabalho de entregas e transporte de passageiros por aplicativo. Além da sobrerrepresentação de pretos e pardos (16% autodeclarados negros e 36% pardos), os autores também identificaram que estes recebem, para a mesma função, renda inferior aos profissionais brancos. E, aumentando o custo da ferramenta do trabalho (entre bicicleta, moto e carro), constataram uma presença maior de brancos e maiores rendimentos. Sendo assim, concluíram que a “configuração institucional do trabalho em plataformas digitais, a partir de seu próprio desenho e execução de labor precário e sem direitos, reproduz e perpetua o racismo estrutural existente na sociedade brasileira” (Santos, Carelli, 2022 p. 33).

Quanto à escolaridade, menos de 4% declararam a conclusão do Ensino Superior (CUT, Social, 2021 p. 29), dado equivalente ao da PNAD-Covid 19, que também identificou 55% dos entregadores com ensino médio completo, 23% com fundamental completo e 18% com fundamental incompleto. Já os dados levantados pelo CEBRAP dão um resultado um pouco maior para o ensino superior completo, com 9%, seguindo para 59% no ensino médio completo, 20% para fundamental completo e 11% para fundamental incompleto (CEBRAP, 2023 p. 26).

A questão dos dados a respeito da remuneração dos trabalhadores é mais problemática. Por um lado, existem os entregadores que têm outra ocupação além dos aplicativos de *delivery*, de forma que sua renda total pode não corresponder à declarada. De outro lado, os custos relativos aos meios de trabalho e possíveis acidentes são incorporados pelos trabalhadores, de forma que elementos como gasolina, seguro, impostos, celular e pacote de dados de *internet*, parcela da moto e sua depreciação, consertos da moto e eventuais gastos – e ausência de remuneração – decorrentes de acidentes de trabalho não são perceptíveis em questões a respeito de rendimento. Inclusive, a declaração de custos pode variar conforme o mês da pergunta: se é época de pagar IPVA ou se o *motoboy* sofreu algum acidente recentemente.

A pesquisa da CUT/DIEESE realizada em 2020 levantou que os entregadores recebiam em 2020 uma média de R\$ 1.325,00 ao mês, o que correspondia a 61,2% da média dos demais trabalhadores ocupados, equivalente a R\$ 2.166,00 (CUT, Social, 2021 p. 29). Naquele ano o salário-mínimo tinha o valor de R\$ 1.045,00. Já a PNADc de 2022 identificou que “as atividades de malote e entrega, o rendimento habitual médio dos motociclistas plataformizados (R\$ 1.784) representava apenas 80,7% daquele recebido pelos não plataformizados (R\$ 2.210)” (IBGE, 2023 p. 7). Na ocasião, o salário-mínimo valia R\$ 1.212,00.

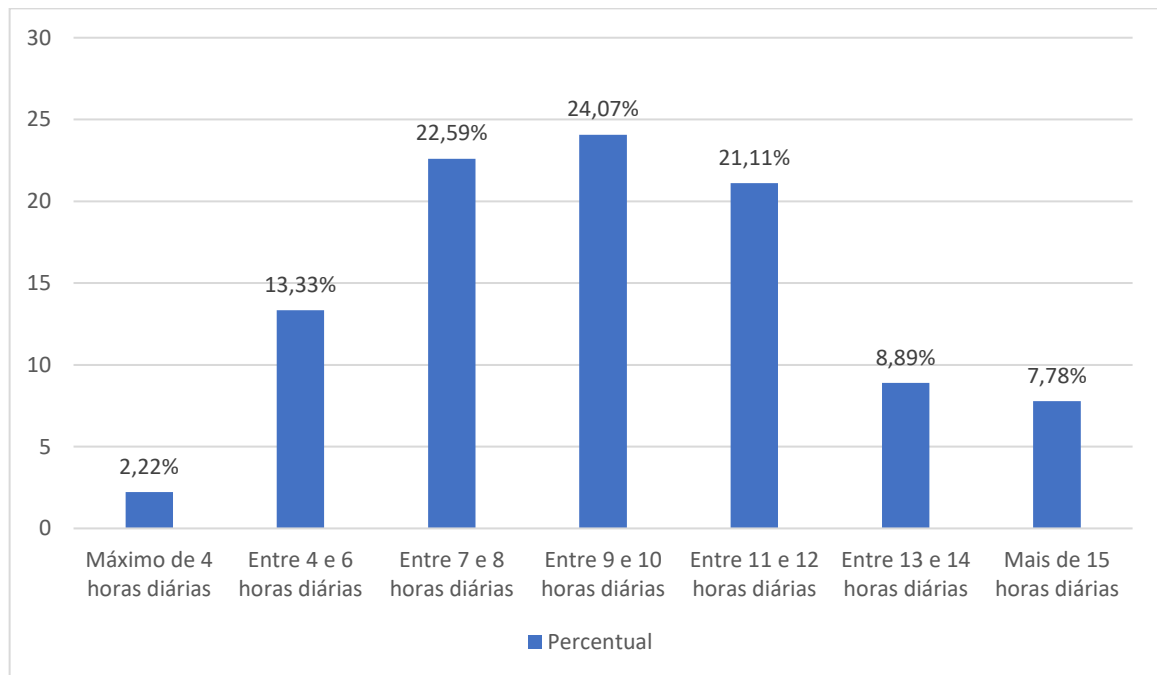
O estudo realizado pelo CEBRAP (2023), contratado pela AMOBITEC, tem um problema metodológico no que diz respeito à aferição da remuneração dos trabalhadores por aplicativos de transporte (tanto entregadores quanto motoristas). Ele realiza uma projeção de remuneração para 40h de trabalho semanais, sem considerar que a remuneração ocorre apenas para as corridas efetivadas e não pelo tempo em que o trabalhador fica ligado no aplicativo (no mesmo sentido ver Trab21, 2023). A projeção proporcional dos ganhos leva a uma superestimação dos valores recebidos pelos entregadores, que recebem menos nos horários fora-pico de refeições. Dessa forma, opto por não utilizar esses dados como referência para a presente pesquisa.

Quanto à jornada de trabalho, existem divergências relevantes quanto aos dados levantados pelo CEBRAP (2023) e outros como da PNAD-Covid 19 ou de Abílio, et al (2020). No caso do CEBRAP (2023 pp. 64-66), a partir dos próprios dados administrativos das plataformas, foi identificada uma média semanal de 3,3 dias de trabalho no último trimestre de 2022 e uma projeção de 16h semanais de trabalho, considerando que 30% desse tempo o trabalhador estaria logado, mas sem realizar corridas. Isso levaria a 4:51h de trabalho por dia. Esse número é significativamente inferior ao identificado na PNAD-Covid 19, pela qual apenas 6% exercem outras atividades além das entregas (ver em CEBRAP, 2023). Porém alguns motivos podem explicar isso: a PNAD-Covid 19 inclui o trabalho de entregas para além das plataformas e os dados administrativos da AMOBITEC não inclui todas as plataformas para as quais um entregador pode trabalhar (as empresas representadas pelo grupo são apenas o iFood e o Zé Delivery), é comum o uso concomitante de várias plataformas pelos *motoboys* e a pesquisa identificou um alto número de entregadores (48%) que exercem outras atividades.

Contrastando, então, com os dados do CEBRAP (2023), a PNADc 2022 indica que a média da jornada de trabalho semanal dos entregadores plataformizados era de 47,6 horas (IBGE, 2023 p. 7). E Abílio, et al (2020) também identificaram longas jornadas para os trabalhadores das plataformas iFood, Rappi, Uber Eats e Loggi, em 2020 (Gráfico 3).

Esses dados correspondem mais às narrativas feitas pelos entregadores até o momento, seja nas entrevistas que realizei, seja na literatura. Por exemplo, Santos e Carelli (2022 p. 17) também identificaram que 33% dos entrevistados trabalhavam mais de 60h semanais e 24% entre 48 e 60 horas por semana. Assim, por mais que a metodologia adotada pelo CEBRAP (2023) possa ser interessante por usar dados administrativos das plataformas, ela é limitada por não trazer todas as plataformas principais usadas cotidianamente pelos entregadores. Isso pode mascarar a responsabilidade das empresas sobre a necessidade dos trabalhadores se submeterem a jornadas de trabalho exaustivas para conseguirem uma remuneração, ainda assim, baixa.

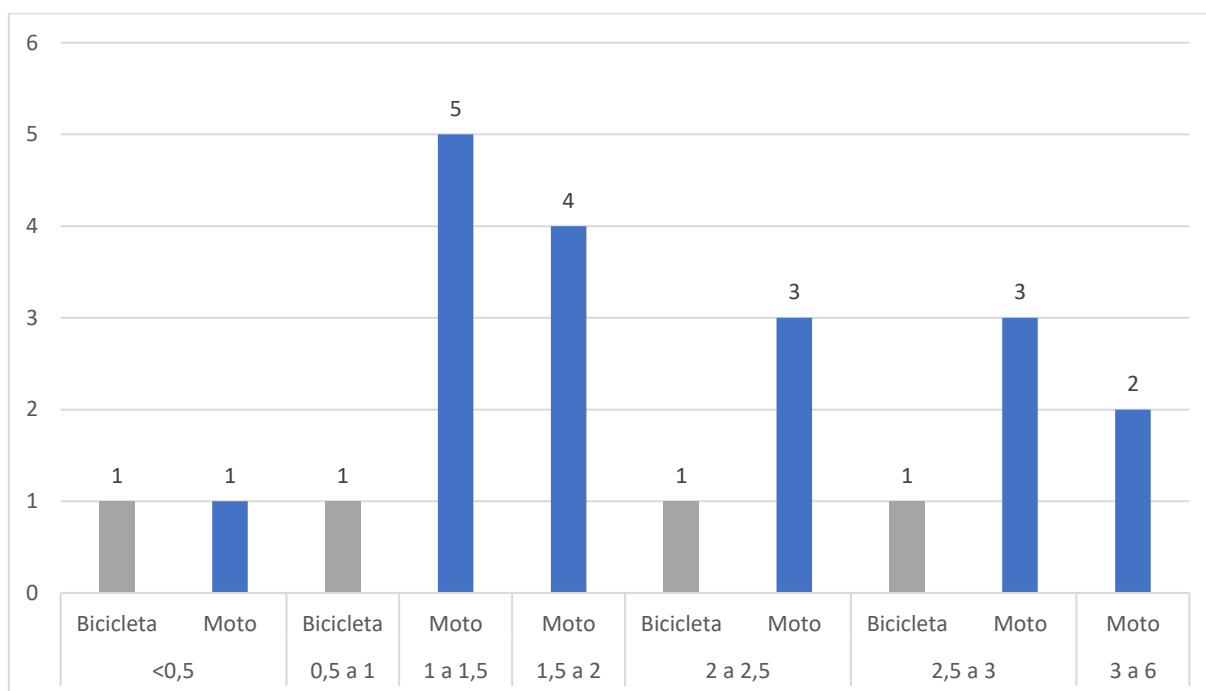
Gráfico 3: Distribuição de entrevistados por horas trabalhadas (2020)



Fonte: Sistematização própria com base em Abílio et al. (2020 p. 7)

Conforme indicado na Introdução da tese, realizei 22 entrevistas com entregadores localizados nas cinco regiões do país. 64% dos entrevistados eram negros (7 pretos e 7 pardos), 27% eram brancos (6 respondentes) e 9% amarelos (2 respondentes). As longas jornadas de trabalho foram a realidade mais declarada entre os participantes da pesquisa, 18 indicaram trabalhar mais de 8 horas por dia, 2 afirmaram trabalhar de 6 a 8 horas diárias, 1 entregador trabalha de 4 a 6 horas e 1 de 2 a 4 horas por dia. Quanto aos rendimentos, eles foram sistematizados no gráfico a seguir, conforme o instrumento de trabalho utilizado pelo respondente. A pergunta, no *survey*, pedia para o entrevistado indicar o rendimento no último mês que trabalhou.

Gráfico 4: Distribuição de rendimentos por instrumento de trabalho (em salários-mínimos)



Fonte: Sistematização própria com base nas entrevistas realizadas em 2023 e 2024.

O perfil dos entrevistados é semelhante ao que tem sido identificado nas demais pesquisas apresentadas aqui, majoritariamente negros, com longa jornada de trabalho e baixa remuneração. Mesmo que a intenção não tenha sido de encontrar uma amostragem estatisticamente significativa para fins de generalização, é interessante ter esses parâmetros de referência para prosseguir as análises. Os próximos capítulos aprofundarão as fontes empíricas para compreender como se dá a dinâmica de ação coletiva dos entregadores por plataformas, considerando o cenário traçado do modelo capitalista de plataforma, em um país baseado na informalidade, no racismo e na desigualdade.

### CAPÍTULO 3 – CORRE, VIRAÇÃO E PRAGMÁTICA VITALISTA: TÁTICAS COTIDIANAS DOS ENTREGADORES POR APLICATIVOS

*Permita que eu fale  
Não as minhas cicatrizes  
Se isso é sobre vivência  
Me resumir a sobrevivência  
É roubar o pouco de bom que vivi  
(AmarElo. Emicida)*

Seguindo a dinâmica de destruição criativa das políticas neoliberais (Peck, Theodore, Brenner, 2009; Brenner, Theodore, 2002), a desregulamentação trabalhista e a plataformização do trabalho se somam a um histórico de formação do mercado de trabalho brasileiro baseado na escravização de pessoas negras e na inserção apenas parcial da mão de obra urbana na formalidade, garantindo salários rebaixados e condições precárias de subsistência (Almeida, 2019; Furtado, 2000 [1961]; Singer, 1981). Conforme a perspectiva de Verónica Gago (2018) sobre o neoliberalismo, a maneira como a política capitalista se concretiza nas vidas das pessoas “não é totalmente abstrata nem macropolítica, mas posta em jogo pelas subjetividades e táticas da vida cotidiana – como uma variedade de modos de fazer, sentir e pensar que organizam os cálculos e os afetos da maquinaria social” (Gago, 2018 p. 16).

Dessa forma, é necessário pensar as vivências periféricas em interação dinâmica com as políticas vindas “de cima” – ou seja as novas estratégias do regime de acumulação das corporações, agências e governos – para criar sua própria “pragmática vitalista” (Gago, 2018) ou táticas de “viração” (Abílio, 2021; Abílio, 2020a). A pragmática vitalista é um conceito que Gago utiliza para interpretar as táticas vindas de baixo, dotadas de um “vitalismo perseverante”, que se concentra no:

“[...] fio vital daquilo que organiza estratégias para existir, criar, produzir valor, ritualizar o tempo e o espaço, fazer da vida uma força de perseverança que cria recursos materiais e espirituais distintos e que formula perguntas fundamentais sobre três noções decisivas para repensar nossa época: *progresso, cálculo, liberdade* (Gago, 2018 p. 34).

E, ainda que esse vitalismo possa repercutir elementos do neoliberalismo vindo de cima, ele evidencia as formas ambíguas, heterogêneas e contingentes sobre as quais isso ocorre, abrindo margens para cooperação, criação e resistência (Gago, 2018 p. 26).

Tal conceito pode ser colocado em diálogo com a noção de “viração” cunhada por Ludmila Abílio (2021; 2020) para buscar interpretar um modo de vida dos trabalhadores periféricos no Brasil. Conforme foi debatido no capítulo 2, as divisões entre trabalho formal e informal, muitas vezes, não captam as inseguranças, precariedades e violências vividas pela população pobre e periférica do país. Essas pessoas, em suma, têm que “se virar” para traçarem estratégias individuais e coletivas de sobrevivência:

Os arranjos cotidianos podem ser compreendidos como estratégias de sobrevivência que são tipos informalizados de enfrentamento das injustiças, desigualdades, inseguranças e precariedade; o outro lado desse enfrentamento é a criação e aproveitamento de oportunidades efêmeras e passageiras, que envolvem diferentes sociabilidades e redes de relações sociais. A viração organiza o mundo do trabalho de forma dispersa e permanente (Abílio, 2021 p. 943).

Seguindo a autora, o capitalismo de plataforma tem conseguido se apropriar da dinâmica dispersa de organizar o trabalho, que se baseia no próprio autogerenciamento subordinado dos trabalhadores. Ela ressalta que o autogerenciamento bebe muito mais das origens toyotistas da incorporação das regras de controle e gestão do trabalho pelos funcionários, do que de uma ideia de empreendedorismo vinda desses sujeitos (Abílio, 2021).

Ambos os conceitos contribuem para a análise aqui proposta. Em seu cotidiano de trabalho, os entregadores estão sempre “no corre”, se virando para conseguirem concluir as entregas da forma mais rápida possível e encontrando brechas no espaço urbano e no gerenciamento algorítmico para concluir suas metas financeiras e terem algum descanso e sociabilidade. Esse vitalismo perseverante pode incorporar noções de cálculo, competição e crescimento que reverberam a razão neoliberal, porém o faz de formas ambíguas, permeadas de elementos de solidariedade e troca que apontam para possibilidades de resistência (Gago 2018).

As táticas cotidianas também foram foco de análise de Mendonça (2012), baseando-se em Certeau, para identificar formas de resistência de pessoas atingidas pela hanseníase. Essas táticas eram voltadas para subverter a rigidez de um controle institucional, sendo muitas vezes subterrâneas, mas sagazes, de forma que “entre as brechas do sistema, e a partir das sucatas que ele gerava, erguia-se silenciosa, uma rede contestatória que mostrava a vida pulsante nas colônias” (Mendonça, 2012 p. 348). Olhar para o cotidiano do trabalho a partir das táticas, do corre e das noções da pragmática vitalista e da viração permite perceber que se trata “menos de uma subjetivação neoliberal e mais da fuga das opressões e injustiças que são tecidas por dentro

e por fora do trabalho formal” (Abílio, 2021 p. 952). Com isso, ações criativas para a sobrevivência podem se tornar resistências.

Neste capítulo, proponho analisar as condições de trabalho dos entregadores por aplicativos e as diferentes estratégias adotadas pelos entregadores para lidar com elas. Para tanto, utilizarei as entrevistas realizadas com 22 entregadores localizados nas 5 regiões do país e acompanhamento de grupos de WhatsApp. Organizo o debate a partir da experiência cotidiana desses trabalhadores, em busca de explicitar mecanismos de aceitação e de subversão às regras que condicionam a atividade, seja por meio dos algoritmos ou da infraestrutura urbana, seja por meio da dissolução dos marcadores de formalidade do trabalho e sua profissionalização. Penso, com isso, ser possível identificar conflitos advindos de uma racionalidade neoliberal vinda desde baixo, que poderão levar a invenções ambíguas de uma pragmática vitalista (Gago, 2018) em processos de contestação ora mais explícitas, ora menos. Isso se dará em cinco seções: (i) trajetórias até o trabalho de entregas por plataformas; (ii) reconfigurando a identidade profissional; (iii) interferindo no gerenciamento algorítmico; (iv) abrindo brechas no espaço urbano; (v) correndo contra o tempo.

### **3.1. Trajetórias até o trabalho de entregas por plataformas**

Considerando o *boom* de cadastros de entregadores nas plataformas durante a pandemia de Covid-19 (Abílio, et al., 2020), é de se esperar que pessoas, com diferentes trajetórias e experiências profissionais prévias, passem a compor essa força de trabalho, afinal, existem poucos mecanismos de barreira de entrada na atividade – dentre eles, o acesso aos instrumentos de trabalho é um dos mais relevantes. Ainda assim, como visto no capítulo 2, o perfil de entregadores por aplicativo no Brasil é majoritariamente de homens negros, sem curso superior (CUT, Social, 2021) e com média de idade de 33 anos (CEBRAP, 2023). São pessoas com trajetórias de vida periféricas, que são “formadas pelo trânsito e combinação entre o emprego formal e a informalidade, empreendimentos próprios, múltiplas profissões num mesmo trabalhador” (Abílio, 2021 p. 945). Ou seja, elas sistematicamente têm de lidar com um mercado de trabalho desigual e com acesso parcial a direitos, de forma que desenvolvem estratégias de adaptação a contingências e adversidades, bem como aproveitamento de oportunidades, que formam seus “corre”, viração (Abílio, 2021) ou pragmática vitalista (Gago, 2018). É o que também identifiquei nas entrevistas que realizei e que apresentarei por meio das trajetórias que levaram os entrevistados a ingressarem nas plataformas. Apenas nesta seção, irei garantir a



participação de todos os entrevistados, por ter o objetivo de fornecer um primeiro contato com os sujeitos de pesquisa e seus caminhos para se tornarem entregadores por aplicativo.

Alguns entrevistados já tinham experiência prévia como *motoboys* antes da chegada dos aplicativos. É o caso do Entrevistado 01, do Distrito Federal (DF), homem pardo<sup>33</sup> de 32 anos, que conta que foi entregador para uma empresa terceirizada, com carteira de trabalho assinada. No contexto do nascimento de sua primeira filha, ficou desempregado e ingressou na atividade de motorista por aplicativo, tendo migrado para o setor de entregas com o início das atividades do iFood, por ser menos custoso. Como sofreu um acidente durante uma entrega, não consegue mais exercer a atividade: “*desde então eu vivo do que aparece, né? É o auxílio do governo, que é muito importante, vai compor metade da renda. E o restante são bicos naquilo que vai aparecendo, né? E estou aqui hoje*”.

Já o Entrevistado 06, homem preto de 41 anos, é de São Paulo (SP) e conta que “*eu sempre trabalhei de motoboy, mais ou menos vinte anos eu tô nessa profissão*”. Ele passou pelos diferentes modelos de contratação no setor de entregas, desde trabalhos informais, depois se adequou às regras da Lei nº 12.009/2009 (Brasil, 2009), passou a atuar na Loggi e atualmente trabalha nesta plataforma e nas entregas de bens e mercadorias pela Uber Flash.

A pandemia e o contexto de crise econômica são apontados como motivadores para o ingresso na atividade. O Entrevistado 11, homem preto de 37 anos, de Santa Luzia (MG), conta que seu primeiro emprego foi de *motoboy* e que teve outras experiências profissionais, inclusive na Uber em 2016. Ele estava trabalhando como vendedor, celetista, quando: “[...] *teve uma crise de 2018, ficou bastante ruim no setor de vendas eu voltei com o aplicativo de novo*”, sendo atualmente sua atividade principal. De forma semelhante, o Entrevistado 20, homem preto de 25 anos de Porto Alegre (RS), atuou com entregas por bicicletas antes da pandemia: “*Eu parei algumas vezes, mas parava um pouquinho e voltava sempre. Ai agora, depois de um tempo eu comecei fixo direto, não parei mais*”, no caso, usando moto e prestando serviços para o iFood.

A atuação prévia no setor de alimentos foi a condição para alguns entrevistados se tornarem entregadores por aplicativo. A chegada das plataformas no país foi vista pelo Entrevistado 03 como uma oportunidade de abrir seu próprio negócio. Ele é um homem branco de 38 anos, de Florianópolis (SC), trabalhava como chapeiro celetista em uma lanchonete e saiu

---

<sup>33</sup> As identificações de raça ou cor foram declaradas pelos próprios entregadores, por meio de questionário preenchido antes das entrevistas (Apêndice A).

para abrir seu próprio estabelecimento para vender pelo iFood: “*Então, quando eu não estava fazendo entrega pelo iFood, eu estava fazendo entrega pra mim*”.

Por sua vez, o Entrevistado 18, homem branco de 48 anos, de Porto Alegre, era celetista, como chapista, em lanchonete, mas o movimento caiu durante a pandemia. Como ele já tinha interesse em virar entregador, entrou em acordo com patrão para sair, e atualmente trabalha só com entregas. Já o Entrevistado 14, do Rio de Janeiro (RJ), homem branco de 21 anos, tinha interesse em gastronomia e precisava de renda para sair da casa dos pais, de forma que ingressou nas plataformas para entregas por bicicleta. Segundo ele, precisava: “[...] *arrumar um emprego, né? De uma maneira fácil, enquanto eu espero um emprego de fato na minha área, né?*”. Nesse período, ele ingressou nos cursos de Psicologia e Filosofia e, devido ao estresse do trabalho de entregas, ele saiu do setor e tem se focado em atividades de estágio, monitoria e bolsas de pesquisa para conseguir renda.

Já a Entrevistada 09, mulher branca de 24 anos, de Natal (RN), trabalhava no McDonald’s auxiliando nas entregas. Seu namorado, na época, era entregador também, de forma que foi conhecendo o cotidiano das entregas e quis virar entregadora também: “*Aí eu via como era. Aí eu fui [...] querendo mais. [...] Foi mais ou menos desse jeito que eu saí do emprego carteira assinada para o autônomo, para rodar com entrega*”. Essa é sua atividade principal atualmente.

De fato, a proximidade com outras pessoas que já tinham experiência com entregas e com o funcionamento dos aplicativos, além de já ter uma moto, são elementos que entrevistados apontam como motivadores para seu ingresso no setor de *delivery*. O Entrevistado 07, homem preto de 38 anos, de Belo Horizonte, conta que ficou desempregado, mas já tinha uma moto, de forma que: “*Primeiro eu comecei trabalhando, entregando almoço, restaurante. Aí esse colega meu falou: ‘ó, faz o seguinte, cadastra no aplicativo aqui que dá proê rodar, eu te passo como que é, tudo certinho’.* [...] *Aí eu continuei até hoje*”. Também de Belo Horizonte, a Entrevistada 17, mulher preta de 30 anos, trabalhava como camelô, até que seu negócio deu errado. Alguns amigos lhe apresentaram o iFood: “*Eu tinha a moto já, aí eu fui e arrisquei*”. Atualmente ela trabalha durante o dia com entregas por aplicativo e, durante a noite, para uma cooperativa de entregadores, em um restaurante. O Entrevistado 08, homem pardo de 41 anos de Paulista (PE), era técnico em eletrônica, trabalhava com carteira assinada, consertando brinquedos de fliperama. Por atuar em *shopping* foi conhecendo o setor de entregas, inclusive porque seu sobrinho era entregador. “*Aí o que acontece, eu sou formado. E o que eu estava recebendo, trabalhando num shopping, trabalhando domingo a domingo, não compensava*”.

São diversas as histórias dos entrevistados com experiências de trabalho fora do setor de *delivery* ou de alimentos. O Entrevistado 22, homem amarelo de 32 anos, de Campo Grande (MS), teve uma trajetória em diversas atividades, como pintor, mecânico de carro e lavador em lava jato. Eventualmente, como já tinha moto, começou a trabalhar em uma pizzaria e gostou da experiência, passando a atuar nas plataformas. Conta que não tem vontade voltar para as atividades anteriores, até porque tem um rendimento melhor nas entregas, mas afirma: “*Eu tenho vontade de voltar a estudar, [...] fazer uma faculdade, escolher uma profissão, né, da hora*”.

O Entrevistado 10, homem pardo de 35 anos, de Juiz de Fora (MG), também teve múltiplas experiências de trabalho. Foi instrutor de autoescola, formou-se em gestão ambiental e procurava emprego na área, quando veio a pandemia. Mudou para motorista de Uber, alugando carro, depois migrou para as entregas, usando seu FGTS para comprar moto para ele e para o irmão, que já era entregador. O Entrevistado 02, homem preto de 35 anos, de Natal, era radiologista e atualmente quer voltar a estudar e mudar de trabalho. O Entrevistado 19, homem branco de 27 anos, de Porto Alegre, trabalhava com bioconstrução, mas conta que acabou indo para as entregas de moto, primeiro em restaurante, depois por aplicativo. O Entrevistado 15, homem pardo de 41 ano, de Fortaleza (CE), tinha uma loja no bairro para manutenção de celulares, mas achava a atividade muito estressante e foi trabalhar com entregas, que ele acha melhor.

Alguns entrevistados conciliam a atividade de entregas com outros trabalhos, narrando uma rotina que precisa de encaixar as diferentes demandas ao longo do dia. O Entrevistado 13, homem branco de 30 anos, de São Paulo, concilia as entregas com a atividade de professor, dando aulas de reforço de geografia. A Entrevistada 04, mulher preta de 42 anos, do Distrito Federal, trabalha em hospital com carteira assinada e complementa renda entregando pelo iFood aos fins de semana. O Entrevistado 21, homem pardo de 25 anos, de Campo Grande, tem uma trajetória com múltiplos trabalhos, sendo que seu primeiro emprego foi em oficina mecânica, também trabalhou em lanchonete e restaurantes. Atualmente, trabalha com assistência técnica de eletrônicos, tatuagem e entregas, além de fazer faculdade de sistemas por *internet*. Ele conta que permanece fazendo entregas por ser uma entrada de renda mais garantida: “*Eu meio que, tipo assim, tive que ir me virando para pagar os estudos, para pagar o curso e aluguel, todas essas coisas*”.

O ingresso nas plataformas é solução de primeiro trabalho para alguns entrevistados. O Entrevistado 05, homem pardo de 18 anos, de Rio Branco (AC), começou a realizar entregas

de bicicleta ainda menor de idade<sup>34</sup>, por indicação do namorado da irmã. Na época, ele estudava de manhã e fazia as entregas à tarde. Agora, ele concilia a atividade de eletricista com a de entrega. Comparando as atividades, ele afirma que “*o iFood querendo ou não, se você trabalhar, você vai ter dinheiro todos os dias. [...] . E eletricista, não, às vezes eu recebo no dia, às vezes eu recebo no outro dia, ou no mês*”. Ainda assim, ele diz que quer abrir a própria empresa como eletricista e deixar iFood de lado.

De forma semelhante, o Entrevistado 12, também de Rio Branco, teve seu primeiro trabalho com entregas por bicicleta, com auxílio de colega. Atualmente, é jovem aprendiz na área de contabilidade e faz entregas no fim de semana ou na parte da manhã. Ele, assim como outros entrevistados, apresenta uma rotina em que as atividades de cuidado, com a casa e com a família, são centrais. Ele conta que faz entregas pela manhã e: “*quando dá mais ou menos 10 e meia, 11 horas, eu venho e faço o almoço aqui em casa, porque aqui em casa mora eu, minha mãe, meus dois irmãos pequenos. Daí eles estão pra escola agora de manhã. E, antes de eu sair pra empresa, eu deixo tudo pronto já, tipo, lavo, arrumo a casa*”.

A Entrevistada 16, mulher parda de 30 anos, de João Pessoa (PB), encontrou nas entregas a possibilidade de conciliar as tarefas da maternidade com a obtenção de renda. Ela trabalhava com diferentes funções em uma clínica de estética e, mesmo tendo registro em carteira, foi demitida quanto teve o primeiro filho. O marido é entregador por moto e, após o nascimento do segundo filho, ela começou a conciliar os horários para conseguir realizar algumas entregas por bicicleta. Ela conta que faz entregas das 11h às 15h: “*que é para ir para casa me organizar para pegar o menino na escola. Em seguida, pegar o meu bebê na casa da minha vó para não ficar o dia todo longe dele e nem minha avó ficar o dia todo com ele, né?*”.

Como visto, para muitos, as entregas se tornaram alternativas fáceis para acesso a renda em contextos desfavoráveis, seja de desemprego, crise econômica e sanitária ou mesmo de esgotamento nas experiências de trabalho anteriores. Na palma de suas mãos, estava a possibilidade de entrada em diferentes plataformas que prometiam renda rápida e fácil, com pouca burocracia para adesão, conseguindo até serem burladas para ingresso de menores de idade. Como a moto tem sido cada vez mais utilizada como meio de transporte (Croquer, 2024), especialmente para pessoas periféricas, que não conseguem financiar um carro, mas querem

---

<sup>34</sup> O uso de mão-de-obra de menores de idade foi identificado, por exemplo, pela matéria da Agência Pública “Aplicativos de delivery: a nova faceta do trabalho infantil” (Muniz, Cícero, 2021) e o Ministério Público do Trabalho de São Paulo realizou notificação para representantes das empresas dos aplicativos com a recomendação de se absterem de utilizar o trabalho de crianças e adolescentes.

deixar o transporte público, vários já tinham o automóvel ou teriam benefícios para seu uso pessoal ao adquiri-lo.

Para outros entregadores, que já tinham experiência prévia na profissão, a entrada das plataformas foi uma reconfiguração da atividade. De início, pode até ter significado mais ganhos, uma vez que para competir com o setor estruturado anteriormente, várias plataformas remuneravam melhor seus entregadores. Porém, a narrativa tem sido de perda de rendimentos e aumento de entregadores, tornando a atividade menos rentável, especialmente após a pandemia (Abílio, et al., 2020)

### **3.2. Reconfigurando a identidade profissional**

Como visto até aqui, as reestruturações neoliberais e do capitalismo de plataforma têm sido pela desregulamentação e flexibilização dos direitos trabalhistas. Especificamente, as estratégias agressivas de competição no setor de inovação tecnologia levaram à precarização da atividade de entregas, uma vez regularizada por meio da Lei nº 12.009/2009 (Brasil, 2009). Ocorre que esse processo de precarização não deve ser pensado como uma desprofissionalização ou perda de identificação com a profissão. Aqui, levanto alguns elementos para propor uma análise diferente de Abílio (2021), que afirma que está ocorrendo um processo de amadorização da ocupação de entregas. Segundo a autora, o trabalho amador “refere-se a um trabalho que é trabalho, mas que não confere identidade profissional, que não tem alguns dos elementos socialmente estabelecidos que envolvem as regulações do Estado e estruturam a identidade do trabalhador enquanto tal” (Abílio, 2020b p. 122). Dentre os elementos da amadorização, está a apresentação da atividade como provisória, mesmo que não o seja, e “traz consigo uma maleabilidade que possibilita sua capilaridade com diferentes modos de vida e trajetórias ocupacionais” (Abílio, 2020b p. 122). Neste sentido, ela conecta a precarização do trabalho com sua amadorização.

O risco desta perspectiva é perdermos a possibilidade de caracterizar diferentes atividades como profissão. Evidentemente, a autora não adere à narrativa advinda das plataformas de que os entregadores seriam empreendedores e entende que “uma crítica radical à uberização precisa incorporar a contradição de uma busca dos trabalhadores pela autonomia que é incorporada nas formas contemporâneas de exploração e dominação” (Abílio, 2021 p. 945). Ou seja, é necessário realizar uma torção na identificação dos processos de precarização do trabalho, para realocar as novas formas de subordinação e de gerenciamento para dentro dos

marcos de regulação e garantias trabalhistas e reverter o processo de corrosão de elementos básicos de reprodução social que têm avançado por meio das políticas neoliberais. Isso significa, avançando dentro dos marcos do próprio pensamento da autora, encontrar novas formas de identidade profissional em um mundo no qual os marcos fordistas de carreira, jornada de trabalho e padrões estão cada vez mais caducos.

Se a identificação como classe é parte de um processo conflitivo e permeado por elementos conjunturais (Baker, 2013; Galvão, 2011; Fantasia, 1988), como argumentei na introdução, proponho identificar traços de identidade profissional, a partir das próprias reconfigurações do trabalho. É possível afirmar que identificar-se com uma profissão é diferente do que adquirir uma “consciência de classe” (Fantasia, 1988). Porém, apresento, aqui, que os processos cotidianos e de ação coletiva dos entregadores operam, primeiro, para localizá-los como profissionais e trabalhadores (Tassinari, Maccarrone, 2020), em oposição a empreendedores e autônomos. Esses processos podem ser adensados em conjunturas críticas para uma maior consciência de classe – em oposição ao capital – e para uma identidade coletiva mais ampla da categoria, conforme desenvolvo no capítulo 5.

Assim, se é possível que, para alguns entregadores, essa seja só mais uma atividade na série de trabalhos que realizam na sua vida, as narrativas de seu cotidiano de trabalho envolvem uma série de conhecimentos, competências, técnicas e estratégias que demonstram a existência de, ao menos, elementos de identidade profissional, mesmo que em um trabalho de tempo parcial e desregulamentado. Gostaria, então, de explorar o argumento de que o que parece amadorismo, por ter fontes informais de organização e de qualificação, pode ser justamente o que compõe uma identidade profissional em contexto de trabalho precário. Buscarei evidenciar isso a partir de algumas características que identifiquei como componentes de uma identidade profissional dos entregadores por aplicativo, nas seções a seguir: (i) competências e técnicas; (ii) cálculo, metas e custos; (iii) visibilidade e dignidade. Entendo que esses elementos são centrados em recursos do “correr” cotidiano de entregas, tendo o vitalismo e a criatividade como elementos paralelos à precariedade e adesão às regras. Isso leva a experimentações cotidianas que também irão influenciar na participação em protestos e na formação de organizações coletivas, que serão analisadas, respectivamente, nos capítulos 4 e 5.

### 3.2.1. Competências e técnicas

Ainda que a atividade de entregas por aplicativos possa ter poucas exigências de instrução formal, são requeridas competências e técnicas específicas para a execução da atividade, que pode ter graus de expertise distintos conforme as estratégias e experiências de cada trabalhador. Uma série de conhecimentos fazem parte das qualificações necessárias, como as regras dos aplicativos, os sistemas de avaliação, os padrões de demanda, a infraestrutura da cidade, bem como o funcionamento dos celulares, aplicativos, motos e bicicletas, para obterem melhores resultados no cotidiano do trabalho.

Dessa forma, em diferentes entrevistas, a noção de profissionalismo apareceu. A Entrevistada 04 conta que *“Eu tento fazer o mais correto possível, da forma que o aplicativo quer. Não desloco pedido<sup>35</sup>. [...] Todo o pedido que eu recebo, eu faço”*. Por isso, ela entende que consegue ter um bom rendimento com a atividade e explica que isso é possível: *“se você fazer tudo com excelência, né?”*. E o Entrevistado 22 conta que sua relação com os estabelecimentos para retirada de pedidos é: *“bem profissional, né? [...] Chego, boa tarde, boa noite. A encomenda, pergunta ali nome do cliente, se é condomínio, residência ou empresa [...]. E é isso, tchau. Muito obrigado”*.

No mesmo sentido, o Entrevistado 18 afirma que o trabalho de entregas e a relação com o aplicativo: *“[...] é tipo uma empresa. Se tu está numa empresa, tu foi contratado numa empresa, tu tem que fazer o quê? Se dedicar à empresa. Tu [tem] que mostrar serviço para a empresa”*. E ele compara com sua experiência trabalhando em lanchonete, em regime de CLT: *“Eu sempre fui assim, trabalhei certinho. A gente tem que trabalhar certo para poder colher o certo, entendeu? E tudo é dedicação”*.

A noção de dedicação e cumprimento adequado do serviço aparece nos detalhes das etapas do cotidiano de trabalho, que foram apresentados por diversos entrevistados. Por exemplo, a Entrevistada 09, de Natal, conta que só vai para a rua depois de conferir *“se está tudo OK com a moto. Um dia sim e um dia não, na verdade, vou na oficina, dou um ajustezinho”*. O zelo com seus instrumentos de trabalho também envolve limpar o cachê do celular e atualizar os aplicativos. Em seguida, ela liga a máquina de cartão, que, a seu ver, faz com que toquem mais pedidos. Por sua vez, o Entrevistado 10, de Juiz de Fora, explicita o som feito quando a moto está “batendo corrente” e explica: *“você sabe exatamente o quanto que ela pode bater de corrente. Assim, ela não pode bater nada, mas você sabe que tem um limite”*.

---

<sup>35</sup> No jargão da categoria, é quando o entregador não finaliza a entrega e fica com o pedido.

Segundo ele, para concluir uma entrega ou terminar um dia de trabalho, é necessário interpretar o limite deste barulho e avaliar se: “[a corrente] está batendo, mas eu ainda consigo rodar”. Essas e outras falas ao longo das entrevistas me chamaram a atenção para o conhecimento e atenção minuciosos dados aos instrumentos de trabalho para garantir que as entregas ocorram com qualidade, ou ao menos, com a eficiência necessária para a realização das tarefas.

Diversos entregadores falam explicitamente sobre sua expertise na atividade, como nos seguintes trechos: “*Hoje eu sou uma boa entregadora*” (Entrevistada 04), “[...] *aqui em Natal, na minha experiência, já sei rodar tudo entre qualquer canto*” (Entrevistada 09), “[...] *como tenho muito conhecimento em questão de entregas [...]*” (Entrevistado 08), “*Como eu já estou há muito tempo já no processo de entregador, eu sei mais ou menos o local onde eu tenho que ficar*” (Entrevistado 15). Para alcançar esse grau de qualificação, a prática cotidiana e a troca entre membros da categoria são elencadas como elementos relevantes.

O aprendizado sobre o funcionamento de cada aplicativo e das melhores estratégias para receber pedidos e finalizá-los, portanto, é parte necessária para o cumprimento adequado da função, ainda que exista pouco apoio das plataformas para a formação de ingressantes na atividade. O Entrevistado 10 conta sobre as formas de encontrar melhores lugares de descanso e com mais chamadas: “*Normalmente, todo mundo que estava ali antes já descobriu isso para você. Você só meio que precisa perguntar para os parceiros mesmo*”. Conhecer a cidade e sua infraestrutura é pontuado como importante para a melhor execução das tarefas de entrega, conforme continua: “*Depois de um tempo, também, você vai mapeando isso na sua cabeça, aonde você pode usar banheiro, aonde você pode tomar água*”.

A Entregadora 16, que concilia os cuidados com os filhos pequenos e as entregas, conta que foi aprendendo a atividade, acompanhando o marido, andando na garupa da moto: “*Depois disso eu peguei ‘a manha’, né, dos aplicativos, das entregas, aí comecei a baixar o meu*”. Segundo ela, depois de começar a realizar as entregas em seu bairro – devido à proximidade com o filho o bebê – ela começou a aprender mais sobre a distribuição dos pedidos pelo aplicativo e a definir melhor quais entregas realizar.

Algumas lideranças compreendem que têm um papel de ensinar os colegas sobre o funcionamento da atividade, como faz o Entrevistado 02, de Natal: “*Olha, é uma coisa que eu falo bastante para os meninos. A gente tem que fazer o máximo possível e seguir o protocolo do aplicativo*”. Por sua vez, o Entrevistado 08, de Paulista conta que: “*Acabei conhecendo muita gente, acabei ensinando muita gente sobre tudo, porque tem muito entregador que é muito leigo*”.



*em muita coisa*”. Nessa relação de compartilhamento de experiências e técnicas, o entregador entende que se vão formando laços profissionais entre sujeitos que têm origens profissionais distintas: “*É muita gente que não está trabalhando, atuando na sua área e acaba sendo uma, fica muito forte o laço, né? De profissão entre eles, né?*”. Neste sentido, mesmo que as estratégias compartilhadas façam parte do corre cotidiano dos *motoboys*, elas também integram a construção coletiva da identidade profissional dos entregadores por aplicativos.

Vale ressaltar que também houve interpretações críticas às exigências de postura cordial durante as entregas, devido às más condições de trabalho. É o que aponta o Entrevistado 14, que atualmente não trabalha mais com entregas: “*Eu tinha essa imagem que eu tinha que fazer jus ao local, por eu estar representando o aplicativo né e que eu deveria me comportar de certa forma, mas eu percebia que a situação ela é estressante como um todo*”. Mesmo que tenha passado a questionar as exigências das plataformas, sua fala corrobora com a noção de que existem formas adequadas de prestar o serviço com qualidade. Inclusive, isso irá repercutir na avaliação dos entregadores e na distribuição dos pedidos pelo algoritmo das plataformas, como abordarei na seção 3.3.

Como pode ser percebido pelas entrevistas, se a precariedade do trabalho pode levar a identidades mais fracas ou parciais, também existem elementos do cotidiano da prestação do serviço, da interação com as plataformas e do apoio mútuo entre entregadores que fazem com que se desenvolvam competências e técnicas compartilhadas, levando a marcos de identidade profissional.

### 3.2.2. *Cálculo, metas e custos*

Na perspectiva desenvolvida por Verónica Gago (2018), o cálculo é um dos componentes da pragmática vitalista do neoliberalismo de baixo para cima. Diferente de uma efetivação sem mediações do *homo economicus*, o neoliberalismo se mistura com outras racionalidades, sendo que de um lado se aprofunda e prolifera por meio das economias e subjetividades populares e, por outro, é reconfigurado por elas. Assim, a razão calculadora faz parte de uma condição vital de grupos populares, compondo uma “*dinâmica que resiste à exploração e à espoliação e que ao mesmo tempo se desdobra em (e assume) esse espaço antropológico do cálculo*” (Gago 2018, 21, grifos no original). O que já era parte da dinâmica de viração dos grupos periféricos, portanto, acaba sendo incorporado pelo neoliberalismo e pela uberização do trabalho (Abílio, Amorim, Grohmann, 2021; Abílio, 2021; Abílio, 2020b), mas

não de forma a impossibilitar reconfigurações e resistências. Para Gago, a razão calculadora “se refere a um tipo de composição que não é estritamente *individual* – não se trata de um individualismo metodológico; calcula-se para afirmar” (Gago 2018, 21, grifos no original). É nesse sentido que entendo que o cálculo está inserido na dinâmica de trabalho dos entregadores por aplicativos e acaba por constituir parte de sua identidade profissional.

O estabelecimento de metas é característico disso. Os entregadores narram que determinam valores de remuneração a serem alcançados em seu dia ou semana de trabalho, de forma que organizam sua jornada e possibilidade de descanso conforme seus resultados financeiros. Por exemplo, o Entrevistado 07, de Belo Horizonte, ajusta seu dia de folga a partir do cumprimento da meta: “*Na segunda, já começa o dia de eu ir trabalhando. Vou trabalhar e vai até no sábado. Se eu não bater a meta no sábado, eu vou até no domingo pra poder bater a meta. E, mesmo não conseguindo bater a meta, eu vou no domingo pra poder ver se eu consigo*”.

A estratégia de fixar um valor de remuneração para os dias e semanas é resultante de um trabalho que não tem garantias remuneratórias, nem estabelecimento de jornada de trabalho. É o que Abílio caracteriza como o *autogerenciamento subordinado*, que é parte do funcionamento do trabalho por plataformas.

Trabalhando por metas, prazos, produtos, trabalhadores arcam com custos – alguns incontabilizáveis –, tornam-se gerentes de sua própria jornada e execução do trabalho. Entretanto, gerentes subordinados. A definição de autogerenciamento se refere à internalização do controle pelo trabalhador, não como apropriação do mesmo, mas exercício de sua própria subordinação. Contraditoriamente, suas decisões cotidianas sobre o trabalho integram os meios de controle e gestão que operam sobre ele (Abílio, 2021 p. 937).

Neste sentido, os entregadores desenvolvem recursos para manterem uma produtividade, considerando que as regras de controle, distribuição de pedidos e remuneração estão sob as plataformas e seus algoritmos, tratando-se de um autogerenciamento subordinado. O cálculo de quilômetros rodados, remuneração, custos e recursos – materiais ou não – para conseguir alcançar a meta vai dominando o trabalho dos entregadores, criando uma espécie de obsessão para atingir o valor estabelecido. O Entrevistado 20, inclusive, conta que, mesmo cumprindo a meta do dia: “[...] *é difícil de tu ir embora, porque [...], aí já começa [a tocar], ‘iFood, iFood’. É rapidinho, já toca a outra logo atrás, não dá nem tempo de pensar. Aí tu fica olhando ali está tocando, está o valor da tela aí, ‘bah, será que eu vou?’ [...]* Aí às vezes a

*gente acaba indo*”. E a entregadora do DF narra sobre seu estresse, especialmente quando passa por um período em que a demanda de pedidos está pequena:

*Entrevistada 04: Eu ficava muito preocupada em bater meta, né? Ah, hoje eu tenho que fazer 200 reais para bater a meta. [...] Então, eu ficava naquela preocupação, meu Deus, hoje eu só fiz 100 reais. Eu tô desde cedo na rua, [...] aí eu comecei a passar de madrugada na rua e aí eu comecei a parar de dormir. Tipo assim, eu chegava em casa, 3 da manhã, 4, deitava para dormir, aquele dia tinha sido ruim, né? Aí eu ficava assim: não, eu tenho que acordar cedo para sair cedo para ver se amanhã bato a meta. Hoje, como eu não fiz 200, amanhã eu vou fazer 250. Aí tipo, eu dormia às 4, levantava às 7, 8 horas eu já estava na rua de novo.*

A fala ilustra a face nociva do cálculo, já que a entregadora não é responsável pela distribuição das chamadas, muito menos pela demanda do dia ou pelo valor de cada entrega. Essa é uma incorporação, pelo trabalhador precarizado, do risco da atividade, que seria típica do capitalista. Ele acaba precisando dar um jeito para conseguir a remuneração adequada, independente da carga horária trabalhada ou de seu descanso.

Além das metas, os custos fazem parte do incessante cálculo que é feito pelos entregadores para compreenderem seus resultados financeiros. O Entrevistado 01, do Distrito Federal, lista uma série de gastos essenciais para a atividade: veículo, celular com qualidade para não travar e perder corridas, plano de *internet* e carregador portátil. Esses instrumentos estão relacionados às melhores condições de trabalho e aos resultados financeiros, conforme explica: “*sem a internet, cê não roda. Se você ficar recarregando 10 reais, 15 reais, 20 reais, que a internet vai assim [estrala o dedo]*” e no caso do carregador portátil: “*o próprio aplicativo identifica quando sua bateria está baixa. Então ele não te envia corrida, porque ele sabe que você pode pegar a corrida e a bateria acabar e você não fazer a entrega, então ele identifica isso*”. O que o leva à conclusão: “*Então, qual é a condição que eu tenho para trabalhar?*”. O cálculo dos custos irá se tornar um elemento central dos debates em torno da regulamentação do trabalho a nível federal, conforme será analisado no capítulo 6. Aqui é importante notar que a compreensão da incorporação dos custos da atividade para que o entregador possa realizá-la caracteriza uma condição da categoria e de sua racionalidade calculadora.

Os entregadores também traçam e compartilham estratégias para aprimorarem seus resultados, terem menos desgastes e atingirem mais facilmente a meta – o que pode significar desconectar-se do aplicativo mais cedo em um dia. As táticas aqui desenvolvidas poderiam ser vistas como simples incorporação do neoliberalismo entre os entregadores, mas à luz de Gago (2018) e dos diversos exemplos de ação coletiva que serão analisadas ao longo desta tese,

entendo que é possível vislumbrar uma incorporação ambígua da lógica neoliberal, com possibilidades de aberturas de brechas insubmissas em meio ao autogerenciamento subordinado. Ademais, conforme será analisado de maneira mais detida no capítulo 5, essas formas de cálculo e estratégias para melhores resultados formam laços de solidariedade (Lei, 2021; Tassinari, Maccarrone, 2020; Fantasia, 1988) dentro da categoria, que, muitas vezes, só tem seus pares como apoio em momentos de necessidade.

### 3.2.3. *Visibilidade e dignidade*

Em diversas ocasiões, como nos protestos, negociações com governo e instrumentos de comunicação, os entregadores demandam serem tratados com respeito, pedem paz no trânsito e maior visibilidade para as necessidades da categoria. Esses pedidos envolvem estabelecer condições específicas do que constitui “ser entregador por aplicativo” como categoria profissional. Ou seja, fazem parte do processo de formação de identidade que passa centralmente pela experiência laboral de seus integrantes.

Em alguns casos<sup>36</sup>, tal processo leva a questionamentos de entregadores quanto ao tratamento da categoria como empreendedores ou autônomos. Afinal, existe uma ocultação de sua relação laboral (Filgueiras, Antunes, 2020), que repercute na invisibilização dos próprios trabalhadores. O Entrevistado 21 argumenta que: *“é uma coisa bem precária, porque [...] as entregas é um serviço de logística, né? E aí você se sente meio que tratado como bicho, porque parece que nunca é legal. Tipo, você fica escondido, às vezes você não tem lugar ainda [nos estabelecimentos]”*. Evidenciar a natureza da atividade como de logística e não de intermediação tecnológica é um passo necessário para caracterizar o vínculo dos trabalhadores com as empresas plataformas. Em outro momento da entrevista, o mesmo entregador afirma que é necessário que a categoria tenha mais *“consciência de classe, [...] que é tipo entender que, na verdade, a gente [...] tem uma profissão. Que a gente está sujeito às mesmas coisas que tanto o pessoal que trabalha fixo, quanto o pessoal que trabalha por aplicativo, né?”*

As demandas de visibilidade e dignidade também são traduzidas em pedidos de maior valorização da categoria, que passa por aumentos das taxas, segurança e melhores condições de trabalho. Segundo o Entrevistado 18: *“[...] quem se dedica ao trabalho, merece valorização,*

---

<sup>36</sup> Vale pontuar que essa interpretação não é unânime dentro da categoria, havendo divergências quanto a demandas de regulamentação e formalização do trabalho de entregas, conforme será analisado de forma mais detida no capítulo 6.

*entendeu, merece reconhecimento. Tanto [que] a gente quer a inclusão social, a gente quer ser respeitado, valorizado e ter a nossa segurança quando sair de casa*". Os entregadores, ainda, denunciam como esses diversos processos de ocultação podem repercutir em tratamentos violentos por parte dos atores privados, como clientes e estabelecimentos<sup>37</sup>. Conforme o Entrevistado 12: *"o entregador, o motoboy, ele é trabalhador como qualquer outra pessoa, né? Isso é fato. E o motoboy, ele passa por muita coisa que no caso, desde humilhação a assalto, até mesmo morte"*.

O Entrevistado 06 aponta que os protestos têm um papel de dar visibilidade para as reais condições de trabalho dos entregadores: *"porque se ela [a sociedade] for ver só o que passa na televisão, tudo é muito lindo na propaganda do iFood, da Uber. Tudo é muito lindo, mas pra eles saberem, de fato, é só por protesto"*. Os entregadores também precisam de romper processos de invisibilização próprios da dinâmica de trabalho precário e mediado por plataformas, que distancia as relações entre sujeitos, devido à robotização das interações. Nesse sentido, outro entregador destaca:

*Entrevistado 01: A gente sabe que nesses trabalhos o classismo ele impera, tanto dentro de um restaurante, como os clientes, aqueles que é de melhor condição, que te vê como um subserviente mesmo. Ele não te trata como um ser humano, ele te trata como um celular, uma peça que está ali para servir ele da forma que ele quer. [...] Porque [é como] aquele ditado: manda quem pode, obedece quem não tem escolha. Sempre foi assim.*

Desde a falta de infraestrutura para realização do trabalho, má remuneração, longa jornada de trabalho até os casos de violência física contra entregadores e altos níveis de acidentes no trânsito compõem as denúncias das más condições de trabalho da categoria. É o que aparece, também, em faixas e cartazes em protestos, compilados na tabela do Apêndice E<sup>38</sup>. Dou destaque para alguns desses dizeres aqui, por exemplo: "Chega de ser chicoteado! Não somos invisíveis", "Trabalhador tem seu valor", "Entregadores em luta", "Mais respeito", "Nossas vidas valem mais que o lucro deles", "Arriscando a minha vida para matar sua fome, e a minha?", "Já imaginou o Brasil sem motoboy?" e "Não sou ladrão".

<sup>37</sup> Como buscarei evidenciar ao longo dos próximos capítulos, isso faz parte de dinâmicas históricas de racismo estrutural e marginalização de trabalhadores precários, informais e negros e do modelo de trabalho que incentiva a velocidade no trânsito, somado à falta de infraestrutura e seguridade social para resguardar esses profissionais.

<sup>38</sup> A análise dos protestos e da metodologia da coleta de eventos de protestos e campanha, que compõem o Apêndice E, será realizada no capítulo 4.

Nesse sentido, o Entregador 10 argumenta: “*A sociedade está percebendo, a gente está deixando de ser só parte da paisagem urbana e a gente está começando a ser encarado como trabalhador até pelos nossos. Isso também demora um pouco, [para] que o entregador se veja como um trabalhador*”. Assim, a partir da experiência cotidiana de trabalho, os entregadores têm buscado dar destaque para sua própria condição como categoria. Esse processo não só busca alcançar melhorias objetivas em suas condições de trabalho, mas também leva à formação de vínculos e identidade profissional.

### **3.3. Interferindo no gerenciamento algorítmico**

Segundo foi desenvolvido no capítulo 2, o gerenciamento algorítmico é instrumento pelo qual as plataformas subordinam os trabalhadores digitais, como ocorre no caso dos entregadores por aplicativos. As diferentes plataformas têm regras, nomenclaturas e técnicas ligeiramente distintas entre si, com instrumentos de controle e incentivo à execução das tarefas pela mão de obra. Elas envolvem o emprego de técnicas possibilitadas pelo modelo produtivo centrado nos dados e algoritmos – o capitalismo de plataforma, conforme apresentado na capítulo 1 –, pelas quais as plataformas vigiam os entregadores, distribuem tarefas, *gamificam* suas atividades e retroalimentam esses processos a partir da coleta e análise de dados produzidos incessantemente pelos trabalhadores *logados* nos aplicativos (Woodcock, 2020; Abílio, Abílio, Amorim, Grohmann, 2021; Abílio, 2020a; Woodcock, Graham, 2020; Filgueiras, Antunes, 2020; De Stefano, 2016). Essas regras são instáveis, mas impactam diretamente no cotidiano dos trabalhadores, interferindo na sua remuneração, na distribuição de pedidos, na jornada de trabalho e até nas punições por possíveis posturas e ações inadequadas.

Os entrevistados constantemente explicaram as diferentes regras postas pelos aplicativos e como elas impactam nas suas tarefas. O papel do iFood, da Rappi e da Uber é central nas falas, por serem as maiores plataformas, mas eles também apresentam e comparam outras experiências. Além disso, apontam que, repetidas vezes, têm que se adaptar às mudanças dos sistemas e testes de funcionalidades que as empresas realizam nos aplicativos. Dessa forma, os entregadores precisam compreender as regras para, também, criarem mecanismos de sobrevivência, intervenção e resistências públicas ou subterrâneas em sua dinâmica de trabalho (Abílio, Amorim, Grohmann, 2021; Woodcock, 2020; Woodcock, 2021)

Nesse sentido, as entrevistas falam de diferentes regras e suas mudanças, mas não tenho o objetivo de apresentar um detalhamento técnico de como funcionam os aplicativos

atualmente. De fato, na presente seção, buscarei evidenciar alguns instrumentos do gerenciamento algorítmico, que serão úteis para os capítulos posteriores, considerando uma aproximação com o linguajar e funcionamento das plataformas. Tenho como objetivo, também, analisar interpretações dos entregadores quanto ao seu uso pelas plataformas. As interpretações perpassam pela aceitação das regras, afinal são parte de seu trabalho, mas também apontam para táticas de intervenção e resistências mais sutis dos entregadores. Essa oscilação entre aceitação e resistência compõem seu corre cotidiano laboral. Ademais, as experiências individuais são, também, compartilhadas pelos pares da categoria, sendo essenciais para a formação de protestos e organizações coletivas, que serão analisados nos capítulos subsequentes. Para tanto, irei estruturar a seção em cinco subseções com instrumentos do gerenciamento algorítmico utilizados pelas plataformas de entregas: (i) distribuição de pedidos; (ii) sistemas de pontuação; (iii) taxas e promoções; (iv) nuvens e operadores logísticos; (v) suporte robotizado e bloqueios.

### *3.3.1. Distribuição de pedidos*

De forma geral, as plataformas de entregas precisam organizar a demanda dos pedidos e distribuí-las entre os trabalhadores disponíveis no momento da solicitação. Também é necessário organizar a demanda em relação à distância entre trabalhador e estabelecimento, para diminuir o tempo de deslocamento até a coleta do pedido. Boa parte dos mecanismos do gerenciamento algorítmico, então, vai tentar tornar esse processo de distribuição de pedidos entre trabalhadores, clientes e estabelecimentos o mais eficiente possível, de forma que alguns dos recursos que irei analisar nas próximas subseções também têm essa finalidade. Aqui, quero evidenciar as interpretações dos entregadores a respeito da organização dos pedidos durante seu dia de trabalho, considerando, inclusive, que, segundo o Entrevistado 11: *“[os aplicativos] falam que a gente tem autonomia, né? Mas uma autonomia zero praticamente, né? Porque o aplicativo escolhe quando eu vou pegar entrega, entendeu? Escolhe o valor da corrida [...] e a gente fica naquela tensão”*.

Diversas são as falas que indicam uma falta de controle dos trabalhadores em relação aos destinos e tarefas que estão diante deles quando começam um dia de trabalho, como nas falas do Entrevistado 07: *“a hora que você ligar seu aplicativo aí cê já tá já por conta dele, ele tocou cê vai”* e do Entrevistado 02: *“[...] quando a gente sai de casa, pra onde tocar a gente vai”*. Por sua vez, o Entrevistado 06 apresenta a angústia dessa subordinação:

*Entrevistado 06: Então, é agonizante também porque muitas vezes você fica muito tempo parado e não toca por algum motivo. A gente nunca sabe porquê, né? A gente não tem o controle da plataforma. Então não sei se realmente as demandas estão baixas ou é questão do algoritmo ou é questão de muita gente cadastrado na plataforma pra quantidade de trampo, mas é estressante, corrido.*

A Entrevistada 09 fala de inconsistências da distribuição de pedidos pela plataforma: “*tem dia tem que toca só para os preferido mesmo*”, que na sua experiência é quando ela está perto do estabelecimento e o aplicativo chama um entregador que está longe para realizar o pedido. E ela continua: “*Assim, não tem tanto o que fazer, porque é o iFood que vai chamar, é a demanda dele. A gente fica um pouco assim, meio sem fazer por causa disso, mas tem algumas coisinhas que realmente consegue fazer*”. Dessa forma, os entregadores estão subordinados aos algoritmos, e essas “coisinhas” que podem ser feitas, em geral, são *táticas de viração* que, de um lado seguem a lógica do cálculo para bater suas metas e, de outro, buscam brechas para ter um dia com melhores condições de trabalho.

Dentre essas táticas, os entrevistados narram formas de se ajustar à distribuição espacial e temporal da demanda, para estarem no local certo e na hora certa para atenderem aos pedidos. Isso, em geral, envolve estar mais perto dos estabelecimentos que tipicamente têm mais demandas – que costumam ser *shoppings*, grandes redes de *fast-food*, supermercados e farmácias – nos horários de refeição. O Entrevistado 01 explica: “*Com o tempo você acaba sabendo, identificando quais são os locais, o que tem mais restaurante onde cada restaurante fica, qual o maior fluxo daquele restaurante, qual o horário. Então, meio que a mente já vira um GPS*”. Esses espaços, muitas vezes, não estão preparados para receber os entregadores e falta infraestrutura urbana para a atividade, como será analisado na seção 3.4. De todo modo, o compartilhamento de espaços vai ser importante para a formação de identidade coletiva e para a constituição de organizações pelos entregadores, conforme analisarei no capítulo 5.

Seus horários de descanso dependem da demanda do dia, segundo a Entrevistada 04: “*Tipo à tarde, que é lanche, eu sei que não toca legal, café da manhã eu sei que não toca legal. Então, nesses horários, eu tenho que descansar*”. Sendo que vários narram que não param se o dia estiver com muitos pedidos. Devo frisar que as longas jornadas de trabalho, então, são incentivadas pela falta de garantia de remuneração a cada dia, uma vez que o tempo parado não, necessariamente, é um tempo de descanso, mas, sim, tempo à disposição das plataformas, esperando ser chamado para um pedido, que, como visto anteriormente, é estressante. Existiram divergências quanto aos dias com mais chamadas e se valia a pena ou não ficar juntos próximos aos pontos de coleta. Mas, como um todo, eles interpretam e calculam os melhores locais e



horários de trabalho que, também, se ajustam a sua própria rotina de demandas em casa ou de outros trabalhos e estudos.

O Entrevistado 10 evidencia os aprendizados sobre o algoritmo ao longo do tempo e como isso faz com que ele tome decisões sobre sua jornada de trabalho: “*Já ligo o aplicativo dentro de casa, que quanto mais tempo o aplicativo, a gente vai descobrindo isso nos algoritmos, né? Quanto mais tempo o aplicativo fica ligado, mais ativo você fica, mais chamada você tem e a primeira chamada você sai de casa mesmo*”. Esse tipo de tática não pode ser adotado por todos os entregadores, porque vários contam que precisam se deslocar de suas residências em locais periféricos e percorrer longos trajetos até chegarem em local com maior demanda, normalmente nos centros das cidades.

As táticas de viração precisam ser ajustadas conforme as características dos trabalhadores e mesmo das conclusões que cada um tem a respeito do funcionamento dos aplicativos. Alguns, então, identificam que determinados instrumentos de trabalho podem aumentar o número de chamadas. A Entrevistada 09 e o Entrevistado 12 optam por usar maquininhas de cartão para receberem pagamentos. Para o Entrevistado 19, o uso da bicicleta da Tembici<sup>39</sup>, que tem uma parceria com o iFood, fornece rotas melhores: “*se a gente paga o plano semanal deles, a gente recebe rota de uns 500, 1km, 2km e meio, no máximo*”. Essa escolha perpassa por um cálculo não só do custo de pagar o aluguel da bicicleta compartilhada, mas também do deslocamento de ônibus de casa até uma estação para sua retirada. A troca da bicicleta por moto também foi apontada como um objetivo ou investimento realizado por alguns entregadores, que entendem que as taxas de entrega por moto são melhores, têm mais chamadas e é mais confortável.

O uso simultâneo de aplicativos aumenta a chance de terem chamadas, conforme explica o Entrevistado 02: “*a gente tem esses aplicativos, porque um aplicativo é uma roda gigante: uma hora que ele tá tocando bem, outra hora ele não toca nada. Então, geralmente, a gente faz essa, intercala*”. Novamente, a falta de garantia de pedidos – e, portanto, de remuneração – faz com que tenham que optar por ampliar a gama de plataformas em que atuam. Isso implica mais ajustes a algoritmos e lógicas de funcionamento distintos entre as empresas. No seu corre para manter a produtividade, pode até realizar atividades que fogem a sua preferência laboral, como afirma o mesmo entregador: “*Quando as entrega tá fraca, aí eu rodo mais moto*”

---

<sup>39</sup> Empresa de micro mobilidade que trabalha com aluguel de bicicletas compartilhadas em diversas cidades brasileiras. Junto com o iFood têm o programa iFood Pedal de planos de aluguel de bicicletas para entregadores. Ver mais em: <[www.tembici.com.br](http://www.tembici.com.br)>. Acesso em: 13 de junho de 2024.

*passageiro, mas eu evito bastante rodar pro moto passageiro, porque eu acho mais perigoso*". Ou seja, ele até pode prestar serviço para a mesma contratante, como a Uber, por exemplo, mas em função distinta daquela com a qual se identifica.

Como se vê, até aqui, a narrativa dos entregadores é de buscar aumentar a chance de ter chamadas. De certa forma, atuam a partir de sua compreensão do gerenciamento algorítmico para conseguir os melhores resultados possíveis dentro de sua própria lógica. Mas eles também narraram algumas outras táticas que se direcionam no sentido de recusar a seguir a dinâmica imposta pelos algoritmos. Quando perguntei para o Entrevistado 07 sobre suas estratégias para ter um melhor dia de trabalho, ele respondeu: "*O que que eu pus na minha mente: não adianta correr. Se o aplicativo é o seguinte, se tiver pra tocar pra você, vai tocar, se tiver de você conseguir fazer um dinheiro nele, você vai fazer. Não precisa correr*". Recusar-se a correr é dizer não para o cerne da lógica do trabalho de entregas por aplicativos e à própria lógica da produção capitalista, baseada em sua reprodução ampliada cada vez mais veloz (Sewell, 2008; Harvey, 1992; Skotnicki, Nielsen, 2021).

De maneira semelhante, outros entregadores apontam a importância de poderem se recusar a realizar pedidos. Essa seria uma conquista da categoria, conforme narram, porque no início haveria punição das plataformas quando recusavam chamadas. O Entrevistado 08 conta que, a partir dessa possibilidade, opta por evitar problemas: "*Eu estou evitando aceitar pedidos para áreas que eu sei que tem problema. [...] A gente não está mais aceitando o pedido de alguns condomínios*". Poder dizer não para algumas entregas é uma pequena forma de controle e estabelecimento de limites para uma atividade com tanta precariedade. Esse sentimento também aparece na possibilidade de desligar o aplicativo a qualquer momento. O Entrevistado 06 explica que o entregador: "*gosta dessa sensação de mesmo que ele está trabalhando muito, mas ele fala assim 'bom eu vou desligar o aplicativo, vou embora porque eu tenho outra coisa mais pra resolver e eu não preciso dar satisfação pra ninguém'*"<sup>40</sup>. Ir devagar, recusar pedidos e desconectar-se dos aplicativos são formas de estabelecer limites e são maneiras sutis de resistência contra um modelo produtivo que tem buscado quebrar todos os limites de tempo e escala de subordinação por meio da extração de dados e precarização do trabalho.

---

<sup>40</sup> No capítulo 6, apresentarei o debate da categoria em torno das noções de flexibilidade e autonomia, argumentando que a possibilidade de desligar o aplicativo, sem ter que prestar contas diretamente para um patrão, é parte da flexibilidade da atividade e não de uma autonomia do trabalhador, que segue submetido a regras de gerenciamento e de subordinação da plataforma.

### 3.3.2. Sistemas de pontuação

Os sistemas de pontuação, normalmente chamados de *score* pelos entregadores, por ser o nome utilizado pelo iFood, são mecanismos que combinam a avaliação da prestação de serviços dos entregadores com a distribuição de pedidos. A princípio, entregadores com melhor pontuação têm mais chamadas. Seus componentes de cálculo mudam, conforme explica o Entrevistado 02, abordando o sistema do iFood: *“A gente tenta entender, mas a gente nunca entende onde o score é avaliado, de avaliação de clientes, avaliação de estabelecimento, pedido de entrega, pedido coletado”*. Segundo o Entrevistado 01, também fazem parte da conta: *“não só a nota do cliente, a nota do restaurante, mais o tempo que você passa logado diariamente, a constância dos dias que você loga durante a semana, a questão do tempo de entrega que você faz, quantas entregas você faz”*. Esses fatores resultam em três níveis de pontuação, do 1 ao 3, do pior para melhor.

Em geral, os entrevistados entendem que existe uma prioridade para a avaliação dos clientes, que pode levar a problemas durante as entregas e à diminuição indevida da pontuação, conforme narra o Entrevistado 03: *“Tudo que agrada o cliente vai dar um up no score do entregador e também no score do estabelecimento. Então, tudo o que o cliente pedir ou fizer ou exigir que eu cumpri, eu meloro meu score. Mas isso às vezes é em detrimento da minha saúde, da minha segurança”*.

Manter o *score* em nível alto, então, é apontado como uma das medidas mais relevantes para realizar mais entregas. Contudo, a lógica das avaliações nem sempre funciona e não, necessariamente, corresponde ao que de fato aconteceu na entrega. Por exemplo, a Entrevistada 04 conta que: *“por melhor que você trabalhe, às vezes sai do nosso controle. Geralmente, [...] quem trabalha na madrugada, praticamente todo dia, devolve o pedido, porque o pessoal dorme, o pessoal bebe, esquece que pediu, o restaurante tá demorando muito, aí esquece o pedido e sai de casa”*. Assim como nesses casos, os entrevistados narraram diversas outras situações que ocorreram com eles, que repercutiram em quedas de avaliação por motivos considerados indevidos. Essas medidas são interpretadas como punição, uma vez que levam à redução de chamadas e menor remuneração, de forma unidirecional pelas plataformas.

São poucas as alternativas que os entregadores têm quando estão com *score* baixo, apostando na combinação de aplicativos para conseguirem chamadas o suficiente até a pontuação na plataforma principal melhorar. Já o Entrevistado 21, que concilia as entregas com outro trabalho, conta que fica com a pontuação mais baixa, de forma que busca esperar os

pedidos perto de *shoppings*. Esse exemplo reforça o que tem sido apontado por alguns entregadores de que a lógica do *score* é de incentivar o maior tempo à disposição das plataformas, o que compromete a narrativa, empregada pelas plataformas, de autonomia e de uso das entregas como simples complemento de renda pelos trabalhadores.

Além das dificuldades de compreender o funcionamento dos sistemas de pontuação, eles também se modificam com o tempo. Os entregadores narram situações em que essas mudanças foram positivas e outras negativas. A Entrevistada 09 conta que teve resultados financeiros ruins: “[...] porque eles [o iFood] botaram o score, aí ele desceu todo mundo. [...] Então isso aí quebrou muita gente. [...] Ele fez: ‘para, ó, vou zerar vocês para vocês construir aplicativo de novo’”. Essa situação foi narrada por ela como uma insensibilidade da empresa em relação aos trabalhadores, que já se dedicavam às entregas e foram prejudicados por uma nova forma de organização do trabalho de cima para baixo.

Por outro lado, algumas melhorias no funcionamento das pontuações foram narradas como formas de a plataforma compreender melhor o dia a dia das entregas e punir menos acontecimentos que fogem ao escopo de atuação dos entregadores. O Entrevistado 20 narra algumas dessas mudanças, como permitir que o entregador cancele um pedido que está demorando muito no restaurante, não constar atraso quando uma entrega tem a retirada em *shopping*, que tem acesso mais difícil, não ser impactado quando o cliente cancela o pedido depois que o entregador já fez a coleta. Ele conta que isso é resultado de diálogo com a plataforma, especialmente porque: “Eles mandam [um questionário] no WhatsApp. Ali, perguntou algumas: ah qual a nota que tu daria? O que que tu indica para melhorar o aplicativo? Às vezes eles mandam umas mensagens assim”.

Outra mudança que foi vista como positiva por alguns entrevistados é a possibilidade mais recente de o entregador avaliar clientes e estabelecimentos. O Entrevistado 19 entende que isso é resultado da mobilização dos entregadores. Por sua vez, o Entrevistado 15 também entende como um avanço: “A gente tem como avaliar o cliente, se o cliente foi mal-educado. Se o cliente pediu para subir, a gente também avalia”. Essas medidas, então, seriam interessantes para dar mais instrumentos de expressão para os entregadores, ainda que não estejam evidentes os efeitos mais concretos no próprio *score* dos trabalhadores ou na sua dinâmica de trabalho.

### 3.3.3. Taxas e promoções

De forma semelhante aos outros instrumentos do gerenciamento algorítmico das entregas, os valores das corridas variam e existe pouca capacidade de intervenção dos entregadores quanto a isso. Nesse sistema de remuneração, existe a taxa mínima, que é o valor mínimo que o entregador deve receber por rota realizada ou quilômetro rodado. Para cada plataforma esse valor é diferente. Uma entrega pode remunerar mais que a taxa mínima, a depender das circunstâncias, havendo complementos por tempo de espera e as promoções, também chamadas de taxas dinâmicas, que aumentam a remuneração. Porém, existe o sistema de rotas duplas, no qual ocorre a combinação de pedidos para serem efetivados em um mesmo trajeto. Nesse caso, o valor de duas entregas é inferior ao do que se fossem realizadas de forma separada. Em geral, eles reivindicam melhor remuneração, aumento das taxas mínimas, mais promoções e fim das rotas duplas, como fica evidente nos protestos contra as plataformas.

As falas dos entrevistados me explicavam as complexidades das fórmulas de remuneração, também buscando evidenciar não só que as taxas eram baixas, mas que existem pedidos que não valem a pena ser feitos, como na fala do Entrevistado 18: *“Meu Deus do céu, eles pagam 4 reais, 4 e 50, uma entrega. Entendeu? 4 e 50 pra ir, às vezes daqui, lá no outro lado da cidade, 5 reais. Isso é um absurdo. E aí se tu não aceita, eles te deslocam, eles te bloqueiam”*.

A instabilidade da remuneração também é vista como um problema, conforme explica o Entrevistado 13 *“As taxas elas podem mudar de semana a semana, as promoções podem mudar de semana a semana e os aplicativos vão fazendo testes com novos mecanismos, também”*. Como a remuneração não é garantida, existem inseguranças quanto à rentabilidade da atividade e impactos dos custos dos instrumentos de trabalho. O aumento do valor da gasolina, que é arcado pelos trabalhadores, por exemplo, não é traduzido em um aumento das taxas, impactando na remuneração final. Isso leva à insatisfação da categoria e à formação de protestos.

Por outro lado, as plataformas operam por meio de mecanismos de incentivo intermitentes, oferecendo promoções em situações nas quais elas entendem ser necessário ter mais *motoboys* na rua. Em geral, as taxas dinâmicas ocorrem em momentos de chuva ou em fins de semana e feriados. Conforme explica o Entrevistado 15: *“[...] quando eles vê que a demanda tá alta demais e a quantidade de entregador é mínima, aí eles vão lançar um*

*incentivozinho, que é claro, assim, a gente rodando com incentivo é melhor, né? [...] A gente roda até mais tranquilo”.*

Alguns entregadores, portanto, aproveitam as ocasiões em que a plataforma precisa de incentivar a oferta de mão de obra. É o que narra o Entrevistado 21, que tem feito menos entregas, por estar estudando, de forma que ele adotou a tática de ficar: *“mais atento [...] a promoção, horário de pico, essas coisas, [...] final de semana, tipo pô, tô de bobeira aqui e tal, só que eu recebo lá a notificaçõzinha. Ou então a galera manda nos grupos: fala ó, tá dando movimento aqui e tal, aí eu saio”*. O Entrevistado 05, que também concilia o trabalho formal com as entregas, tem compreensão semelhante: *“Os dias para você sair de casa, que são os melhores, são quando chega a notificação do iFood de pico de pedidos”*. Assim, os entregadores aprendem a tirar proveito de algumas características de funcionamento das plataformas, como parte de seu corre cotidiano e cálculo para garantir sua remuneração.

#### *3.3.4. Nuvens e Operadores Logísticos*

Existem duas modalidades de cadastro para atuar no iFood: como nuvem ou via Operadores Logísticos (OL). O cadastro nuvem ocorre sem intermediários, diretamente pela plataforma, que também é responsável pelo gerenciamento algorítmico da operação. Já os OL são empresas parceiras do iFood, que fazem a intermediação entre a plataforma e entregadores para definir dinâmicas de trabalho, como escala de horários e distribuição geográfica das entregas. As avaliações dos entregadores são divergentes, em relação a cada um desses modos de trabalho, que impõem regras e mecanismos de incentivo diferentes entre si. Por exemplo, a remuneração, no caso dos nuvens, ocorre semanalmente, enquanto, para os OL, varia conforme os combinados com as intermediárias. Porém, como aponta o Entrevistado 14, os OL têm um papel contraditório em relação ao modelo apresentado pelas plataformas:

*Entrevistado 14: A minha maior luta contra elas [as plataformas] seria o iFood, com certeza, por conta da questão das OLs, né? As operações logísticas, que é essa ideia de você terceirizar ainda mais o trabalho do entregador. Você, o entregador ele se alocar pra um chefe. Um patrão, que é o operador logístico e esse operador logístico responder pro iFood.*

Nesse sentido, vale notar a ironia de que, em meio aos malabares do gerenciamento algorítmico para a distribuição de pedidos e de entregadores, analisados até aqui, o iFood

acabou adotando uma forma bastante analógica de fazer essa gestão, utilizando os operadores logísticos e intermediando o controle via uma nova figura de patrão.

Considerando a alta demanda de ingresso nas entregas por aplicativo e a existência de uma fila de cadastro no iFood, que, segundo contam os entrevistados, levava muito tempo para a liberação, o registro como OL era interessante, segundo o Entrevistado 10: “[...] porque a OL ela libera o cadastro na hora. Isso está na propaganda das OLs, né? Liberamos cadastro na hora”. No caso do sistema de OL, então, o intermediário garante o cadastro do entregador na plataforma e gerencia seus horários. Os *motoboys* passam a ter que se reportar a esses novos chefes, entrando em escalas de horários de trabalho e se comprometendo ao serviço. E o Entrevistado 02 compara: “Já o nuvem não, já o nuvem tem essa flexibilidade de trabalhar a hora que quer sair, o horário que quer, se deu problema em alguma coisa, não tem problema de desligar o aplicativo”.

Além dos horários de trabalho, os OL também organizam a mão-de-obra, espacialmente, de forma que os entregadores começaram a ser alocados em subpraças. Se uma praça é a cidade na qual o aplicativo funciona, a subpraça é um recorte regional dela. No caso, os entregadores OL só coletam pedidos na sua subpraça de referência, mas podem realizar a entrega em qualquer região da cidade. Ao finalizar a demanda, devem retornar à subpraça de origem, uma vez que o aplicativo não recebe chamadas fora da região pré-estabelecida. O recurso adotado, nesse caso, é de estabelecer um tempo para a rota de volta, cujos custos de deslocamento são arcados pelo entregador. Esse tempo também é variável, segundo explicação do Entrevistado 15, ele tem mais tempo para o retorno se a demanda de pedidos estiver alta: “Agora, se a demanda estiver baixa, lá na hora que eu finalizo, o meu aplicativo fica bloqueado. [...] Aí eu só volto pro sistema se eu voltar pra [sub]praça, que às vezes é muito ruim, porque você tem que se deslocar muito rápido pra praça”.

Mais uma vez, ocorre uma comparação quanto aos graus de liberdade permitidos por cada um dos sistemas, OL e nuvem. Segundo a Entrevistada 17, que trabalha no formato OL: “Acaba que a gente fica preso só ali naquela região também”. E ela também relata que ocorreram modificações no sistema de divisão regional: “Aí eu fiquei um tempo trabalhando na subpraça. Aí agora eles voltaram de novo pra todo mundo ser livre. Ficamos um tempo na livre e agora voltou de novo a subpraça”. É possível extrair de sua fala a noção de liberdade advinda da possibilidade de estabelecer seus locais de trabalho.

Por outro lado, os entregadores narram que existem OLs que dão um pouco mais de infraestrutura para seu trabalho, fornecendo ponto de apoio para os trabalhadores cadastrados, o que é visto como positivo. Além disso, existe uma compreensão de que o cadastro em OL teria mais garantia de retorno financeiro, porque haveria uma priorização de distribuição de pedidos – ainda que não haja o estabelecimento de uma remuneração fixa, uma vez que o cálculo do valor de cada rota segue controlado pelos algoritmos das plataformas. É como compara a Entrevistada 09: *“entrei com OL, porque OL, ele tinha um garantido”*, já no sistema nuvem: *“era cada um por si e não tinha garantido, só ganhava o que você, o que tocava”*. Essa priorização acaba levando a um certo grau de competição dentro da categoria, entre nuvem e OL, explicitada pelo Entrevistado 02: *“Então, eu acho que injusto do aplicativo, ele lança a corrida só pra uma classe [OL] e outra [nuvem] não. Então, onde todos trabalham na mesma plataforma”*.

Vale ressaltar que o uso de empresas OL pelo iFood é questionado, justamente por criar maiores graus de subordinação da mão-de-obra, o que aumenta a chance de caracterização do vínculo de trabalho como emprego. Em diversas cidades, parcerias com o iFood têm sido encerradas, inclusive com caso de dívidas de pagamento para entregadores, o que também leva à realização de manifestações locais pelos prejudicados<sup>41</sup>. Em paralelo, alguns dos instrumentos utilizados pelos OLs têm sido incorporados pelo sistema nuvem, por meio do gerenciamento algorítmico, de forma que o iFood tem testado o Planejamento por Subpraça<sup>42</sup> que utiliza o agendamento direto pelo aplicativo em escalas de horário e regiões para distribuir a demanda de pedidos.

### 3.3.5. Suporte robotizado e bloqueios

O Joe foi uma figura muitas vezes mencionada ao longo das entrevistas. Ele é o robô do suporte do iFood, que, assim como as outras plataformas, utiliza o suporte robotizado como principal canal de comunicação com os entregadores para resolverem complicações durante as entregas. Segundo o Entrevistado 18: *“Aí tem o suporte, né, que é o Joe [...]. É uma máquina, que daí vem essa máquina fica fazendo a pergunta, ali tu vai clicando no ah, aperte um, aperte*

<sup>41</sup> Por exemplo, ocorreu o encerramento das atividades da OL SIS Express, em dezembro de 2022, conforme nota do iFood: <<https://institucional.ifood.com.br/releases/comunicado-entregadores-impactados-pela-decisao-da-sis-express/>>. Acesso em 18 de junho de 2024.

<sup>42</sup> Para saber mais: <<https://entregador.ifood.com.br/novidades-no-app/planejamento-por-subpraca/>>. Acesse em: 14 de junho de 2024.



*dois [...]. A gente fica perdendo tempo ali até o cliente aparecer”. Segundo o Entrevistado 01, ocorreu um afastamento na relação com os entregadores: “No início a gente conseguia conversar com a atendente, né? E ali você explicava para ele, conseguia resolver, tanto na Uber como no iFood era assim. Depois virou tudo algoritmo, era tudo robô”.*

De forma semelhante com o caso dos sistemas de pontuação, os entrevistados narraram diversos casos nos quais a falta de atendimento humanizado prejudicou seu trabalho e sua remuneração. Eles também explicavam e comparavam as minúcias das formas de atendimento entre as plataformas, sendo que cada uma segue um protocolo ligeiramente distinto para direcionar a solução de problemas pelos entregadores. Em comum, existe a crítica à insensibilidade do atendimento robotizado a questões concretas, da experiência de trabalho dos entregadores e mesmo de assuntos humanos, como doenças, acidentes e situações de risco. Além da grande perda de tempo em ter de esperar a solução por meio de um diálogo truncado com uma máquina, compreendendo que, muitas vezes, eles teriam recursos melhores para resolver as situações sozinhos. É o que o entregador sintetiza:

*Entrevistado 06: É como se a gente trabalhasse com, por uma máquina mesmo. A gente não tem contato com ninguém então a parte, o fator humano fica muito longe. Então se você tem algum problema de saúde, se você está com qualquer tipo de problema, se você sofreu um acidente, então você praticamente você está lidando o tempo todo com uma resposta eletrônica, com a máquina.*

Ele trabalhou como *motoboy* terceirizado e comparou a experiência anterior com a atual: “[...] qualquer problema que eu tivesse eu poderia ligar na empresa, conversar com o dono da empresa. [...] Agora quando a gente trabalha com a tecnologia isso não existe, fica muito precário”. A falta de sensibilidade das plataformas em relação à dimensão humana dos entregadores é tema recorrente nas entrevistas e vai se traduzir, nos protestos, em pedidos de maior suporte e atendimento humanizado pelas empresas. Nesse sentido, a Entrevistada 17 explica que a categoria gostaria de que o aplicativo: “[...] entrasse mais em contato, se preocupasse com a gente. Visse que a gente não é só um que sai na rua, sozinho, que motoqueiro tem família, motoqueiro tem pai, motoqueiro tem mãe. [...] A gente está na luta aí”.

Além dessa insensibilidade, o tempo de espera para resolução dos problemas é angustiante na dinâmica de trabalho orientado por metas e pela remuneração após o cumprimento da entrega. Conforme explica o Entrevistado 11: “Às vezes precisa quase 1 hora esperando uma resposta no chat, e isso impacta bastante para nós, porque quanto tempo mais

*“você fica parado, menos você produz, né, você está ganhando”*. E o Entrevistado 02 ressalta os problemas de segurança de ficar esperando uma solução pelo aplicativo, que não compreende as condições específicas em que o trabalhador se encontra: *“dependendo da onde você esteja, em um canto esquisito, infelizmente, você tem que ficar no local, que não pode se afastar, porque a partir do momento que você se afasta, ele fala que você não está no local, na localização exata, entendeu? E aí volta o chat tudo de novo”*.

Ocorre que, em determinadas situações, o próprio entregador pode ter as melhores soluções para resolver o problema, afinal está vivenciando a situação concreta e tem a expertise da atividade. É como continua o Entrevistado 02, falando de quando não consegue encontrar um cliente: *“Você ligou, bateu na porta, cliente não sai, não responde, o chat não responde nada. Se você já fez isso [...], o robô que não vai também resolver nada”*. O Entrevistado 08 conta que *“a gente faz de tudo para que não precise de suporte nenhum, para que a gente não tenha necessidade de falar com o suporte dos aplicativos”*. Nesse sentido, o uso de grupos de WhatsApp para apoio mútuo e recorrer à ajuda de amigos em situações de necessidade são alternativas bastante utilizadas pelos entregadores, conforme será analisado na seção sobre acidentes e no capítulo 5.

Além dessas táticas de *viração*, o Entrevistado 10 também conta que os entregadores utilizam o site “Reclama Aqui”, para expor as situações inadequadas pelas quais passam na relação com as plataformas: *“Normalmente, as reclamações, elas só têm algum efeito como você, quando você reclama no Reclame Aqui. [...] E é muito ruim fazer isso, porque você compra justamente a ideia da plataforma de que a relação que vocês têm é civil ou de consumo”*. Outros caminhos apontados pelos entrevistados, após diferentes avaliações da qualidade de suporte dos aplicativos, é escolher melhor para quais plataformas trabalhar. Conforme a experiência do Entrevistado 22: *“Migrei de vários aplicativos diferente, porque [...] um é robzinho, o outro as pessoas demoram para te atender, o outro é só cobrança, o outro tem as taxas muito baixa”*, ele acabou optando por atuar principalmente para um aplicativo de entregas local, de Campo Grande, o 67 Delivery, que teria um suporte melhor, utilizando mensagens, ligações de videochamada para resolução de problemas e maior auxílio quando a moto estraga. Porém, não é tão simples poder escolher um único aplicativo com o qual trabalhar, sendo a remuneração e a quantidade de demanda de pedidos fatores centrais para a escolha também.

As experiências dos entregadores indicam uma arbitrariedade quanto ao uso de mecanismos de punição, sendo que eles têm medo de bloqueios, seja por terem buscado o

suporte do aplicativo, seja por terem optado por solucionar o problema sem ele. Por um lado, o Entrevistado 21 afirma: *“todas as vezes que eu precisei entrar em contato e precisei tipo assim, resolver problema cara, nunca consegui, já fui punido, entendeu? Por causa de problema do aplicativo e eles não respondem, eles literalmente não estão nem aí”*.

Os entregadores usam o termo “bloqueio” para se referirem tanto a ocasiões em que temporariamente ficam desligados da plataforma, até ocasiões em que são permanentemente desativados. Esses recursos são vistos por eles como mecanismos de sanção e, muitas vezes, entendem que ocorrem de maneira indevida. Daí surgem as demandas contra “bloqueios indevidos” nas manifestações. O Entregador 06 aponta a contradição entre a falta de suporte e a cobrança pela realização adequada das tarefas: *“[...] eu sinto que eu tenho uma relação com eles [aplicativos] quando é pra punição. Quando é pra cobrança. Aí a gente tem uma relação. Porque aí vem a cobrança: ‘ó, o serviço demorou, onde você está?’. Alguma coisa assim do tipo. Isso é uma relação de trabalho”*.

Para se prevenir, a Entrevistada 09 conta que registra as ocorrências: *“a gente tira print e foto, porque é tudo prova para depois. Quando a gente manda para o suporte, o suporte ver que a gente está falando a verdade, porque qualquer errozinho eles bloqueiam a gente”*. Vários entregadores entendem que um atendimento de suporte humanizado e possibilidade de contraditório, para apresentarem sua versão do caso, são importantes para melhorar a relação com as empresas e evitar situações tidas como injustas. Conforme expressa o Entrevistado 18: *“Poxa, a gente tinha que ter um alguém que a gente falasse. Ó, a gente precisa saber por que que essa pessoa foi bloqueada. Por que que aconteceu isso?”*.

O gerenciamento algorítmico, portanto, cria um sistema de regras e supervisão do trabalho por mecanismos digitais que ampliam a vigilância para parâmetros muito mais intensos, porém não de forma absoluta (Woodcock, 2020). Ao ocultar a imagem do patrão, dá alguma perspectiva de liberdade e flexibilidade para a execução das tarefas que são ajustadas dentro do corre para a realização das entregas e pela possibilidade de dizer chega e desligar o aplicativo a qualquer momento. O patrão oculto e robotizado, porém, tem os problemas da falta de sensibilidade para as demandas dos entregadores. Isso evidencia e recoloca as relações do capitalismo de plataforma dentro da concretude física das relações humanas e, no caso das entregas por aplicativos, a dimensão espacial é central para compreender as brechas que podem ser abertas pelos trabalhadores, conforme passarei a analisar a seguir.

### 3.4. Abrindo brechas no espaço urbano

O espaço urbano perpassa o cotidiano do trabalho de entregas por aplicativos de diversas maneiras, uma vez que se trata de um trabalho digital geograficamente aderente (Woodcock, Graham, 2020). Assim, nesta seção, é importante considerar que o espaço urbano é impregnado de significados socialmente construídos e participa dos processos de subjetivação, a partir das vivências dos sujeitos e da produção das cidades (Monte-Mór, 2006; Magalhães, 2015; Domingues, 2022). A extensão do tecido urbano leva consigo uma práxis sociopolítica, de forma que o urbano, além de uma forma de aglomeração, é também espaço no qual a produção capitalista, a reprodução da vida e as organizações políticas estatais se efetivam (Monte-Mór, 2006; Lefebvre, 1999 [1970]). O espaço construído não é apenas um artefato, mas carrega consigo constrangimentos físicos à experimentação da cidade e é parte da criação de instituições políticas, como leis e instrumentos de gestão do espaço urbano, bem como interpretações simbólicas – e disputas – dos habitantes quanto a essas vivências e regulações (Harvey, 1989; Magalhães, 2015).

Portanto, a análise sobre o espaço urbano também é sobre representações simbólicas, o cotidiano da vida, o papel das instituições estatais e os sistemas produtivos em determinado contexto. Considerando que o modelo de cidade das quais as plataformas de transporte fazem parte é o de cidades inteligentes (*smart cities*), é possível identificar, por um lado, um “sonho” de otimização dos fluxos e organização automatizada e em tempo real dos fluxos urbanos – impossível de se alcançar, diga-se de passagem. Por outro lado, o sonho pode virar pesadelo, transformando cidadãos em consumidores ou usuários, esvaziando as formas de deliberação política sobre as próprias formas de gerir e experimentar o espaço (Alves, 2018).

Em sua dimensão produtiva, vale pontuar que a atividade de transporte de bens (assim como de passageiros) tem uma simultaneidade espaço-temporal entre produção e realização da mercadoria, entendendo o serviço de entrega como a mercadoria em análise. Essa sincronia é a mesma que foi identificada por Veloso (2017), para o transporte público coletivo, e implica que:

[...] essa coincidência espaço-temporal entre produção e realização [da mercadoria] é concreta e imprescindível para o processo, pois ocorre e se constitui em um trajeto geográfico específico no espaço da cidade, gerando uma relação de dependência entre o funcionamento da cidade e a produção da mercadoria (Veloso, 2017 p. 38).

O espaço urbano, seus usos e sua regulação, portanto, são partes intrínsecas da produção pelas empresas dos aplicativos. Eles também condicionam as possibilidades de execução das tarefas de entregas pelos trabalhadores. De forma que a ação dos entregadores interfere não só na maneira como realizam a entrega, mas também na produção do urbano, implicando os agentes reguladores e as políticas públicas na efetivação de condições para a produção das entregas.

Proponho, então, pensar na relação entre o trabalho e a formação do espaço urbano, considerando que os entregadores não são apenas sujeitos passivos, mas também moldam o espaço (Graham, Anwar, 2020 p. 53). Nessa dinâmica, disputam os sentidos simbólicos da regulação estatal e das políticas públicas de mobilidade e infraestrutura urbanas. Paralelamente, criam alternativas em relação às condicionantes do gerenciamento algorítmico e do espaço construído. Assim, parte do *corre* da realização cotidiana do trabalho de entregas é criar brechas frente aos instrumentos de regulação e infraestrutura urbanas, seja para conseguirem executar suas tarefas de forma mais eficaz, seja para inventarem espaços mais acolhedores para suas condições de trabalho. Esse processo é compartilhado e, como será desenvolvido também no capítulo 5, leva a formações de vínculos de solidariedade e organização coletiva.

Ainda que para alguns entrevistados a experiência no trânsito seja agradável, a maioria demonstra estresse e insegurança na realização das entregas sobre motos ou bicicletas. Os espaços das cidades condicionam a qualidade de sua atividade, pois podem permitir trajetos mais rápidos e seguros, sombras e espaços para descanso, ou proporcionar desconforto, calor, intempéries e medo. Assim, o planejamento urbano é referenciado pelos entregadores como elemento importante para essas condições de trabalho. O Entrevistado 15, de Fortaleza, reclama que as vias são pequenas “*elas não são projetadas para quem anda de moto, entendeu?*”. E o Entrevistado 01, do Distrito Federal, conta que a experiência no trânsito é estressante e questiona o desenho das vias, que tornam as entregas mais demoradas: “*porque Brasília é um local onde planejamento não existe, né? Então é muito quebra-molas, é muito semáforo, é umas distâncias bem loucas. E muitas das vezes você tem que dar uma volta muito grande para chegar do lado de onde você está, principalmente em bloco*”.

Há uma falta de lugar e relação precária com os diferentes atores públicos e privados, que se desresponsabilizam da garantia de boas condições de trabalho para os entregadores. Em fala neste sentido, o Entrevistado 14, do Rio de Janeiro, conecta as más condições da infraestrutura urbana às condições precárias do trabalho uberizado: “*Não tem ciclovia, não tem ciclofaixa. Então, com o tempo, eu fui percebendo que a situação é pra além de uma questão*

*precária da uberização, né, do trabalho, era precária nas condições físicas e humanas mesmo que você vai trabalhando”.* Essas condições precárias são sintetizadas pelo Entrevistado 22, ao afirmar que: *“A cidade não oferece nada, não. Só a sombra mesmo. Só dá a sombra ali e prejuízo no bolso, viu? A gente não tem nenhum apoio não”.*

Um entregador de São Paulo expressa uma falta de pertencimento em relação aos diferentes espaços da cidade:

*Entrevistado 13: Então, a gente percorre, a gente tá em todo lugar, mas ao mesmo tempo a gente não pertence a nenhum lugar. Então, a gente não tem acesso e direito aos espaços, apesar de estar ocupando os espaços de maneira permanente e cotidiana. Então, tem uma relação muito contraditória aí, né? Entre você percorrer esses espaços, mas não ter direito a esse espaço. Então, você não é bem-vindo no restaurante, você não é bem-vindo no shopping, você não é bem-vindo em lugar nenhum. A não ser no bolsão.*

Os bolsões são pontos de encontro dos entregadores na cidade de São Paulo, onde o entrevistado experimenta formas de pertencimento e identidade coletiva com outros colegas da categoria<sup>43</sup>. Os entregadores acabam usando diferentes espaços públicos para descanso e alimentação, onde também se encontram com colegas. O Entrevistado 21, de Campo Grande, conta que, para não ficarem sob o Sol, ele e outros entregadores *“deixam a moto lá estacionada e ficam no ponto de ônibus que é ali do lado [do shopping]. Aí o ponto de ônibus tem sombra”.* No caso, eles se aproveitam de uma infraestrutura urbana que não é pensada para a atividade de entregas, mas está disponível para uso público, transformando sua função para terem acesso à sombra e a um local para se sentarem enquanto esperam uma entrega.

De um lado, as reinvenções dos espaços públicos pelos entregadores para apoio do seu trabalho são interessantes, uma vez que demonstram uma apropriação do meio urbano sob o qual a produção das entregas por aplicativos se realiza. Por outro lado, são limitadas e fruto de uma ausência de infraestrutura específica para sua atividade. A falta de banheiros públicos e a restrição de acesso a banheiros em espaços privados é frequentemente abordada pelos entregadores. Uma entrevistada<sup>44</sup> narra que *“já teve vez de eu trocar, assim dos meus dias [de menstruação], de eu estar nos dias e ter que trocar na rua”.*

<sup>43</sup> A formação de identidade coletiva e laços de solidariedade permeados pelo compartilhamento do espaço urbano é um elemento presente em diversas falas dos entregadores e será analisada no capítulo 5.

<sup>44</sup> Por se tratar de uma fala de conteúdo íntimo, optei por não enumerar a entrevistada. Seguirei esse padrão em outras falas de teor íntimo ou sensível.

Praças e calçadas largas também são tipicamente utilizadas pelos entregadores para descanso, especialmente por ser custoso demais se deslocarem para casa nos momentos com menos chamadas. A Entrevistada 17, conta que: *“Almoçava e dormia na praça. Descansava lá mesmo, lá mesmo cê dormia, ficava lá. Às vezes, eu acordava com os motoqueiro tudo em cima de mim, me zoando, falando: ‘nossa está dormindo, está igual mendigo na rua e tal’. E era meio que isso mesmo”*. Essa referência a pessoas em situação de rua não é à toa. A demanda por maior dignidade no tratamento pelos atores públicos e privados é frequente nas falas dos entrevistados. Ademais, o próprio uso do espaço público não é livre de conflitos, conforme outro entregador apresenta:

*Entrevistado 22: Em Campo Grande tem um grande problema em praça. A repressão absurda. Primeiro, que, para começar as praças daqui a prefeitura retira os bancos, sabe? Só deixa a pista de caminhada, retira os bancos. Sentou na grama, vem uma viatura e te para. Não interessa se você tem filho, com quem você está, sabe? Eles te para e manda você sair dali de uma praça. É simplesmente isso.*

Aqui é interessante notar o papel ambíguo do Estado, por meio da política municipal: o provimento do espaço público é limitado para determinados usos, sendo que para os usos divergentes serão utilizados instrumentos de repressão. A praça não é um lugar onde se pode permanecer, mas apenas transitar, por isso a retirada dos bancos. O uso seletivo do espaço é garantido pelo aparato policial, dando um tratamento pejorativo aos entregadores, que buscam algum conforto nas frestas da regulação dos espaços públicos e privados, os quais insistem em expulsá-los.

Essa busca por espaços na cidade é agravada pelos problemas de segurança pública. A Entrevistada 16, que realiza entregas por bicicleta, em João Pessoa, conta que deixou de ficar em uma praça por medo de ficar sozinha no local e sofrer alguma violência. E o Entrevistado 08, de Paulista (PE), sintetiza a falta de apoio identificada na atuação não só das plataformas, mas do Estado também: *“A gente vê muita falta, de vamos dizer assim, de apoio dos aplicativos. Falta de apoio do governo sobre questão de mobilidade, questão das pistas estarem boas, das ruas estarem seguras pra [...] saber que a gente vai fazer uma entrega e não vai ser assaltado”*. Assim, Estado e plataformas não conseguem prover condições de infraestrutura e segurança para o trabalho dos entregadores.

Em outras ocasiões, há um questionamento mais explícito quanto às prioridades das políticas urbanas. O Entrevistado 08 criticou a implantação de ciclovias no Recife: *“muita gente não está usando essa via de bike e isso está causando mais aperto entre os carros”*. Em

comparação, ele argumenta que busca um ponto de apoio na região, que poderia ser feito em algum terreno vazio da prefeitura, mas tem encontrado obstáculos: “*É por isso que a gente está lutando aqui na região para tirar mais essa burocracia [...]. [O terreno] poderia ser sim cedido. [...] Eles podem fazer isso, quando eles querem, eles fazem. Ceder esse local para que ele seja um ponto de apoio para os entregadores.*”

Já o acompanhamento de grupo de WhatsApp de entregadores de Belo Horizonte evidenciou uma narrativa de disputa em relação à prioridade de recursos da prefeitura, que privilegiaria as empresas de ônibus e ignoraria as demandas dos entregadores. Como um todo, o que se pode perceber é que existe uma percepção de ausência de Estado no provimento de infraestrutura e de atuação arbitrária quanto à regulação do uso do espaço, que acaba por diminuir a importância dos entregadores por aplicativo, na cidade.

Além disso, os entregadores acabam dependendo dos espaços privados para terem infraestrutura para seu trabalho. Como são poucas as cidades com pontos de apoio providos pelas plataformas – e mesmo nessas a qualidade e a quantidade de pontos podem ser questionadas – os *shoppings centers* são locais frequentemente escolhidos pelos entregadores para descanso. Neles, há o benefício de serem pontos com alta demanda de pedidos e serem espaços amplos, onde os entregadores ficam nos períodos fora-pico para poderem se higienizar, alimentar e descansar.

*Entrevistado 07: Na verdade, tanto a Rappi quanto o iFood, eles não têm base pra você chegar e ficar parado, descansar tranquilamente. Aí, você que tem que fazer a sua base. Ou seja, você tem que fazer amizade. [...] Aqui no shopping, então, é público, você pode vir pra praça de alimentação aqui, sentar, entendeu? Tomar um refrigerante e tal.*

A fala do Entrevistado 07, acima, evidencia dois pontos relevantes para esta análise. Primeiro, ele aponta que a ausência de infraestrutura de apoio pelas plataformas leva à necessidade de o trabalhador criar sua própria base e, para tanto, deve ter relações de amizade. Ou seja, há uma dependência nas habilidades de cada um “se virar” para conseguir estabelecer relações sociais e melhorar suas condições de trabalho. Segundo, ele apresenta o *shopping* como espaço público, devido a ter um acesso sem restrições. Indo além da tecnicidade do estabelecimento ser privado, a caracterização do espaço como público acaba vindo da atribuição



a ele colocada pelo entrevistado<sup>45</sup>. Diferente de outros espaços públicos com acesso restrito e desconfortável é o espaço privado do *shopping* que acaba sendo acolhedor para o uso pelos entregadores, dando a ele um sentido de interesse público. Essa ambiguidade entre público e privado perpassa pelos usos da infraestrutura urbana pelos entregadores, oscilando entre as possibilidades de permanência nos espaços e expulsão deles.

Ainda assim, o espaço dos *shoppings* é permeado por conflitos, não sendo todos os que permitem seu uso pelos entregadores. Outros determinam lugares escondidos e desconfortáveis, como as docas, para que os entregadores possam esperar os pedidos e usá-los como ponto de coleta. Tanto é que, dentre as várias mudanças no gerenciamento algorítmico das plataformas, entregadores narraram que os aplicativos começaram a bloquear os chamados para localizações no interior dos *shoppings*.

Dessa forma, os entregadores continuam tendo de buscar soluções no espaço da cidade para conseguirem apoio durante sua jornada de trabalho. Essa dimensão criativa dos entregadores é ressaltada pelo Entrevistado 10, ao explicar sobre os pontos de coleta:

*Entrevistado 10: É uma coisa que a gente criou também, porque não está escrito isso em lugar nenhum. Mas ponto de coleta é só um local, um lugar onde toca muito. Então, normalmente, o local de descanso já é ali mesmo. É como se aquilo ali fosse o seu local de trabalho tradicional, né? Tradicionalmente falando, é como você trabalhasse numa fábrica e você fosse para um cantinho da fábrica, ficasse por ali com os seus colegas da fábrica. E depois voltasse rapidamente para o trabalho. É a mesma coisa.*

Não sendo formalmente providos nem pelo poder público nem pelo privado, esses espaços são criados pelos entregadores a partir do próprio uso e transformação dos locais disponíveis para eles. Sejam praças, pontos de ônibus, calçadas largas, sombras de árvores, docas de *shoppings* ou praças de alimentação. O Entrevistado 12 chega a contar que, em Rio Branco, entregadores, organizados em uma “família”<sup>46</sup>, começaram a montar uma estrutura de apoio próxima a um *shopping*, após não terem seus pedidos por ponto de apoio atendidos. Eles passaram a levar: “*umas cadeiras, uns bancos e deixam lá na parte que não pega Sol. Lá tem árvore, tem a parte que não pega tanto Sol. [...] Lá eles fizeram meio que a gambiarra e*

<sup>45</sup> Sobre a questão da atribuição da característica pública, privada ou comum de um bem, vale pontuar: “Quando a microeconomia neoclássica identifica bens como públicos, privados ou comuns, ela o faz de maneira que essas características sejam pressupostos, e não atribuições” (Velo, 2017 p. 44). Inclusive, é a possibilidade de reinventar essas atribuições que pode levar a constituição de espaços comuns, tema que não cabe ser debatido aqui.

<sup>46</sup> Tipo de organização informal de *motoboys*.

*colocaram uma extensão, uma tomada grande pra poder carregar o celular de várias pessoas ao mesmo tempo”.*

A política pública de infraestrutura urbana, portanto, tem se mostrado insuficiente para responder às rápidas mudanças que a expansão do setor de entregas por aplicativos tem realizado no espaço urbano. Contudo, ele se vale da aglomeração urbana, que provê a infraestrutura e demanda o serviço de logística para a entrega de mercadorias, para a realização da atividade. Dessa forma, a aglomeração urbana é produtora de riquezas que são apropriadas de forma desigual por atores urbanos (Tonucci Filho, Cruz, 2019), sendo que as empresas das plataformas de entrega se beneficiam mais dela do que os trabalhadores. Por sua vez, os municípios e a política urbana ficam sobrecarregados para responder às novas demandas do uso da cidade – por exemplo, com o aumento do trânsito de motos e bicicletas e acidentes decorrentes disso (Filgueiras, Antunes., 2020). As cidades acabam arcando com as externalidades negativas da atividade econômica, tendo pouquíssimos retornos diretos pelas empresas que usufruem da aglomeração urbana.

Como o cenário neoliberal é de austeridade fiscal e de mercantilização e desregulamentação dos serviços urbanos (Brenner, Theodore, 2002; Harvey, 1989), ocorre uma falta de poderes efetivos para a regulamentação da atividade. É o que se tem visto não só pela falta de reconhecimento de direitos trabalhistas, mas também pela fraca regulamentação fiscal das atividades prestadas, limitando, inclusive, os recursos públicos disponíveis para investimentos no meio urbano. A identificação da fraqueza estatal no provimento de políticas públicas tem sido apontada pela literatura como elemento de descontentamento da população, levando a uma descrença generalizada nas instituições políticas e na própria democracia (Offe, 2013; Streeck, Mertens, 2013; Mendonça, Domingues, 2022). O ressentimento e o niilismo são identificados por Brown (2019) como resultantes de décadas do neoliberalismo, de forma que há pouco interesse na própria recomposição de fundamentos e instituições democráticas. Isso pode levar à busca de soluções privadas a problemas coletivos, irrupções de violência de massa, ao populismo de direita ou a soluções participativas meramente procedimentais (Offe, 2013). Assim, se de um lado é interessante identificar formas pelas quais os entregadores intervêm no espaço urbano para conseguirem criar melhores condições para sua atividade, constituindo suas táticas cotidianas de viração, de outro lado, isso não pode ser feito de forma inocente.

### 3.5. Correndo contra o tempo

A dimensão temporal é interessante para a presente análise, inclusive ao se considerar que a velocidade do giro do capital e as instabilidades daí advindas também atravessam as reconfigurações da produção neoliberal pós-fordista. Ou seja, a lógica de reprodução do capital é de sua ampliação e expansão da mercantilização, potencialmente para todos os âmbitos da vida. Isso significa uma pressão para uma temporalidade acelerada (Skotnicki, Nielsen, 2021; Rosa, 2013), cheia de novidades e criação de oportunidades para investimento e inovação, da qual o capitalismo de plataforma faz parte. Por outro lado, a lógica da acumulação sem fim leva a crises cíclicas (Sewell, 2008; Harvey, 1992), que fazem com que a temporalidade do capitalismo é simultaneamente densa em acontecimentos e repetitivamente monótona (Sewell, 2008). A atividade de entregas por aplicativo materializa as condições temporais de aceleração na prática cotidiana de um trabalho em que a velocidade é essencial para o cumprimento de tarefas e em que os momentos de desaceleração são mais caracterizados pela ansiedade do que pelo descanso.

Nesse sentido, em meio aos empecilhos da infraestrutura urbana, o gerenciamento algorítmico e os objetivos de cumprimento de metas para garantir a remuneração incentivam a velocidade no trânsito. Por não haver garantia de remuneração, o ritmo das entregas e a pressão pela velocidade se tornam elementos importantes para a execução das tarefas dos entregadores. Parte de suas estratégias de viração estão em ajustar a velocidade, oscilando entre a tensão de finalizar uma entrega rapidamente e a possibilidade de dizer “chega” e encerrar a atividade naquele dia, o que pode levar ao extremo dos acidentes e multas.

O entregador de Juiz de Fora (MG) evidencia recursos de gamificação das tarefas pelas plataformas, fazendo um paralelo com o jogo de *videogame*, *Grand Theft Auto* (GTA), no qual o personagem principal realiza missões em alta velocidade, que envolvem corridas e fugas com carros.

*Entrevistado 10: O iFood, ele coloca limite para algumas coisas. Por exemplo, quando ele toca a chamada, você tem tantos minutos para poder chegar no lugar que você vai fazer essa coleta, entendeu? Se não, ele te desaloca, ele te tira da corrida e coloca outra pessoa. [...] E você tem que chegar rápido. Então, assim, [...] tem a mecânica do trabalho mesmo, ela é como se fossem fases de jogo. Ele falou assim, ó você, você está jogando GTA. [...] O cronômetro está na tela, ele está ali, você tem tantos minutos para chegar lá [no ponto de coleta]. Agora, o da coleta não tem esse cronômetro na tela. Se você atrasar muito, você vai, você pode ser despontuado aí é tudo coisa que o algoritmo não te revela, mas que você descobre.*

Com isso, a narrativa frequente é de ansiedade e estresse para cumprimento rápido das entregas, afetando as relações com os restaurantes e clientes. A demora na execução dos pedidos, no caso dos restaurantes, e no seu recebimento, no caso dos clientes, é ponto de tensão para os entregadores. Por exemplo, o Entrevistado 20, de Porto Alegre, aponta o desconhecimento dos atendentes em relação à dinâmica de trabalho de entregas: “*Daí eles, eles não sabem a noção do tempo, né? 15 minutos para eles é pouco tempo, mas para nós é muito tempo, entendeu? Daí tem atendente que não tenta a ver com os nossos olhos, né? E aí eles acabam não dando tanta bola, né? Achando que é exagero nosso*”. Quanto aos clientes, o Entrevistado 15, de Fortaleza, explica: “*O tempo da entrega é superimportante, quando o cliente desce, quando a gente finaliza, coloca o código e finaliza, é superbom. Mas assim, às vezes tem cliente que faz hora para descer*”. Entrar em condomínios e subir até os apartamentos para finalizar pedidos é visto de forma negativa, seja pelo medo de violência e assaltos, seja por ser demorado demais.

Os entrevistados detalhavam as tarefas que precisam ser realizadas para a execução de um pedido, apontando a importância de sua dimensão temporal, como ocorre na fala:

*Entrevistado 03: O motoboy tem que deixar a moto na rua, tem que carregar consigo a bag, só que a bag não pode entrar no shopping, entendeu? Então ele tem que deixar a bag dele pendurada na moto ou tem que trabalhar com o baú, né? Para trancar o capacete dentro. Só que tudo isso para nós é perda de tempo e para nós, literalmente, o tempo é dinheiro, porque a gente depende muito disso. Aí é, muitos irmãos perdem tempo com isso e depois acabam correndo e aonde vem acontecem os acidentes e tudo mais.*

Nesse sentido, o Entrevistado 13 argumenta que as condições de trabalho fazem com que: “*a gente questione de maneira permanente, cotidiana a nossa própria noção de limite. Quais são os limites? Quais são os limites de horas, quais são os limites no trânsito, do que a gente consegue ou não consegue fazer no trânsito pra otimizar o nosso tempo e assim ganhar mais*”. Tal questionamento dos limites pode levar às inúmeras táticas cotidianas e corres, já analisados até aqui, até as tentativas de burlar regulações de trânsito ou ser pego por meio de multas ou acidentes, conforme passarei a analisar a seguir.

### *3.5.1. Fiscalização de trânsito e acidentes*

Os entregadores se sentem pressionados a acelerar mais nos percursos e mesmo a adotar algumas formas de atalho, que podem ser infrações de trânsito. Não afirmo que todos cometem

infrações, nem as naturalizo. Mas quero compreendê-las dentro do sistema produtivo das entregas por aplicativos. Então, existe um convívio com irregularidades, que são vistas a partir da noção de “viração” (Abílio 2021; Abílio 2020) dos entregadores. Afinal, eles criam mecanismos para tornar possível a realização cotidiana de seu trabalho, inclusive frente a condições adversas e falta de recursos provenientes das plataformas e das políticas públicas.

Como conta um entrevistado<sup>47</sup>: *“Você está sempre atrás de diminuir o maior número de minutos, sei lá, sempre diminuir o tempo, otimizar o tempo. E pra isso a gente comete infrações”*. De forma semelhante, outro entrevistado narra a ansiedade em relação à finalização das rotas e entende que o próprio espaço urbano inviabiliza a otimização das entregas: *“É por isso que a gente tem essa fama de subir no canteiro, fazer gato, que a moto é um equipamento que é fácil você fazer isso. E te dá essa condição. E a cidade ela não foi feita para que você tenha essa locomoção de forma fácil e rápida, então a gente acaba fazendo isso”*. Além disso, a responsabilidade individual sobre os custos de acesso e manutenção das motos e bicicletas, em uma categoria com baixa remuneração, lava ao seu uso, por vezes, fora de padrões legais de trânsito. Um entregador compartilha que: *“Eu trabalhei muito tempo com a minha bike, eu trabalhei com bike toda quebrada, já. [...] Já trabalhei com bike sem guidão [...]. Ah, eu já fiz muita loucura”*.

Mais do que uma responsabilização exclusiva dos trabalhadores, o Entregador 21 explicita uma posição de convivência das plataformas frente às situações de irregularidades: *“Mas cara, vamos ser sincero, o iFood não pede nem documento da moto. [...] o iFood sabe que se não tiver isso, [...] vai ter muita gente que vai deixar de fazer [entregas] e eles têm demanda, entendeu? Então, eles se aproveitam dessa brecha e sabem muito bem disso”*.

Em meio a essa dinâmica de viração, há um sentimento de arbitrariedade quanto à atuação do Estado na fiscalização do trânsito, que teria um enviesamento contra os entregadores. Por isso, existem iniciativas de auto-organização por meio de grupos de WhatsApp e Telegram que compartilham as condições das vias e os pontos com blitzes<sup>48</sup> para que os entregadores possam ajustar seus trajetos e evitar problemas com a fiscalização. É o que conta o Entrevistado 13: *“Porque os critérios pra apreensão dos veículos são arbitrários. E se*

---

<sup>47</sup> Suprimi a enumeração dos entrevistados nas falas com conteúdo sensível.

<sup>48</sup> Retomarei esse tema no capítulo 5, ao analisar o papel dos grupos de WhatsApp e Telegram na organização da categoria.

*“você perder a moto você não tem como trabalhar”*. Essa arbitrariedade é ressaltada pelo Entrevistado 21, que questiona os horários e locais das blitzes em Campo Grande:

*Entrevistado 21: [...] Por que que não tem blitz lá nos Altos do Afonso Pena? Que é a área nobre aqui da cidade, que o pessoal vai lá para ficar postando racha de carrão. E tem blitz, tipo assim, na saída do bairro, 6 horas da manhã de segunda-feira. Sabe, é um absurdo esse tipo de coisa. E aí essa galera, tipo, atropela ciclista e faz um monte de m\*\*\* aí no trânsito e fica impune.*

Mesmo a necessidade de desviar da fiscalização é problemática, afinal coloca os entregadores em uma situação de pouca dignidade, conforme conclui o Entrevistado 21: *“A gente que está aí, tipo, lutando para ter um trabalho honesto e digno, fica tendo que desviar de blitz, sabe? Tipo assim, ficar fugindo de polícia como se fosse bandido”*. Não é a primeira vez que a aproximação do tratamento do Estado em relação aos entregadores como bandidos é mencionada neste capítulo, compondo suas demandas por tratamento digno.

A fiscalização do trânsito é um momento sensível de interação da categoria com o Estado, uma vez que ela poderia funcionar em prol de medidas de segurança para os entregadores, mas não é a interpretação do que ocorre. A presença do Estado, neste caso, é vista mais como um empecilho para a realização do trabalho da categoria do que como um viabilizador da atividade. Entendo que isso repercute nas interpretações dos entregadores quanto às prioridades das políticas públicas, mobilizado um ressentimento em relação aos atores estatais, sejam da força policial, da gestão urbana ou da política.

Os acidentes são o ponto extremo dos problemas de infraestrutura urbana e insegurança viária, combinado com possíveis atitudes inseguras da realização do trabalho de entregas, relacionadas ao deslocamento em alta velocidade. Vale ressaltar que, no Brasil, os motociclistas representaram 58,5% das internações por acidente de trânsito e 34,5% dos óbitos para o período entre 2017 e 2018. Porém, as motos representam apenas 26,9% da frota de veículos automotores no mesmo período (ABRAMET, 2021). A taxa de internação de motociclistas passou de 5,5 por 10 mil habitantes para 6,1 entre 2020 e 2021, sendo que os negros estão sobrerrepresentados nos acidentes com morte: 64,9% dos óbitos (Ministério da Saúde, 2023).

É nesse momento crucial que muitos entregadores narram o peso da ausência de apoio de políticas de seguridade para poderem se recuperar e garantir seu sustento, tema que será retomado no capítulo 6. Aqui ressalto as narrativas dos entrevistados que apontam que *“não podem parar”*, quando têm problemas de saúde. É o que explica o Entrevistado 06: *“Você fica*

*preocupado, porque a qualquer momento que você sofre um acidente você vai ter que ficar parado e não vai ser remunerado e provavelmente a sua vida financeira vai por água abaixo*". Outro entregador sofreu um período de depressão e ansiedade, no qual os remédios de tratamento eram fortes, tornando inseguro pilotar a moto. Sua médica pediu seu afastamento do trabalho, contudo, por estar com os pagamentos de MEI irregulares, ele não conseguiu o auxílio do INSS: *"Mesmo assim, eu fiquei um mês parado também. [...] Mas eu fui obrigado a continuar trabalhando em crise profunda. Mesmo, porque eu não pude, até hoje na verdade, parar e fazer o que a médica mandou: que é parar e tratar"*.

Frente à desassistência, as soluções individuais passam pela contratação de seguros e planos de saúde para se resguardarem dos riscos de sua atividade. A demanda por seguro contra acidentes é frequente nos protestos e tem sido acatada por algumas plataformas, contudo os entrevistados ainda tinham dúvidas quanto a sua abrangência e funcionamento. O Entrevistado 02 chega a questionar: *"[A plataforma] posta em mídia que cobre o motoqueiro de acidente cobre, faz tudo isso, plano de saúde, essas coisas todas. Mas quando a gente vê na prática, no dia a dia, que quando um colega nosso sofre um acidente, é totalmente diferente"*.

O procedimento das plataformas, em geral, caso ocorra algum acidente durante uma entrega, é que ele seja notificado, então a corrida é finalizada sem a necessidade de conclusão do serviço. Porém, o Entrevistado 15 compartilha: *"Já houve casos aqui de entregador ficar bloqueado por conta de um acidente"*, que ocorreu quando ainda estava com pedido na mochila. Assim, o medo dos bloqueios indevidos e a urgência da finalização das entregas leva os entregadores a optar por seguir trabalhando, se a ocorrência tiver sido leve. O Entrevistado 01 explica: *"Você cai, bate, SAMU chega, você [...] já tá melhor. Sempre que demora para chegar, você mexe a perna, não quebrou? Ah, vamos lá, [remédio] para dentro e segue a vida. Enquanto não morrer, a gente vai estar em cima de uma moto"*.

Como foi possível evidenciar ao longo do capítulo, o corre dos entregadores envolve a alta velocidade, em um vitalismo perseverante que tensiona os limites da segurança, ao mesmo tempo em que criam táticas para se virarem em relação aos acidentes e condições de trabalho (Abílio, 2021; Abílio, 2020b; Gago, 2018). Na tensão entre formas de adesão e subversão frente às imposições do trabalho por plataforma, resistências são tecidas. Existem reconfigurações experimentadas pelos entregadores, que têm potência criativa, seja para reconhecerem novas formas de identidade profissional, seja para criarem alternativas ao gerenciamento algorítmico e à infraestrutura e regulações urbanas. Seguindo a ideia do autogerenciamento subordinado (Abílio, 2021), não se trata de dizer que este seja um trabalho autônomo, afinal as

reconfigurações da produção pós-fordista se beneficiam das táticas de viração dos trabalhadores precarizados, porém, isso também não se dá de forma acrítica. Ocorre se efetiva aos moldes da razão calculadora (Gago, 2018), cuja incorporação da racionalidade neoliberal pelos grupos populares faz parte de uma condição vital que é ambígua e pode subverter e resistir à exploração. Nesse sentido, mais do que uma experiência atomizada do trabalho, entendendo que existe um compartilhamento dessa criticidade quanto às condições da categoria e das formas de viração que podem ser empregadas. Isso levará à ocorrência de inúmeros protestos espalhados pelo país e à formação de organizações para representar os entregadores, temas que serão analisados nos próximos capítulos.



## CAPÍTULO 4 – BREQUES DOS APPS: EVENTOS DE PROTESTOS E CAMPANHAS DOS ENTREGADORES POR APLICATIVOS

O contexto de expansão neoliberal e precarização do trabalho via plataformas, analisado nos capítulos anteriores, repercute na dinâmica da ação coletiva contemporânea. Dessa forma, a literatura tem identificado que a fragmentação e a individualização são características da ação coletiva (Dean, 2009; Dean, 2016; Bennett, Segerberg, 2012; Nunes, 2014) e do trabalho sob o neoliberalismo (Lipietz, 1997; Peck, Theodore, Brenner, 2009; Antunes, 2003; Harvey, 1992). Se os protestos desde a virada do século teriam essas características, a mobilização dos entregadores por aplicativos é mais evidentemente a irrupção de uma categoria que sintetiza a precarização do trabalho sob o capitalismo de plataforma. Agora em um cenário de enfraquecimento da organização sindical e de proteções de grevistas (Galvão, et al., 2019), trabalhadores por plataformas buscam outros mecanismos de articulação e resistência.

O desafio da organização da ação coletiva, típica dos movimentos sociais, está posto para a categoria. Diferente do problema do “caroneiro” nos sindicatos, conforme formulado por Olson (2002 [1965]), a questão é a mobilização de sujeitos dispersos, com longas jornadas de trabalho, poucas proteções trabalhistas e sociais e com engajamento muitas vezes fugaz. A alta responsabilização individual pela remuneração e instrumentos de trabalho pode ativar a concorrência dentro da categoria. Assim, a formação de laços de solidariedade e de identidade coletiva poderia ser dificultada por um trabalho que exige a definição de metas individuais e de cálculo (Gago, 2018). Porém, o que se tem visto é a articulação da categoria ao redor do globo (Woodcock, 2021; Neblina.XYZ, 2022; Filgueiras, Antunes, 2020). Tal falta de amparo institucional – seja pelo Estado, seja pelas empresas – faz surgir elementos de solidariedade na execução das tarefas cotidianas. O compartilhamento de vivências e a identificação de causas comuns expande esses laços para a articulação de protestos (Tassinari, Maccarrone, 2020; Lei, 2021) e atuação junto a plataformas e governos em busca de direitos. Há, portanto, uma combinação entre a formação de organizações e as articulações mais frouxas<sup>49</sup>, em grupos digitais e em reuniões locais, para a realização de ações como protestos ou diálogos mais sustentados com governos.

Um exemplo de mobilização espontânea foi a chamada “greve selvagem” dos entregadores da *Deliveroo* em Londres, em 2016: “a precariedade de suas próprias condições de trabalho permitiu que a ‘greve selvagem’ se espalhasse de forma incrivelmente rápida, sem

---

<sup>49</sup> A questão da organização da ação coletiva dos entregadores por aplicativos será analisada no capítulo 5.

necessidade de adesão à legislação que restringe a atuação sindical no Reino Unido” (Graham, Anwar, 2020 pp. 42-43). Outros, de caráter mais organizado, foram a articulação da paralisação mundial dos trabalhadores da Uber de 08 de maio de 2019 (Filgueiras, Antunes, 2020 p. 78) e os Breques dos Apps no Brasil entre 2020 e 2023 (Piaia et al., 2021; Barros, 2022; Mello, 2023; Gonçalves, 2022; Desgranges, Ribeiro, 2021). No Brasil, também têm ocorrido mobilizações que oscilam entre aquelas mais estruturadas e as mais espontâneas. Sendo assim, saímos da improvável articulação de trabalhadores precarizados sob o capitalismo de plataforma para um caso paradigmático de resistência que colocou as demandas do trabalho plataformizado em foco nos primeiros anos da década de 2020.

O presente capítulo irá realizar uma análise descritiva dos protestos realizados por entregadores por aplicativos no Brasil, entre julho de 2020 e dezembro de 2023. O marco temporal corresponde ao período em que a articulação dos entregadores ganha relevância nacional, com o 1º Breque dos Apps, em 01 de julho de 2020 (Barros, 2022), até o momento em que a coleta de protestos teve de se encerrar para ser possível fazer a análise da pesquisa. De todo modo, ocorreram protestos antes, os quais serão abordados neste capítulo como parte do contexto que precedeu o Breque de julho de 2020. Para isso, vali-me, principalmente, da pesquisa de Barros (2022), que tratou das mobilizações dos entregadores para o período de 2017 a 2021, e de Mello (2023), que estudou as manifestações de Belo Horizonte, e alguns registros do início da página do Treta no Trampo, que ocorreu em abril de 2020.

Guiada pela literatura que caracteriza os protestos realizados no Brasil (Barros, 2022; Mello, 2023; Gonçalves, 2022), é possível delimitar quatro tipos distintos de protestos dos entregadores, considerando uma classificação segundo os critérios de escala e opositores. Quanto à *escala*, existem manifestações locais e nacionais. As locais, em geral, dizem respeito a demandas e a iniciativas que seguem a conjuntura da cidade, seja quanto a seus organizadores ou quanto à ocorrência de eventos relacionados aos poderes públicos ou privados que levam à necessidade de mobilização pelos entregadores. Já os protestos de escala nacional vêm de uma articulação entre organizações de diferentes cidades que, intencionalmente, apresentam-se como fruto de unificação nacional da luta. Quanto ao critério dos *opositores*, identifiquei três atores típicos contra os quais os entregadores mobilizam suas demandas: as plataformas, o poder público (em geral, os Poderes Executivo e Legislativo) e os privados (em geral, restaurantes e clientes).

Assim, defini quatro dinâmicas de protestos que irão orientar a análise deste capítulo:

- (i) protestos de dimensão nacional;
- (ii) protestos locais relacionados às plataformas;
- (iii)

protestos locais relacionados a regulamentação e fiscalização; (iv) protestos locais relacionados a eventos de violência ou humilhação. Como costuma acontecer em propostas de classificação, essas divisões não são estanques, podendo ocorrer algumas sobreposições entre elas. Contudo, entendendo que, a partir dessas categorias, será possível evidenciar as principais dinâmicas de protesto e suas características distintas, especialmente quando se alternam a escala ou os principais opositores naquele evento de confronto.

Partindo da coleta de protestos divulgados pelo canal do Treta no Trampo para o período e outros registros da mídia, serão analisadas essas quatro dinâmicas de protestos. Para cada uma, será realizada uma reconstituição dos elementos principais das mobilizações, de forma que serão apresentadas as demandas, as performances e a interação entre os atores dos protestos. As técnicas de levantamento e sistematização serão explicadas na primeira seção, a seguir.

#### **4.1. Levantamento e sistematização dos eventos de protesto**

A análise de protestos abre uma questão a respeito da unidade de análise para observação e interpretação. Os ciclos de confronto de Tarrow (2009 [1994]; 1993) demonstram a existência de momentos de mobilização e desmobilização em torno de um tema. Eles atingem picos de confronto, nos quais não só existem mais pessoas e protestos nas ruas, mas também mais inovações nas performances, que levam a mudanças nos repertórios de confronto. Os ciclos estão em posição temporal intermediária entre uma ação de confronto, mais curta, e o repertório de confronto, que diz respeito a características mais amplas e duradouras das performances adotadas pelos atores (Tarrow 2009 [1994], 1993; Tilly 2008). Provavelmente, estamos em meio ao ciclo de protestos dos entregadores por aplicativos, cujo formato da parábola ainda é cedo para definir.

McAdam, Tarrow e Tilly (2001) propõem o uso da noção de episódios, que engloba seqüências maiores de confronto, com múltiplos processos e interações. O objetivo dos autores é conseguir comparar séries de confronto ocorridas em diferentes contextos, pensadas de forma dinâmica. Com isso, eles buscam identificar mecanismos causais e processos para a mobilização para o confronto político.

Posteriormente, Tilly (2008) mobiliza o conceito de evento de protesto para analisar a relação entre as performances e as mudanças no repertório de confronto. O autor não delimita a dimensão temporal ou espacial desse evento, mas entende que é uma unidade que permite a

descrição de atores, ações, interações, locais, demandas, performances e repertórios (Tilly, 2008 p. 27). Isso auxilia uma abordagem mais aprofundada quanto aos acontecimentos em cada ocasião, sendo possível fugir da simples contagem de ações de confronto. Na mesma obra, o autor também propõe o conceito de campanha, que “é uma série de episódios continuados e sustentados com reivindicações semelhantes sobre alvos semelhantes ou idênticos” (Tilly, 2008 p. 89). Novamente, não há exatidão quanto à duração de uma campanha, mas ela envolve maior coordenação entre os atores.

Considerando que os objetivos neste capítulo são elencar os protestos realizados pelos entregadores entre julho de 2020 e dezembro de 2023 e analisá-los de forma mais aprofundada em termos de demandas, atores em interação (manifestantes e opositores) e performances, vale a pena buscar uma unidade inferior ao ciclo de confronto ou ao episódio de confronto. Ademais, o presente estudo foge à busca de mecanismos causais para a mobilização política, de forma que o episódio de confronto também não será um conceito empregado aqui. Sendo assim, utilizarei os conceitos de evento de protesto e campanha ao longo do capítulo e na sistematização no Apêndice E.

Como qualquer conceito, no momento de uso, é necessário tomar algumas decisões operacionais. Considerando a dispersão territorial dos protestos dos entregadores, que podem breçar diferentes pontos da cidade em um mesmo dia, foi necessário definir a escala territorial e temporal de um “evento de protesto”. Assim, cada evento de protesto foi registrado em uma linha na tabela, tendo como critério territorial a cidade de ocorrência: ou seja, se houve mais do que um ponto de coleta parado em uma mesma cidade, será registrado como um único evento de protesto. E como critério temporal o dia de calendário da ocorrência da manifestação, ainda que possa ter ocorrido mais do que uma ação de confronto ao longo do mesmo dia. Por sua vez, se o protesto foi mais longo do que um dia, será considerado uma campanha. Quanto à ocorrência de manifestações articuladas nacionalmente, elas serão identificadas em uma linha na tabela e serão consideradas campanhas, devido à necessidade de coordenação entre as cidades. As campanhas estão sinalizadas em negrito no Apêndice E.

#### *4.1.1. Das fontes dos dados e do uso do canal Treta no Trampo*

Para a identificação das ocorrências de eventos de protestos e campanhas, optei por ter como fonte principal dos eventos de protestos realizados pelos entregadores por aplicativo os

registros realizados pelo coletivo Treta no Trampo, em sua página de Instagram<sup>50</sup>. E, de forma complementar, também serão usadas notícias, literatura, caderno de campo e entrevistas. O Treta no Trampo é um canal produzido por militantes de orientação autonomista, localizados em diferentes cidades do país, e que atuou no apoio às mobilizações dos entregadores por aplicativo a partir de 2020 (Barros, 2022). Especialmente a partir de vídeos, o canal busca participar dos conflitos contemporâneos referentes ao trabalho. “É para acompanhar esses movimentos reais de recomposição da classe trabalhadora contemporânea que foi criado o canal: registrar essas tretas, estimular que elas se desenvolvam e refletir sobre seus sentidos” (Trampo, 2020).

Para as intenções da pesquisa, alguns elementos importantes da forma de comunicação do canal corroboram com a decisão por utilizá-lo. Como ele busca fazer parte do conflito e da organização dos protestos, seus administradores têm inserção junto aos entregadores e conseguem captar os fluxos de mensagens e a linguagem empregada pelos “motocas”. Porém, não buscam se colocar como protagonistas da ação coletiva, mas reverberá-la por meio de sua produção audiovisual. O uso de vídeos segue justamente a característica de comunicação dos entregadores nas redes sociais, que gravam *selfies* com os chamados das paralisações. O canal reproduz e edita esses vídeos em primeira pessoa dos entregadores, convocando para as mobilizações e, depois, acompanhando a realização dos atos. Além disso, o grupo realizou produções com a captura de vídeos do cotidiano do trabalho dos entregadores no começo da pandemia (Trampo, 2020).

Com isso, o Treta no Trampo consegue acumular chamados de protestos em diversas cidades e registros esparsos dos momentos de paralisações. Os registros de vídeo permitem estimar a dimensão das mobilizações e suas performances, de forma que é possível ter uma análise mais aprofundada quanto às dinâmicas de ação coletiva empregadas, do que com o uso apenas de notícias. Além disso, por centralizarem conteúdos produzidos de forma esparsa e em diferentes cidades do país, o uso do material produzido pelo canal auxilia na abrangência nacional da presente pesquisa.

Se, por um lado, existe um ganho de profundidade na análise sobre os protestos, por outro lado, é possível questionar a opção pelo uso do canal, afirmando que o levantamento realizado não corresponde à totalidade dos eventos ocorridos e que podem estar enviesados pela preferência política dos administradores da página. Como buscarei argumentar, essas questões

---

<sup>50</sup> O perfil do Treta no Trampo (@tretanotrampo) pode ser acessado no *Instagram* pelo link: <<https://www.instagram.com/tretanotrampo/>>. Acesso em 17 jan. 2024.

foram minimizadas e não levam a problemas relevantes para a consecução do objetivo desta pesquisa e deste capítulo. Especialmente, porque o objetivo não é ter acesso a todas as manifestações realizadas pelos entregadores por aplicativos, mas, sim, conhecer suas características centrais.

Após o registro de todos os protestos divulgados pelo Treta no Trampo, adicionei oito outros protestos que identifiquei por meio de notícias ao longo da realização da pesquisa e dezoito por meio de entrevistas (Apêndice E). Foi identificada a lacuna, no caso dos protestos de dimensão nacional, referente ao #apagaodosapps, mobilização digital, em 23 de julho de 2021, e o Breque Nacional de 29 de setembro de 2023. As ações foram adicionadas ao levantamento, com base nos meus registros de caderno de campo, entrevistas e notícias. Com isso, ampliei o leque dos eventos identificados nessas categorias.

Outras medidas foram tomadas para minimizar os problemas levantados. Quanto à possível seleção enviesada de eventos de protesto divulgados, além dos critérios de verificação da coleta descritos acima, suplementando as omissões identificadas, um dado da realização da pesquisa de campo é ilustrativo de como essa questão pode estar minimizada. Como se verá, ao longo dos anos, ocorreram diversos chamados de protestos e tentativas de articulação nacional, mas não foi possível unificar a categoria em todos os chamados, ocorrendo paralisações em datas próximas, convocadas por diferentes grupos, e confusões quanto às datas “corretas” das manifestações (Barros, 2022). Foi assim, por exemplo, em 25 de janeiro de 2023 e entre os chamados de 09 de junho e de 01 e 02 julho de 2023. Mesmo que o Treta no Trampo tivesse preferências políticas em relação às distintas convocatórias, as três foram divulgadas pelo canal. Com isso, não se quer dizer que o canal é neutro – como nenhuma mídia é – mas que ele segue uma orientação de dar visibilidade aos protestos dos entregadores por aplicativo como um todo. Vale ressaltar que, comparando com perfis de outras organizações de entregadores de relevo nacional, como os Entregadores Antifascistas<sup>51</sup>, o Sindimoto-SP<sup>52</sup> ou, mais recentemente a ANEA<sup>53</sup>, a divulgação dos protestos pelo Treta no Trampo é muito mais frequente e consistente, sem depender de seu engajamento direto com o evento de protesto em questão. Tudo isso

---

<sup>51</sup> O perfil dos Entregadores Antifascistas (@entregadores\_antifascistas) pode ser acessado no *Instagram* pelo link: <[https://www.instagram.com/entregadores\\_antifascistas/](https://www.instagram.com/entregadores_antifascistas/)>. Acesso em 17 jan. 2024.

<sup>52</sup> O perfil do Sindimoto-SP (@sindimotosp) pode ser acessado no *Instagram* pelo link: <<https://www.instagram.com/sindimotosp/>>. Acesso em 17 jan. 2024.

<sup>53</sup> O perfil da ANEA (@alianca.nacional) pode ser acessado no *Instagram* pelo link: <<https://www.instagram.com/alianca.nacional/>>. Acesso em 17 jan. 2024.

corroborar com a adequação do uso dos registros do canal para o estudo da dinâmica da ação coletiva dos entregadores por aplicativo.

Por fim, durante a sistematização dos protestos, em momentos de dúvida quanto a algum registro de protesto, busquei a confirmação por meio de notícias e em outros estudos empíricos (Barros, 2022; Mello, 2023; Gonçalves, 2022; Piaia, et al., 2021; Desgranges, Ribeiro 2021). Toda a pesquisa e análise aqui realizada foi orientada pela literatura do tema, entrevistas, acompanhamento de paralisações e registros de caderno de campo, seguindo as orientações da metodologia de pesquisa interpretativa (Yanow, Scharz-Shea, 2006) delineada na introdução.

Tendo feito esses ajustes, é possível dizer que não houve omissão que prejudicasse os objetivos da pesquisa. Sendo assim, passo a explicar as etapas de levantamento e sistematização dos protestos registrados na página Treta no Trampo no *Instagram*.

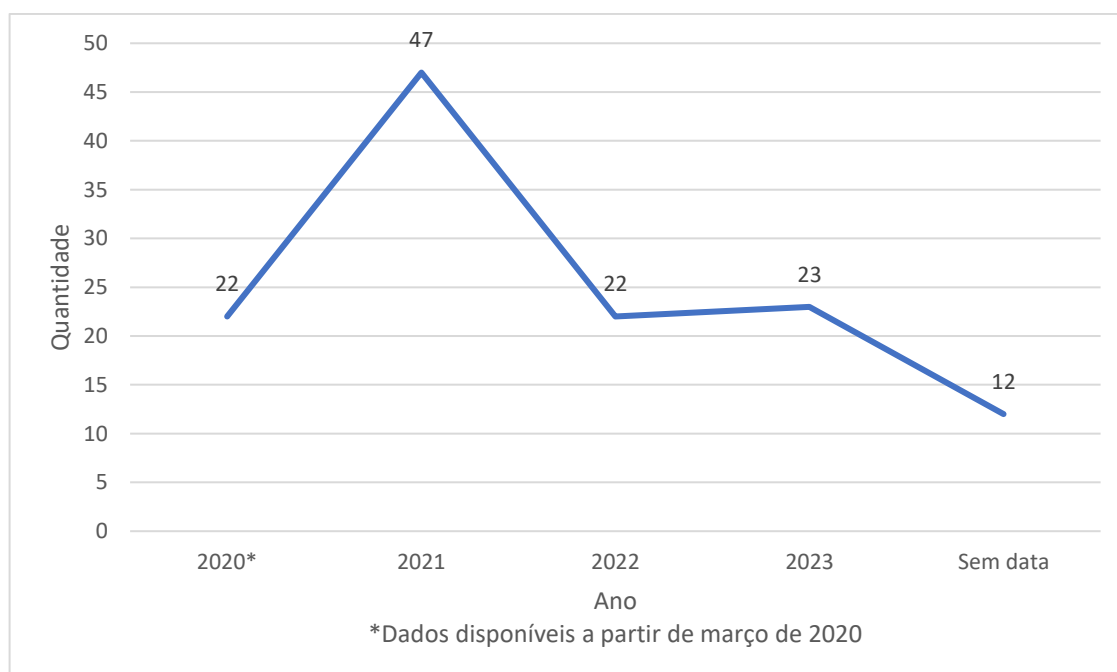
O levantamento dos protestos foi, inicialmente, realizado pela pesquisadora de iniciação científica sob minha orientação, Victória Lima, a quem agradeço. Partimos de uma construção inicial de categorias para a sistematização dos protestos, que passaram por um teste inicial pela pesquisadora nas páginas de Facebook e Instagram do Treta no Trampo, de quarenta postagens cada. Em conjunto, avaliamos as categorias e fizemos ajustes, consolidando-as para a classificação completa dos protestos (Apêndice D). Também optamos por concentrar a coleta apenas na página do Instagram, por ter sido constatado que ela estava mais atualizada e completa do que a página de Facebook. A partir daí, Victória passou por todas as postagens feitas pelo Treta do Trampo no Instagram, registrando aquelas com convocatórias e realização de ações de confronto pelos entregadores por aplicativo, classificando-as conforme as categorias definidas. O levantamento foi realizado entre 03 de abril de 2023 e 28 de maio de 2023. Posteriormente, em janeiro de 2024, eu completei o levantamento dos protestos para finalizar o período de análise até 31 de dezembro de 2023. Além disso, revisei todas as postagens e classificações realizadas por Victória, de forma a fazer eventuais ajustes e assistir aos vídeos e ler as postagens, elementos importantes para a pesquisa interpretativa e a análise aqui proposta.

Tendo consolidado o levantamento e verificado os critérios de abrangência da coleta definidos acima, foi necessário adaptar o conteúdo para a identificação mais precisa dos eventos de protesto em diálogo com as definições de Tilly (2008). Isso, porque as postagens levam à multiplicidade de entradas na planilha para um mesmo evento de protesto, afinal uma manifestação pode corresponder a mais de uma postagem. Foi necessário classificá-las em

ordem cronológica, registrando os protestos ocorridos a cada dia. Dessa forma, foi possível consolidar os registros em uma nova planilha<sup>54</sup> e realizar novos ajustes, conforme a suplementação de fontes explicada anteriormente.

Ao todo, identifiquei 101 eventos de protesto e campanhas entre 21 de março de 2020 e 31 de dezembro de 2023 a partir da página de *Instagram* do Treta no Trampo. Somando-os aos 08 eventos identificados por meio de notícias e 18 por meio de entrevistas, o presente capítulo analisa 127 protestos de entregadores por aplicativos no Brasil.

Gráfico 5: Quantidade de eventos de protestos ou campanhas registrados por ano (2020\* a 2023)



Fonte: Elaborado pela autora com base em Apêndice E.

Considerando o período em análise, identifiquei um acúmulo maior de registros de protestos no ano de 2021, com 47 eventos ou campanhas. O ano de 2020 tem dados disponíveis apenas a partir de março, sendo que registrei 22 protestos, mesmo número para o ano de 2022. No ano seguinte, que também foi o último com dados levantados, identifiquei 23. Quanto à distribuição dos protestos conforme sua classificação de escala e opositores, identifiquei: 17

<sup>54</sup> Essa planilha, mais completa, dá base para o Apêndice E, e está disponível para consulta em: <<https://1drv.ms/x/s!At6vhZRLaxTOgp90swSA7GKtobEg5g?e=7rlevM>>.



protestos de dimensão nacional, 76 de dimensão local e relacionados às plataformas, 11 locais relacionados a regulamentação e fiscalização e 23 locais relacionados a eventos de violência ou humilhação dos entregadores.

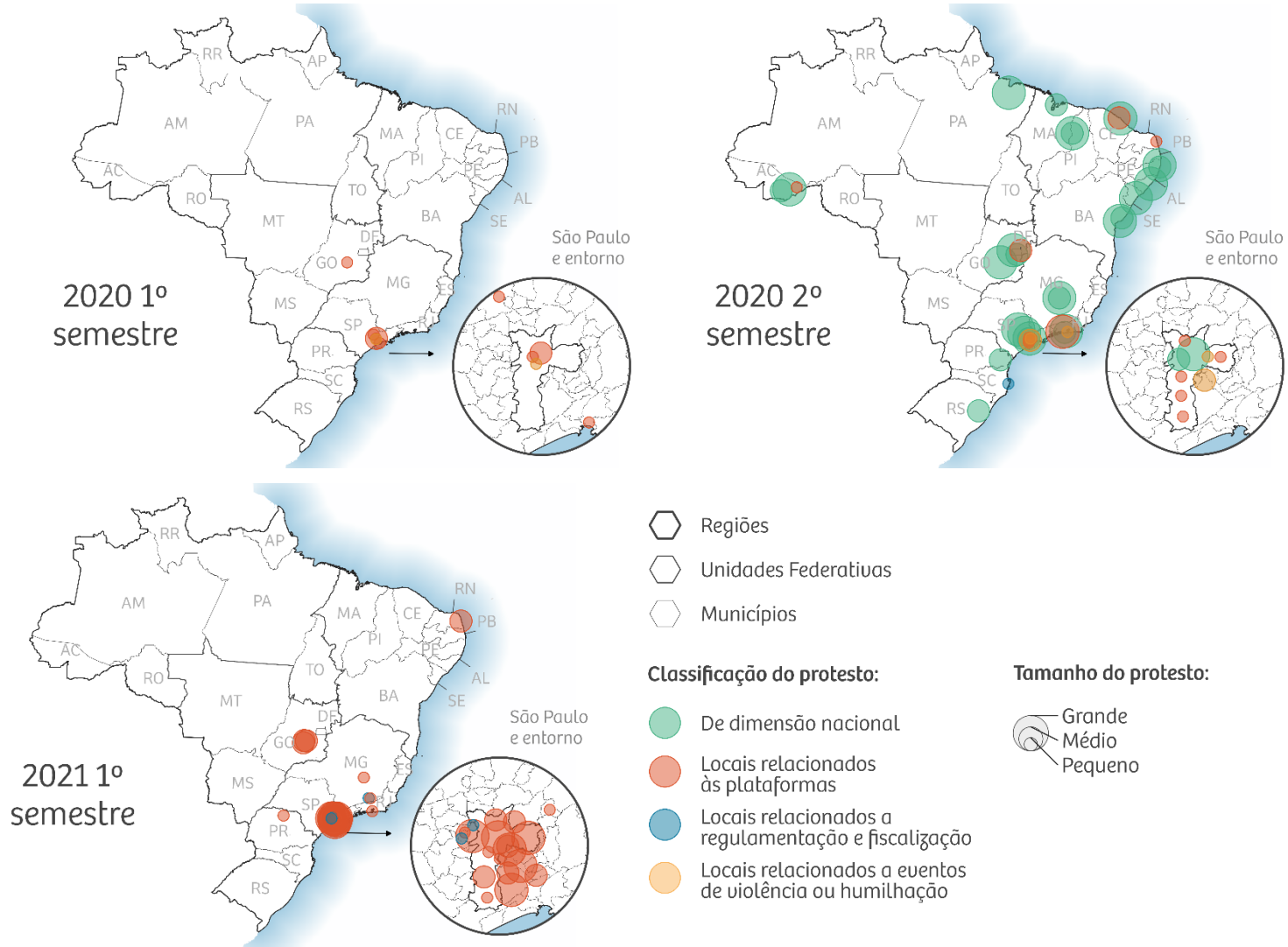
A seguir, apresento a sistematização espacial dos eventos de protestos<sup>55</sup>. A partir dos mapas, é possível identificar a ocorrência de protestos de grande escala em diversas capitais do país, seja relacionados a questões locais, seja em articulação nacional. São Paulo e entorno tiveram mais ocorrências, tanto pela centralidade econômica que tem em relação ao país, quanto por ser sede do iFood, merecendo destaque na sistematização. Ainda assim, considerando que a atividade de entregas depende da infraestrutura urbana e se alastrou nos diferentes perfis de cidades brasileiras. É interessante notar um concomitante alastramento de eventos de protesto fora dos centros econômicos nacionais, que se conectarão por meio do compartilhamento de experiências comuns da categoria e organização por comunicação digital.

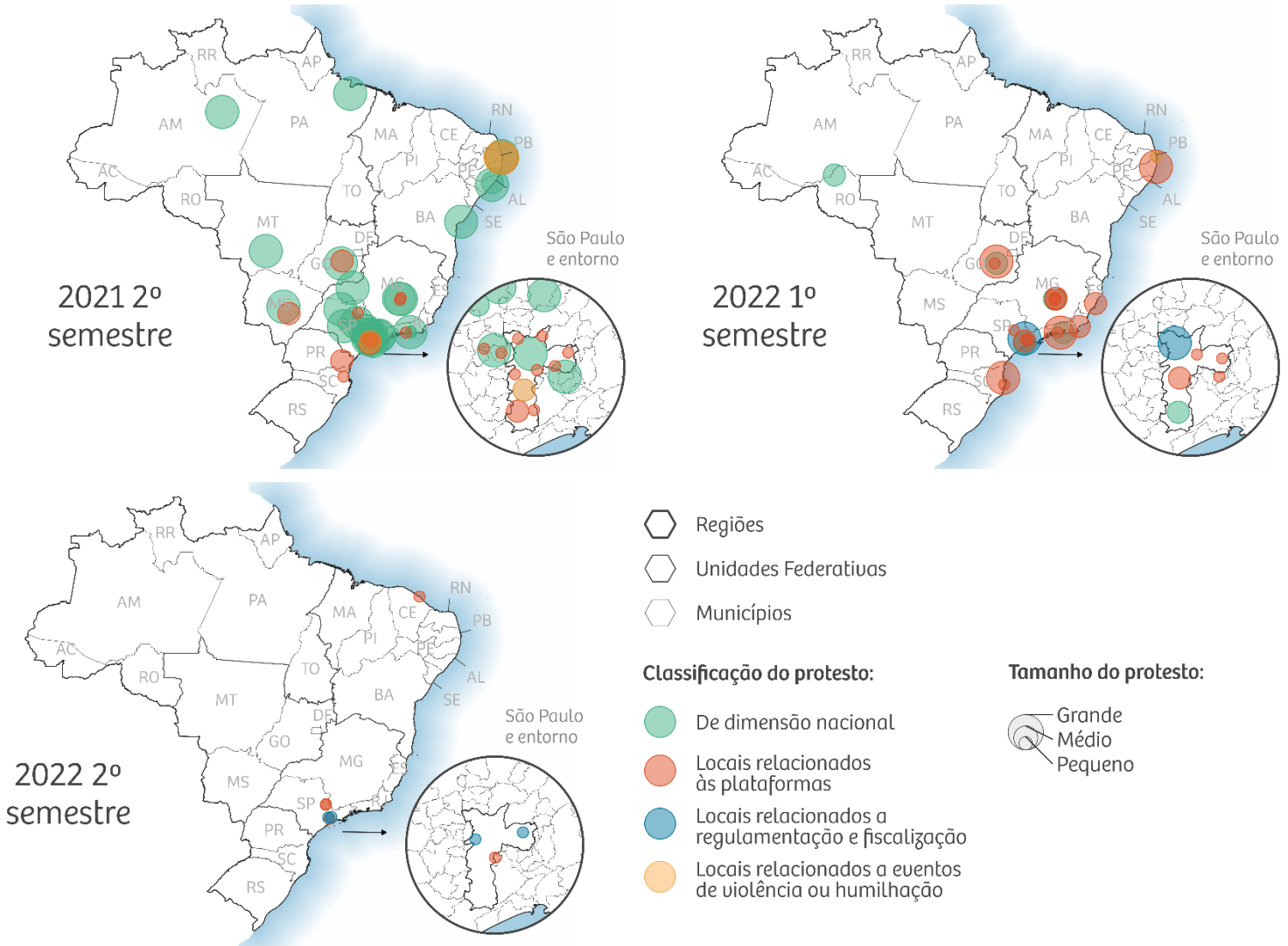
Considerando a sobreposição de eventos de protestos em uma mesma cidade, em geral em capitais, os centros das esferas que localizam o evento foram pontualmente afastados uns dos outros, para melhorar a visualização. Além disso, os breques nacionais foram registrados em cada cidade em que identifiquei a ocorrência de alguma manifestação. Esse desdobramento de registros não ocorreu na tabela do Apêndice E, por ser considerado uma campanha. Porém, para a visualização espacial, era necessário fazer essa distinção, permitindo perceber a coordenação nacional da ação nos momentos desses breques. Com isso, os mapas registram 208 pontos únicos de manifestações, que derivam da lista de 113 protestos com localização identificada no Apêndice E.

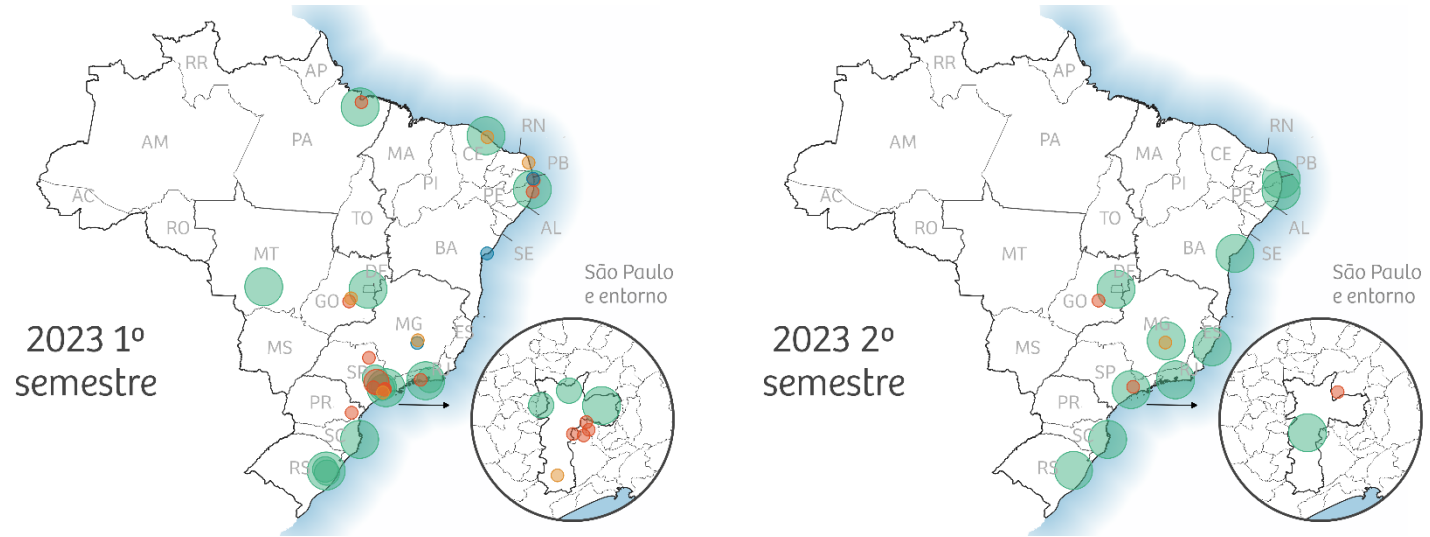
---

<sup>55</sup> Agradeço a Gabriel Borges Vaz de Melo pela sistematização dos mapas.

Figura 1: Distribuição geográfica de eventos de protesto por semestre (2020 a 2023)







- ⬡ Regiões
- ⬡ Unidades Federativas
- ⬡ Municípios

**Classificação do protesto:**

- De dimensão nacional
- Locais relacionados às plataformas
- Locais relacionados a regulamentação e fiscalização
- Locais relacionados a eventos de violência ou humilhação

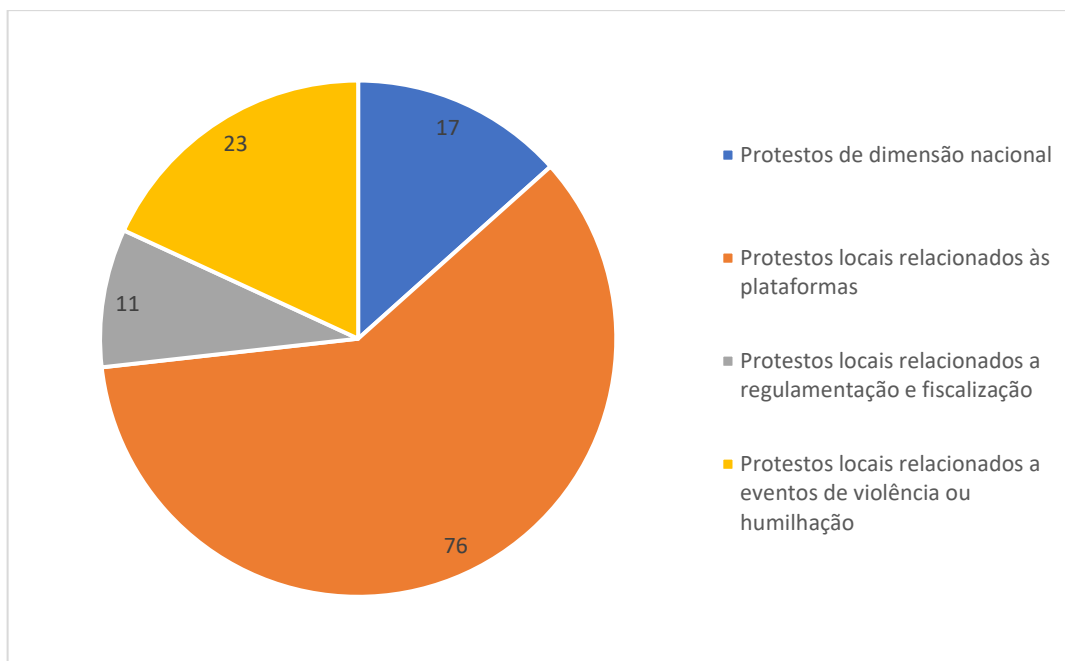
**Tamanho do protesto:**

- Grande
- Médio
- Pequeno

Fonte: Elaborado por Gabriel Borges Vaz de Melo, com base nos dados do Apêndice E.

Ainda que não seja possível afirmar que a distribuição seja representativa do total ocorrido, é significativo perceber que 59,8% dos protestos levantados ocorreu em escala local e com demandas direcionadas para as plataformas. Os protestos locais relacionados a eventos de violência e humilhação figuraram em segundo lugar, com 18,1% dos registros.

Gráfico 6: Quantidade de protestos e campanhas por classificação



Fonte: Elaboração própria com base em Apêndice E.

Quanto às demandas, ao longo do capítulo ficará evidente que existem pedidos diversos realizados pelos manifestantes, várias vezes relacionados a contextos específicos ou a características da operação dos aplicativos naquele momento, uma vez que as regras do gerenciamento algorítmico variam. Esses casos mais específicos serão apresentados durante o texto. Contudo, em linhas gerais, podem ser sistematizadas demandas como: (i) remuneração e benefícios: valor do quilômetro, taxa mínima, seguro de roubo, acidente e vida; (ii) gerenciamento algorítmico: formas de distribuição de pedidos, contra a falta de transparência e de instâncias de diálogo, por exemplo, em casos de bloqueios considerados indevidos e formas específicas sistemas de pontuação; (iii) condições de trabalho: pedidos de pontos de apoio, de infraestrutura urbana adequada e de tratamento ágil por parte de restaurantes (iv) medidas sanitárias: apoio na ocorrência de infecção, prioridade de vacinação e distribuição de equipamentos de proteção contra a Covid-19; (v) dignidade e visibilidade: pedidos de

tratamento digno por parte dos clientes e restaurantes, pedidos de tratamento humanizado por parte das plataformas, denúncias de violência e humilhação; (vi) paz no trânsito: pedidos de atenção e visibilidade para acidentes, indignação e luto nos casos de morte.

#### 4.2. Os protestos

O ano de 2020 e o 1º Breque dos Apps, no 1º de julho, inscreveram a mobilização dos entregadores por aplicativos na cena pública nacional. Antes disso, Barros (2022) identificou registros de manifestações a partir de 2017, naquela ocasião, em oposição ao serviço de entregas por aplicativo. Ainda que esta delimitação seja pouco precisa, esses primeiros protestos ainda tinham uma centralidade nos sindicatos da categoria de motofretistas, da qual muitos entregadores por aplicativos se originam. Em maio de 2018, houve registros de manifestações de “*motoboys*” em apoio à Greve dos Caminhoneiros que paralisou o país por 11 dias contra o aumento no preço dos combustíveis<sup>56</sup>, tipo de apoio entre categorias que irá se repetir no futuro.

Entre julho de 2018 e junho de 2019, Barros (2022) identificou quatro manifestações de entregadores por aplicativo no Brasil. Nesse período de aumento da plataformação da atividade de entregas, medidas específicas de sua regulamentação em nível municipal e denúncias de mortes no trânsito levaram a categoria às ruas. A quantidade de registros aumentou no ano que antecedeu ao primeiro Breque, sendo que, entre julho de 2019 e junho de 2020, o mesmo autor identificou 26 protestos em 19 cidades e 13 estados e o Distrito Federal. O foco desses protestos passou a ser maior sobre as próprias condições de trabalho dos entregadores por aplicativos, além dos acidentes e regulações municipais. Esses antecedentes fazem parte da construção coletiva do confronto político dos entregadores por aplicativo, que vinham experimentando performances, articulações entre atores, apresentação de demandas e constituição de elementos de identidade coletiva.

Vale ressaltar que, durante a pandemia de Covid-19, ocorreram diferentes formas de ação de movimentos sociais no país, que disputavam a seriedade e a urgência de medidas de isolamento social e instrumentos de redução da disseminação do vírus, sob um governo federal negacionista (Abers, Rossi, Bülow, 2021). Assim, o contexto pandêmico foi crítico para a própria sobrevivência dos entregadores, que tiveram de continuar suas atividades, vendo um aumento nas chamadas de *delivery*, diminuição de remuneração e falta de apoio das plataformas

---

<sup>56</sup> Sobre a Greve dos Caminhoneiros, ver Filgueiras e Krein (2018) e Neto (2018).

e do poder público (Abílio, et al., 2020). O primeiro registro de manifestação na página do Treta no Trampo foram reações espontâneas de entregadores em dois pontos de retirada de entregas na cidade de São Paulo, ainda nos primeiros dias da pandemia, em 21 de março de 2020. Segundo os participantes, as entregas de um McDonald's e um Carrefour estavam demorando demais para ficarem prontas, atrasando sua saída. Os entregadores, então, buzinaaram e bloquearam as entregas até terem seus pedidos priorizados.

Em seguida, foram registrados pelo Treta no Trampo 7 eventos de protesto, em 6 cidades, entre dia 20/04/2020 e o 1º Breque dos Apps, no dia 01/07/2020. Foram protestos locais, ainda que alguns tenham tido dimensão média e grande, com demandas relacionadas às plataformas, como melhores taxas. Elementos contrários ao gerenciamento algorítmico aparecem nas reivindicações, como o fim dos bloqueios indevidos e do sistema de pontuação, bem como melhor tratamento vindo das plataformas.

Esses eventos, dentre outros, demonstram o aumento da tensão no setor de entregas por aplicativo no primeiro semestre de 2020 até o 1º Breque dos Apps, que inseriu os entregadores por aplicativos de vez na cena do confronto político brasileiro. É a partir desse marco que passo a analisar os protestos sistematizados a partir da página de Instagram do Treta no Trampo.

#### *4.2.1. Protestos de dimensão nacional*

O 1º Breque dos Apps, em 1º de julho de 2020, foi um sucesso para dar visibilidade às demandas dos entregadores. A partir desse aprendizado, eles estabeleceram uma dinâmica de mobilização que envolve chamados de paralisação que se intitulam como nacionais, uma vez que buscam a adesão concomitante de diferentes cidades para uma agenda de demandas unificada. É essa dinâmica de ação que vou analisar nessa seção. Ainda que existam divergências dentro da categoria e entre as organizações que se constituíram com o tempo, é a intenção de unificação e a efetiva realização de protestos em mais de uma cidade ao mesmo tempo, que mais conta para sua classificação como nacional.

Como se verá, no caso das manifestações nacionais, a divisão dos opositores entre plataformas e governo é mais difícil. O Entrevistado 10 chegou a afirmar que: “*o breque nacional era contra as plataformas mesmo, era sempre contra as plataformas*”. Mas, como o contexto da pandemia e, posteriormente, da regulamentação do trabalho perpassam as mobilizações e as demandas dos entregadores, os governos também figuram como opositores

nesta categoria. Dessa forma, nesta seção, apresento os Breques Nacionais sistematizados em três blocos de campanhas: (i) as iniciais, que ocorreram em contexto de pandemia e inauguraram a dinâmica dos breques; (ii) os protestos de vários dias, que experimentaram uma forma de articulação entre cidades de maior duração; (iii) os breques nacionais em contexto de mudança do governo federal.

#### *4.2.1.1. Inventando os primeiros breques durante a pandemia de Covid-19*

O chamado para o 1º Breque dos Apps veio de diferentes grupos, de diferentes cidades, que se conheciam dos espaços de trabalho, de outras mobilizações ou passaram a se conhecer por meio da articulação em redes sociais digitais (Barros, 2022). Segundo o Entrevistado 01, do DF, as experiências anteriores de protestos fizeram com que lideranças de diversas cidades se conhecessem e, em 2020, passaram a articular a paralisação nacional: “*Primeiro, foi uma ideia de uma reunião nossa, né? Assim, das lideranças nacionais, que tinham um grupo na época, né, de liderança do Rio, São Paulo e tudo mais. E aí, vamos fazer uma manifestação nacional, e aí surgiu o nome*”. A divulgação dos atos se deu nos espaços digitais, como Instagram, YouTube, WhatsApp e Telegram (Desgranges, Ribeiro, 2021), além dos locais de encontro nas cidades, como pontos de coleta, de descanso e bolsões. Houve, também, trocas internacionais, via redes sociais digitais com organizações de países da América Latina, para preparar o 1º Breque, conforme registra Tonelo, Silva e Frami Filho (2022).

Dentre os grupos mais estruturados, três se destacaram na ocasião: o Treta no Trampo, os Entregadores Antifascistas e o Sindimoto-SP. O Treta no Trampo já foi descrito aqui, de forma que não será apresentado novamente. Vale apenas dizer que o canal reproduziu uma série de vídeos de convocatória para o 1º Breque dos Apps e materiais explicativos, apresentando as demandas, ações a serem empregadas no dia do breque e formas de apoio da população.

O movimento dos Entregadores Antifascistas surgiu no primeiro semestre de 2020, tendo Paulo Lima, conhecido como Galo, como liderança. A articulação começou a partir da viralização de um vídeo de Galo sobre as condições de trabalho dos entregadores por aplicativos, levando a um abaixo assinado por equipamentos básicos de proteção contra o contágio pelo coronavírus. O grupo e Galo já vinham ganhando visibilidade, participando de mobilizações relacionadas ao *Black Lives Matter* e contra o governo de extrema-direita de Jair Bolsonaro em 07 de julho de 2020. Após o Breque de julho de 2020, a visibilidade se ampliou,



inclusive ganhando mais apoio de grupos de esquerda, militantes e intelectuais (Barros, 2022; Desgranges, Ribeiro, 2021).

O Sindimoto-SP, apesar de ser centrado em São Paulo, tem relevância por representar um grupo tradicional de sindicato com base de motofretistas e tem como demanda principal a busca pelo enquadramento da atividade das entregas por aplicativos no marco legal do motofrete. Sua performance também segue elementos tradicionais do sindicalismo, como carros de som, discursos de lideranças e figuras políticas (Barros, 2022).

Ainda que com divergências, os diferentes grupos em diferentes cidades unificaram a agenda. No dia, ocorreram protestos em ao menos 22 cidades, em 16 estados brasileiros e no Distrito Federal (Barros, 2022 p. 378).

Em uma conjuntura de crise sanitária, crise econômica e desemprego, trabalhadores se viram levados a ingressar nas plataformas de entregas para conseguirem sustento, aumentando o número de entregadores cadastrados. Também aumentaram os pedidos de entregas de alimento, devido às medidas de isolamento social. Porém, houve uma diminuição do rendimento das entregas e aumento da jornada de trabalho, uma forma de tentar compensar a perda de ganhos a cada entrega (Abílio, et al., 2020). O Breque deu visibilidade para a necessidade de trabalhadores, que continuaram suas atividades independentemente da crise sanitária e dos riscos que corriam. O Entrevistado 06, de São Paulo, sintetiza a indignação: *“Pra cê ver, se chega ao ponto que a gente tem que fazer o protesto pra ter kits de higiene básico, realmente não tem condições”*. Articulando as tensões que já surgiam na categoria, com questões específicas da pandemia, as demandas se relacionavam com: (i) remuneração e benefícios: valor do quilômetro, taxa mínima, seguro de roubo, acidente e vida; (ii) gerenciamento algorítmico: mais chamadas, contra bloqueios indevidos, sistemas de pontuação e restrição de local; (iii) medidas sanitárias: apoio na ocorrência de infecção e equipamentos de proteção contra a Covid-19 (no mesmo sentido, ver Tonelo, Silva e Frami Filho 2022).

A mobilização dos entregadores em 1º de julho de 2020 foi uma ruptura do “vazio”<sup>57</sup> das cidades, que estavam sob medidas de distanciamento social devido à pandemia de Covid-19. O enxame de motos e as buzinas atravessando as ruas e avenidas se contrapunham a cenas de vias desocupadas, que eram veiculadas na ocasião. As motocadas inseriram um ritmo veloz

---

<sup>57</sup> Entre aspas, porque é sabido que as cidades não ficaram totalmente vazias, dependendo do fluxo de trabalhadores essenciais para a manutenção de suas atividades, além de terem ocorrido manifestações em torno das disputas quanto à pandemia (Abers, Rossi, Bülow, 2021).

na ação dos entregadores, demonstrando a urgência de suas demandas e o “corre” do seu dia a dia sobre as motos

E o “breque”, termo vindo do linguajar dos entregadores, no lugar de chamar a ação simplesmente de “greve”, chamou a atenção sobre as táticas possíveis de serem adotadas por trabalhadores por plataformas. Assim como em uma paralisação, breicar é parar. Mas, no breque, tanto os entregadores param de trabalhar no dia da ação e desligam seus aplicativos, quanto impedem que pedidos saiam dos pontos de entrega – o tradicional piquete. Como se trata de um trabalho distribuído territorialmente e com entregadores *online*, que podem “furar a greve” sem serem notados, o fechamento dos estabelecimentos é central para o ganho de força dos grevistas. É o que conta o Entrevistado 21, de Campo Grande: *“Então, por exemplo, marcava o dia da greve, o Breque dos App. [...] Ai tinha gente que simplesmente aproveitava esse dia para fazer a maior grana, né? E aí, no início, o pessoal tipo, começava a botar as mochilas assim na frente das lojas, né, pro pessoal não entrar”*.

Ademais, é possível distribuir a ação de fechamento de pontos de coleta com poucos entregadores, inclusive com grupos de entregadores saindo de um local que foi fechado para ir repetir a ação em outro. Ao fechar os estabelecimentos, os entregadores utilizam seu conhecimento sobre o funcionamento da atividade e os próprios fluxos da cidade para interferir na operação e ganhar níveis de barganha contra as plataformas (Mello, 2023).

A Entrevistada 17, de Belo Horizonte, conta sobre o aprendizado das performances do breque. No caso, a cidade participou da paralisação nacional de 1º de julho de 2020, com o ponto de concentração na Assembleia Legislativa de Minas Gerais, a partir de onde realizaram uma motocada. Já, no Breque Nacional seguinte, as lideranças da cidade trouxeram a tática do fechamento de estabelecimentos e pirâmides de *bags*: *“Depois [...] a gente juntou as força e fizemos breque, que foi de fechar. A gente trouxe a ideia lá do Rio de Janeiro, de São Paulo, dos menino, pegamos mais ou menos o que eles faziam e fizemos aqui também. Depois que a gente fez esse breque que fechamos as plataforma tudo”*.

Por outro lado, os fechamentos de estabelecimentos podem ser momentos de tensão dentro da categoria, ocorrendo eventos de pressão e violência entre grevistas e “fura-greves”. É o que conta a Entrevistada 04, do DF: *“Última paralisação que teve, rasgaram os pneus da moto de uma amiga minha, foram bem violento com ela, não bateram nela, não chegaram mas foi pouco, viu?”*.

Vale pontuar que, no período de articulação do 1º Breque dos Apps houve registros de pressão de OLs sobre seus entregadores para não aderirem ao movimento (Desgranges, Ribeiro, 2021). Em outros momentos, fica mais evidente a atuação das plataformas para desmobilizar os entregadores, usando desde promoções para entregas realizadas em dias de paralisação até agências de publicidade para confrontar os movimentos grevistas por meio de perfis falsos<sup>58</sup> (Levy, 2022). É o que conta, também, um entregador de Florianópolis:

*Entrevistado 03: Quando a gente fez [o Breque], teve todas essas movimentações, eles [os aplicativos] pensaram o quê? [...] Bom, vamos investir, vamos colocar o pessoal infiltrado lá, vamos manipular e tal. [...] Hoje em dia, na questão da regulamentação, está acontecendo novamente, tá? Vamos colocar umas pessoas aí e vamos distorcer isso tudo [...]. Tentaram colocar pessoas infiltradas, desmobilizar, pagando promoção.*

Ao fim do primeiro Breque, inúmeros vídeos e registros da ação haviam circulado pelas redes sociais, repercutindo positivamente entre entregadores. A mobilização ganhou visibilidade da mídia tradicional e de setores da esquerda e intelectuais (Barros, 2022). O Entrevistado 06 faz um balanço positivo sobre a manifestação: “E foi até muito bom. Ali eu acho que foi um breque que realmente expôs as condições de trabalho que a gente estava enfrentando, ainda mais por causa da pandemia”.

Figura 2: Empilhamento de bags no 1º Breque dos Apps em São Paulo.



Fonte: Rovena Rosa/Agência Brasil.

<sup>58</sup> No capítulo 6, darei mais detalhes sobre a matéria da Agência Pública a respeito do uso de perfil e páginas falsas pelo iFood para desmobilizar os entregadores, discutindo o papel das *fake news* e boatos entre os entregadores.

Os passos seguintes já foram de maior divergência entre os setores organizados, de forma que o Sindimoto-SP convocou uma manifestação local, no dia 14 de julho em São Paulo. O Treta no Trampo participou da articulação de um segundo Breque Nacional, já em 25 de julho. E os Entregadores Antifascistas focaram suas ações no Congresso Nacional, em torno do PL nº 1.665/2020, de Ivan Valente (PSOL) sobre os direitos dos entregadores por aplicativo no contexto da pandemia. Essa divergência de ação e chamados dissonantes para mobilização, segundo Barros (2022 pp. 393-395), foram recebidos com desconfiança em grupos de WhatsApp de entregadores.

O 2º Breque dos Apps, então, ocorreu no dia 25 de julho de 2020. Dessa vez, a articulação foi menor, mas ainda relevante, sendo que diversas capitais registraram adesão à paralisação (Apêndice E). As ações realizadas seguiram a experiência anterior, de concentração em pontos-chave da cidade, motocadas, bloqueios de pontos de coleta, uso de cartazes e faixas. Houve busca de apoio da população por meio de ações digitais, como o uso de *hashtags* (por exemplo: #BrequeDosAPPs e #1DiaSemAPP) e “vomitaços” em redes sociais. As *hashtags* são mecanismos de agregação de temas dispersos nas redes sociais, de forma que seu uso dá maior coesão à ação coletiva em meio digital e os “vomitaços” consistem no engajamento em postagens e perfis de opositores (no caso, todos aplicativos de entrega) com o uso de *emoticons* de vômito, demonstrando a insatisfação da sociedade com eles. Além disso, foram feitas ações de boicote, como a avaliação negativa dos aplicativos nos sistemas de *download*, deixar de seguir seus perfis nas redes sociais e não realizar pedidos de entregas. Também foi realizada a impressão de panfletos pelos entregadores e apoiadores, sendo solicitado apoio para divulgação em meio digital e também colando cartazes nas portas de casa e estabelecimentos<sup>59</sup>. Essas são formas de ação que se repetirão em outros contextos nacionais e locais, fazendo parte da modularização da ação coletiva (Tarrow, 2009 [1994]) e da sequência de aprendizados nas campanhas de protestos (Tilly, 2008). A movimentação também conseguiu articular com outros grupos, de forma que houve registros de apoio ao breque pelo Movimento dos Trabalhadores Rurais Sem Terra (MST) com marmitas no Rio de Janeiro e de profissionais de saúde em São Paulo (Oliveira, 2020).

Apesar da visibilidade, as movimentações de julho de 2020 não tiveram respostas imediatas, nem das plataformas, nem do governo de Jair Bolsonaro. Assim, ainda que tenham

---

<sup>59</sup> Por exemplo, ver “manual” de apoio da população divulgada pelo Treta no Trampo: <<https://www.instagram.com/p/CDEAiwMnIti/>>. Data da postagem: 25 de julho de 2020. Acesso em: 29 de janeiro de 2024.

surgido tentativas de articulação de outros protestos nacionais ainda em 2020, de fato o que se viu foi a realização de diversos protestos locais, inclusive durante o primeiro semestre de 2021 (Apêndice E). Os aprendizados das campanhas nacionais repercutiram nas campanhas posteriores (Tilly, 2008), de forma que os protestos mantiveram formas semelhantes de ação, variando mais em relação aos organizadores, ao contexto e, eventualmente, às demandas.

Tentando uma nova forma de mobilização nacional, conforme acompanhei em grupo de WhatsApp, os Entregadores Antifascistas chamaram para o *#apagaodosapps*, ocorrido em 23 de julho de 2021. Essa era uma proposta diferente de greve, na qual usuários de aplicativos avaliam mal as empresas de entregas nas plataformas digitais e utilizam as redes sociais digitais para dar visibilidade às demandas dos entregadores (Redação, 2021). A *hashtag* já havia sido usada antes – e voltará a ser utilizada em outras ocasiões. Mas aqui se tornou o mote da ação e a própria forma de agir, uma vez que o foco era para a mobilização *online*.

No dia seguinte, ocorreu um protesto de dimensão nacional, contrário ao então presidente, Jair Bolsonaro (PL) e uma consecução de eventos retirou o foco do conflito dos entregadores. Outro coletivo com a participação de Galo, o Revolução Periférica, preparou outra ação para o dia da manifestação nas ruas: a queima, com pneus, da estátua, de 13 metros de altura, do bandeirante do século XVII, Borba Gato. A ação foi gravada e divulgada virtualmente pelo próprio grupo. Ações iconoclastas vinham ocorrendo em diferentes países, sendo que o afogamento de Edward Colston na Inglaterra, em 2020, abriu o debate internacional quanto à forma de ação e suas conexões com a luta antirracista (Santiago Júnior, 2023). Galo assumiu a autoria da ação e foi preso, junto com sua esposa Géssica, levando a uma nova mobilização contra as prisões indevidas. Dessa forma, ainda que haja sobreposições de atores entre o *#apagaodoapps* e a queima da estátua, o debate posterior aos dois dias de ações acabou se focando no segundo tema.

Um novo breque nacional ocorreu, de fato, em 11 de setembro de 2021. Aproveitando grupos de WhatsApp, experiências de trocas entre protestos locais e nacionais e a indignação referente à morte de Vinícius Oliveira, atropelado em São Paulo, entregadores se articularam para uma nova paralisação nacional (Silva, Orrico, Menezes, 2021). A alta do preço da gasolina e a pressão inflacionária, em um período marcado pelos impactos da pandemia e da gestão federal negacionista em relação às vacinas contra a Covid-19, levaram os entregadores de volta às ruas.

Mais uma vez, as demandas giravam em torno das melhores condições de trabalho, remuneração (aumento do valor das entregas por quilômetro) e gerenciamento algorítmico (fim do agendamento, criação de código de entrega, fim dos bloqueios indevidos e mais códigos). Foram registradas ações de breque, motocadas e empilhamento de *bags* em diversas cidades, tendo ocorrido posicionamentos de solidariedade internacional por outros trabalhadores por aplicativos<sup>60</sup>. Foram registrados protestos em 23 cidades em 4 regiões do país, ficando de fora a região Sul (Apêndice E). O que mais chamou a atenção quanto a esse breque, foi seu desdobramento: a ocorrência de paralisações em diferentes cidades, de vários dias, usando uma dinâmica de “passar o bastão” entre elas, que será analisada a seguir.

#### *4.2.1.2. Protestos de vários dias com a dinâmica de “passar bastão” entre as cidades*

Com o efervescer das manifestações, os entregadores começaram a experimentar dinâmicas de protesto mais duradouras. Assim, surgiram experiências de paralisações de mais do que um dia, em que diferentes cidades aderiam à paralisação, com uma dinâmica de “passar o bastão” entre elas: a adesão de uma cidade significava que a outra poderia encerrar sua paralisação, se não imediatamente, em breve.

Foi na esteira do Breque Nacional de 11 de setembro de 2021 que a ideia começou a germinar. Diferente das outras cidades, que brecharam apenas no dia marcado, São José dos Campos (SP) continuou paralisada (Giovanaz, 2021). Os entregadores exigiam que o iFood entrasse em contato a respeito das demandas e afirmaram que só iriam parar quando a plataforma o fizesse. Suas demandas envolviam: remuneração (aumento do valor do quilômetro), gerenciamento algorítmico (fim do agendamento, fim dos bloqueios indevidos, mais códigos e maior suporte do aplicativo) e melhores condições de trabalho. A ambiguidade política da mobilização dos trabalhadores por aplicativo ficou evidente nesses dias de luta, sendo que a faixa “Motoboys unidos sem sindicato” figurou em diversos vídeos, dando sinais da preferência do grupo em não se identificar com organizações tradicionais de esquerda para a mobilização.

Os grevistas mantiveram a paralisação dos principais pontos de coleta da cidade por 6 dias, quando conseguiram retorno do iFood para uma reunião em 28 de setembro daquele ano. Até o dia da reunião, o iFood manteria uma promoção de R\$ 3,00 por entrega como medida

---

<sup>60</sup> Link para postagem do Instagram do Treta no Trampo: <<https://www.instagram.com/p/CTpOmYDAKP9/>>. Data da postagem: 10 de setembro de 2021. Acesso em 30 de janeiro de 2024.

de desmobilização da categoria (Giovanaz, 2021), o que, apesar de aumentar a insatisfação dos entregadores mobilizados, parece surtir efeitos para manter entregadores ativos no dia. Tanto a duração da paralisação, quanto o retorno da plataforma com o agendamento da reunião foram elementos inéditos dessa mobilização (Moncau, 2021a). Com a marcação da reunião, os grevistas voltaram ao trabalho, mas afirmaram que retomariam à paralisação caso as demandas não fossem atendidas. O resultado da reunião foi de um aumento de 8% no valor das corridas a partir de novembro, ou R\$ 0,08 por quilômetro rodado, avaliado como baixo, frente ao cenário de crise econômica, inflacionário e de aumentos de gasolina (Louco, 2021).

Entregadores do interior de São Paulo se organizaram, então, para paralisar no feriado prolongado de Nossa Senhora Aparecida. O plano inicial era de que a ação durasse até o fim do feriado, dia 12 de outubro, mas as cidades extrapolaram o planejado e conseguiram adesão de outras localidades também. Paulínia (SP) foi a primeira a breca, em 08 de outubro de 2021, seguida de Jundiaí (SP), no dia seguinte. Maceió (AL) ampliou a escala territorial da greve e aderiu no dia 10 de outubro. No dia 11, São Carlos (SP) integrou a mobilização e permaneceu até dia 13, enquanto isso, Paulínia e Jundiaí seguiram paralisadas até dia 14 e 15 de outubro, respectivamente. Quando as primeiras cidades começaram a se desmobilizar, novas paralisações surgiram em São Paulo e Rio de Janeiro, compondo a dinâmica de “passar bastão”. Ao invés de vermos o fim da mobilização no dia 15, vimos uma ampliação para as cidades de Bauru (SP), Niterói (RJ), São Gonçalo (RJ) e Atibaia (SP) naquele dia. No dia 17, os entregadores de Bauru encerraram a greve e os demais no dia 21. A todo tempo, os entregadores demandavam resposta das plataformas, que afirmaram que iriam realizar o diálogo de forma esparsa, até o fim daquele ano (Moncau, 2021b).

Assim, foi realizada uma jornada de 14 dias consecutivos de paralisação em oito cidades de três estados, no Brasil. Os principais registros, com base no levantamento de postagens do Treta no Trampo, foram de mobilizações de pequeno porte, com ações de motocadas, buzinaço, empilhamento de *bags* e fechamento de pontos de coleta. Como ocorreu nas experiências anteriores, o foco nos principais pontos de coleta contribui para a continuidade da ação por diversos dias, uma vez que depende de poucos atores, ao mesmo tempo que prejudica a operação do aplicativo no local.

Foram registradas tentativas de desmobilização pelas plataformas e momentos de maior tensionamento com restaurantes. Por exemplo, no dia 13 de outubro, o iFood fez uma promoção nas cidades de Paulínia e Jundiaí dando mais R\$ 5,00 por corrida realizada no horário do jantar (Moncau, 2021b). E, no dia 09 o gerente do restaurante Madero, do Jundiaí Shopping, chamou

a Polícia Militar contra os entregadores que brecavam o local. Ainda assim, a mobilização continuou (Moncau, 2023a).

Figura 3: Faixa contra restaurante Madero instalada durante paralisação dos entregadores em Jundiaí.



Fonte: Reprodução de Moncau, 2023a.

Articulados por grupos independentes de base local e meios digitais, esses breques contaram com pouco apoio inicial de sindicatos e organizações de esquerda para além do Treta no Trampo, sendo que os próprios Entregadores Antifascistas passaram a apoiar as greves já depois de dias de mobilização (Barros, 2022 p. 400). A divulgação das ações é central para dar visibilidade para os diversos dias e cidades de paralisação, demonstrando a convergência entre elas e permitindo o contágio entre as iniciativas. Assim, as postagens de divulgação realizadas pelo Treta no Trampo atualizavam diariamente o público em relação aos dias e às cidades em greve, davam concretude quanto às formas de ação e contribuía para o engajamento de mais entregadores. Cada dia era uma vitória a ser celebrada, e a adesão de novas cidades também.

Os grevistas precisavam de lidar com o problema de que um dia paralisado também significava um dia sem remuneração. A solução encontrada é típica de grupos com pouca estrutura e sem recursos financeiros próprios: pedidos de contribuição de apoiadores por meio de “vaquinhas”<sup>61</sup>. As redes sociais digitais, por outro lado, potencializam essa estratégia,

<sup>61</sup> As vaquinhas também são a solução encontrada em casos de acidentes, em que a vítima também fica sem remuneração e não tem apoio institucional (das plataformas ou dos governos) para manter seu sustento.



podendo alcançar apoiadores em diferentes localidades. Nas postagens, então, circulavam as chaves PIX com pedidos de contribuição.

O contágio entre as cidades, por mais que não seja novidade nas dinâmicas de ação coletiva, se mostra interessante no caso específico. Ao se engajarem de forma simultânea e alastrando entre as localidades, os entregadores demonstram solidariedade e coesão da categoria, a qual, mesmo com divergências, consegue unificar demandas e formas de ação. Estando ausentes organizações mais estruturadas, a dinâmica de revezamento faz com que a ação reverbere e ganhe escala, sem onerar demais um único grupo, auxiliando na sustentação da ação coletiva. Esse ganho de escala e duração da ação chama a atenção do público, permitindo mais ações de apoio, como as “vaquinhas” e “twitaços” e pedidos de avaliações negativas para as plataformas.

Ainda que a experiência de outubro de 2021 tenha sido inspiradora e demonstrado uma grande capacidade de articulação da categoria, não se repetiu outra experiência semelhante. De fato, os entregadores conseguiram paralisar por dias consecutivos em outras ocasiões (Apêndice E), mas foi de forma localizada, sem a dinâmica de passar bastão.

#### *4.2.1.3. Breques nacionais em contexto de mudança de governo*

O próximo breque de dimensão nacional ocorreu em 01 de abril de 2022, utilizando, novamente, a *hashtag* do #apagaodosapps. Foram registradas manifestações em cinco cidades (Apêndice E). Antes da data marcada, o iFood definiu um aumento de taxa que passaria a valer no dia 02 de abril<sup>62</sup>, o que foi visto pelos entregadores como insuficiente para anteder suas demandas, que também envolviam outros aspectos das condições de trabalho e gerenciamento algorítmico. A decisão também foi recebida como uma tentativa de desmobilização da categoria.

Acompanhei a realização do Breque dos Apps de 01 de abril de 2022, em Belo Horizonte, sendo que, segundo os entregadores, foram fechados os pontos de entrega de oito *shoppings* na cidade naquele dia. Pude perceber que a técnica de brechar as entregas foi realizada menos pela permanência no espaço e mais pela negociação com os *shoppings centers*. Isso não quer dizer que a negociação seja tranquila, afinal ela ocorre sob a pressão das motos e seus

---

<sup>62</sup> Link para postagem do Instagram do Treta no Trampo: < <https://www.instagram.com/p/CbU69pSrqsN/>>. Data da postagem: 20 de março de 2022. Acesso em 30 de janeiro de 2024.

barulhos em frente ao estabelecimento. Mas, após conseguirem o encerramento dos pedidos, os *motoboys* saiam do local. Parece que é mais custoso para o comércio o tumulto das motos do que ficar um dia sem entregas. Afinal, tudo parecia normal para quem estava lá após o fim da mobilização. E, os entregadores, após o fechamento de um local, poderiam partir para um novo ponto de piquete e tentar brechar mais um estabelecimento.

Figura 4: Breque de 01 de abril de 2022 em Belo Horizonte, momento de saída da manifestação da Praça da Estação.



Fonte: Acervo da autora.

No fim do ano de 2022, havia expectativa de nova mobilização da categoria, que não se efetivou: a partir do convite do então candidato eleito à presidência, Lula (PT), para dialogar sobre a regulamentação do trabalho dos entregadores por aplicativos, houve um arrefecimento da proposta de breque. A Aliança Nacional de Entregadores por Aplicativos (ANEA), composta por lideranças de diferentes cidades do país, começa a se articular a nível nacional, com intenção de participar do diálogo para a regulamentação<sup>63</sup>. A interação com o Estado por meio da regulamentação se torna um novo elemento na mobilização política dos entregadores, resultado também de uma modificação de “contexto político”, oriundo tanto das mobilizações prévias dos entregadores, quanto da mudança na presidência do país (Abers, Silva, Tatagiba, 2018).

---

<sup>63</sup> Sobre a ANEA, ver: ANEA (2023). E sobre o debate em torno do GT de regulamentação, ver capítulo 6.

Isso acaba criando divergências quanto ao calendário de protestos e quanto à própria participação na mesa de negociações, conforme analisarei no capítulo 6.

No início do ano de 2023, já havia o chamado para o Breque de 25 de janeiro, articulado por diferentes grupos locais (Moncau, 2023a). Acompanhei a mobilização para o protesto por meio de grupos de entregadores no WhatsApp e Facebook, além de perfis de Instagram e X/Twitter do Treta no Trampo, de lideranças de entregadores e do presidente Lula e notícias de jornal. A ANEA divulgou uma ata de reunião assinada por diferentes lideranças e organizações que a compõem, somando-se à convocatória dos atos do dia 25. Além das demandas já tradicionais referentes às condições de trabalho, pedia: “a participação dos líderes da Aliança no debate a ser promovido pelo Governo em relação à regulamentação do nosso setor”<sup>64</sup>. Segundo a ata, a paralisação ocorreria se o governo e as plataformas não sinalizassem diálogo sobre as demandas em até 48h. Como conseguiu uma agenda com o governo, a ANEA se retirou da convocatória do Breque de janeiro de 2023.

Porém, o chamado persistiu, devido a processos locais de mobilização e divergências em relação à tática da regulamentação, sendo repercutida pelo Treta no Trampo. Em postagem, o canal afirmou que “o certo é parar mesmo” e manteve a pauta da participação na regulamentação entre as demandas, além de pedidos relacionados à remuneração e benefícios (reajustes de taxas, apólice de seguros e volta do plano da bicicleta por R\$ 9,90) e gerenciamento algorítmico (fim das OLs e das entregas múltiplas e só chamar o motoboy com o pedido pronto)<sup>65</sup>. Dessa forma, ocorreram breques em três cidades do país (Apêndice E).

Já em junho e julho de 2023, diferentes grupos de entregadores entendiam ser necessário continuar a pressão por melhorias no setor, independente da situação do GT no governo federal (Moncau, 2023b). Cada um, a seu modo, desconfiava da efetividade da negociação: seja por faltar alinhamento político com o governo, seja por não acreditar na própria capacidade de a categoria entrar em acordo com as plataformas em uma mesa de negociação, seja por não apoiar a regulamentação em si. O protesto, então, é visto não só como instrumento de pressão sobre o GT, mas também como uma forma de buscar resultados fora da instância participativa. Contudo, os entregadores não conseguiram unificar o chamado em uma só data. Ocorreram, então, protestos nos dias 09 de junho e, depois, nos dias 01 e 02 de julho de 2023. O primeiro,

---

<sup>64</sup> A nota foi divulgada em diferentes perfis de lideranças, como no link: <<https://twitter.com/nicolassoueu/status/1612869592849780743>>. Postagem de 10 de janeiro de 2023. Acesso em: 31 de janeiro de 2024.

<sup>65</sup> Link para postagem do Instagram do Treta no Trampo: <<https://www.instagram.com/p/CnsVaaHJfhW/>>. Data da postagem: 21 de janeiro de 2023. Acesso em: 31 de janeiro de 2024.

veio de um chamado a partir de Santa Catarina e se ampliou por grupos de redes sociais digitais<sup>66</sup>. O segundo partiu de São Paulo e foi convocado pelos Entregadores Unidos pela Base<sup>67</sup>. As manifestações em datas próximas confundiram os entregadores, conforme pude acompanhar em grupos de WhatsApp e a primeira data teve maior mobilização do que a segunda. Sobre essa duplicidade de convocatórias para breques nacionais, o entregador que participou da convocatória em São Paulo analisa:

*Entrevistado 13: Eu acho que dia nove [de junho de 2023] surge como consequência da convocação do dia um e dois [de julho de 2023]. Ou seja, surge um pouco daquilo que eu te dizia, da volatilidade que tem na categoria. A necessidade, eu acho, que foi uma antecipação. Mas também produto de uma discussão contraditória de entregadores, que desconfiavam do governo, seguem desconfiando do governo e da própria Aliança.*

Por fim, quando o GT de regulamentação não conseguiu chegar a um acordo entre as plataformas e os entregadores, a ANEA voltou para a cena dos protestos, participando da convocatória de um novo Breque Nacional de 29 de setembro a 01 de outubro de 2023. A disputa na regulamentação, que envolvia outros elementos que serão analisados posteriormente, resumiu-se ao mote do breque: “Hora logada, ou nada!”. No caso, os entregadores demandavam a remuneração do seu trabalho conforme o número de horas que estão logados na plataforma (ou seja, “hora logada”), independente da realização de entregas, uma vez que estariam à disposição do aplicativo. Já as plataformas defendiam a remuneração por “hora trabalhada”, ou seja, o período em rota para realizar a entrega. A falta de consenso levou os entregadores para as ruas, buscando também pressionar o governo para se alinhar a suas demandas (Barros, 2023).

Ocorreram manifestações em, ao menos, 10 cidades (Apêndice E). Acompanhei o Breque de 29 setembro, em Belo Horizonte – a cidade não havia se mobilizado para as paralisações anteriores do ano de 2023. Mais uma vez, a mobilização envolveu chamados virtuais, empilhamentos de *bags*, motocadas e pedidos de apoio da população para boicotar os aplicativos, porém houve uma revisão de posicionamento em relação aos breques em estabelecimentos em alguns locais. É o que conta o entregador, que participou do Breque em BH:

<sup>66</sup> Link para postagem do Instagram do Treta no Trampo: < <https://www.instagram.com/reel/CrzETeWg4nS/>>. Data da postagem: 03 de maio de 2023. Acesso em: 31 de janeiro de 2024.

<sup>67</sup> Link para postagem do Instagram do Treta no Trampo: <<https://www.instagram.com/p/CuJK2xps6e/>>. Data da postagem: 30 de junho de 2023. Acesso em: 31 de janeiro de 2024.

*Entrevistado 11: Algumas cidades assim, lógico Salvador, por exemplo, fechou mesmo. Algumas regiões de São Paulo também fechou, entendeu? Outros não, foi igual BH mesmo: deixou uma galera. Ó, quem quiser trabalhar, vai. Quem achar que assim não deve trabalhar, beleza. Quer fechar junto com nós, é só deixar o aplicativo desligado. Igual foi feito aqui em BH, muita gente nem ligou o aplicativo. Foi surpreendente mesmo, porque o iFood colocou promoção de 7 reais a mais e vários estabelecimentos estavam reclamando que não tinha motoboys para pegar pedido.*

Na cidade em questão, foi escolhido o horário da manhã, o foco na repercussão da ação na mídia e a realização de motocada pelo centro da cidade até a Assembleia Legislativa, para ter alguma implicação política também. Com isso, seria possível evitar desgastes com a categoria e os manifestantes poderiam voltar a trabalhar após o protesto.

Figura 5: Breque de 29 de setembro de 2023 em Belo Horizonte na Praça Sete de Setembro, no centro da cidade.



Fonte: Acervo da autora.

A articulação nacional teve sucesso em pressionar o governo federal, que adiou a decisão<sup>68</sup> a respeito da regulamentação da atividade da categoria, ainda apostando em uma negociação entre as partes que levasse a um acordo (Felix, 2023).

<sup>68</sup> Conforme se verá no capítulo 6, o governo federal apresentou o Projeto de Lei Complementar nº12/2024 (Brasil, 2024) para regulamentar a atividade dos motoristas por aplicativo, levando a mais protestos.

Paralelamente à ocorrência de Breques Nacionais, os entregadores ganhavam experiência e capacidade de organização coletiva em escala local. Afinal, a modularização do repertório de confronto permite sua repetição e adaptabilidade em contextos diversos (Tarrow, 2009 [1994]) e os aprendizados de uma campanha alteram as campanhas subsequentes (Tilly, 2008). Dessa forma, passo a analisar as três categorias de protestos de dimensão local.

#### *4.2.2. Protestos locais relacionados às plataformas*

Nesta categoria de protestos, identifiquei aqueles que foram organizados em cidades específicas tendo as plataformas como opositoras, variando de dimensão. Suas demandas eram relacionadas às condições de trabalho, remuneração e benefícios e gerenciamento algorítmico. As demandas relacionadas à dinâmica do trabalho motivam a indignação da categoria, que se organiza localmente para buscar melhorias – independente de chamados nacionais. Em outros momentos, a conjuntura nacional motiva ações locais, como os aumentos de gasolina e as greves de caminhoneiros. Aqui, irei abordar essas diferentes dinâmicas da ação coletiva dos entregadores contra as plataformas em nível local, ainda que não tenha a intenção de descrevê-los todos.

Ao longo dos anos, ocorreram diversas mudanças, seja nas empresas atuando no setor, seja nas suas formas de gerenciamento algorítmico e remuneração. Usualmente, essas modificações ocorrem como decisões unilaterais das empresas e são comunicadas aos entregadores por meio de notificações. Eles, então, precisam de interpretar e se adaptar às modificações sem apoio significativo das plataformas (Abílio, Amorim, Grohmann, 2021; Abílio, 2020a; Woodcock, 2021). Isso contribui, ao menos, de duas formas para a construção da ação coletiva da categoria: a autorreflexividade a respeito dos impactos das medidas tomadas no trabalho e a troca entre os pares para interpretar como melhor se adequar a elas (Woodcock 2021). Esses intercâmbios ocorrem presencialmente, em grupos de redes sociais digitais e por meio de influenciadores *youtubers*, que atualizam a categoria sobre o funcionamento dos aplicativos. Eventualmente, esses ambientes também se tornam propícios para a organização de ações de confronto.

Por exemplo, em Natal (RN), ocorreu uma manifestação contra o uso de subpraças na organização das entregas na cidade. No caso, as subpraças eram utilizadas pelo iFood para dividir espacialmente a alocação de entregadores, por meio dos OLs. Haveria, então, uma prioridade na distribuição de pedidos para os entregadores de OL, sobrando menos chamadas

para os nuvens. O Entrevistado 02 conta que essa situação gerou indignação entre os entregadores nuvens: *“Então, isso impactou bastante na nossa renda, aonde a gente teve que infelizmente ir pra rua protestar a respeito de uma melhoria, a respeito de uma igualdade, não, desigualdade”*. Essa mobilização, segundo a narrativa, teve sucesso e o sistema de subpraças e prioridade de alocação de pedidos deixou de ocorrer na cidade.

As ações são modularizadas, ou seja, podem ser reproduzidas e adaptadas em diferentes ambientes (Tarrow, 2009 [1994] p. 59). Assim, paralisação de atividades, bloqueios de entregas, motocadas com buzinaços e empilhamento de *bags* são comuns nas mobilizações, realizadas por diferentes perfis de entregadores e organizações. As panfletagens e falas para coletividade, comuns na agitação de protestos tradicionais, não aparecem tanto nos vídeos e nas narrativas das entrevistas. Em geral, os panfletos ficam colados nas mochilas e baús, em vez de distribuídos nas manifestações. Os entregadores apostam mais na comunicação digital, pedindo apoio por meio de “twitaços”, “vaquinhas” e de avaliações negativas do aplicativo. A Entrevistada 09, de Natal (RN) contou a preocupação de articular com restaurantes menores para não abrirem no dia de paralisação: *“A gente avisou mais os restaurantes pequeno para não se prejudicar, porque querendo ou não prejudica muita coisa quando o entregador para, não tem para onde correr, prejudica muito estabelecimento”*, o foco da manifestação teria sido na porta dos estabelecimentos maiores.

Nos pontos de concentração ou bloqueios, também são usadas faixas. Por vezes, elas sintetizam demandas, como em: *“SIM aos códigos nas entregas, NÃO aos bloqueios indevidos”*. Outras vezes servem como palavras de ordem, como em: *“Greve geral”*, *“A guerra continua”*, *“Nossas vidas valem mais que qualquer entrega”*, *“Chega de ser chicoteado! Não somos invisíveis”*. E outras dão sinais de identidade coletiva da ação, como em: *“Motoboys unidos sem sindicato”* ou *“Entregadores em luta”*.

A demanda por melhores taxas é central e permeia a maior parte dos protestos contra as plataformas. O Entrevistado 05 explica, quanto a uma manifestação, em Rio Branco, contra o iFood, aproximadamente em 2020 ou 2021, por aumento das taxas: *“E por que a gente precisa de fazer esse protesto? Porque se não a taxa nunca vai aumentar, essa taxa nunca vai aumentar. Aí todo mundo respeitava e ajudava no protesto. Acho que esse foi um protesto muito organizado, um protesto assim que muita gente mesmo participou”*. O entrevistado conta que conseguiram o aumento da taxa demandado na ocasião.

Frente a mudanças abruptas ou a situações tidas como negativas, irrompem protestos convocados no calor do momento. Por exemplo, nos dias 27 e 28 de outubro de 2021 entregadores vinculados à Rappi bloquearam lojas em São Paulo. A mobilização, de dimensão pequena, foi em reação à concomitância entre o aumento da gasolina e a diminuição da taxa mínima de entrega de R\$5,00 para R\$3,50. No vídeo de divulgação, os entregadores estão na frente de um ponto de coleta, contando que nenhum pedido sai de lá, e cobrem os rostos com máscaras, de forma que, em geral, não é possível identificar quem fala. Um entregador diz: “*A gasolina sobe e os caras abaixam o frete? Que palhaçada é essa! Você tem que parar tudo mesmo, tem que ir para cima e parar. Qual que é? Agora vai trabalhar de graça?*”<sup>69</sup>. Eles contextualizam a indignação diante da decisão da empresa e já demonstram que estão reagindo a ela, convocando os colegas para a paralisação também.

Figura 6: Paralisação de entregadores da UberEats em Natal demandando melhores taxas, dia 16/10/2020



Fonte: Treta no Trampo<sup>70</sup>.

De forma semelhante, entregadores do Rio de Janeiro fecharam diversos pontos de coleta da Rappi, em 2022<sup>71</sup>. Eles reagem contra uma onda de bloqueios de entregas que teriam

<sup>69</sup> Link para postagem do Instagram do Treta no Trampo: <[https://www.instagram.com/p/CVIXy\\_DA4mu/](https://www.instagram.com/p/CVIXy_DA4mu/)>. Data da postagem: 28 de outubro de 2021. Acesso em 25 de janeiro de 2024.

<sup>70</sup> Disponível em: <<https://www.instagram.com/p/CGc237NnWPh/>>. Acesso em: 27 de maio de 2024.

<sup>71</sup> Link para postagem do Instagram do Treta no Trampo: <<https://www.instagram.com/p/Ci2HQ9hpm8y/>>. Data da postagem: 06 de dezembro de 2022. Acesso em 25 de janeiro de 2024.



ocorrido na semana anterior. Em Fortaleza, no mesmo ano<sup>72</sup>, entregadores de moto e bicicleta fecharam a rua na frente do maior conglomerado de comunicação do Ceará para exigir o pagamento atrasado da empresa terceirizada do iFood, SIS Moto, que havia declarado falência e não pagou seus débitos para os entregadores. E, em 2023<sup>73</sup>, entregadores de Ribeirão Preto (SP) fizeram uma paralisação contra empresa OL terceirizada do iFood, que estava com pagamentos atrasados.

Os entregadores também apostaram na dispersão territorial e na capacidade de articulação digital para propor ações de “esquentar” pelas cidades antes dos Breques Nacionais de 1º e 25 de julho de 2020 (Barros, 2022). Especialmente em São Paulo e Região Metropolitana, entregadores faziam intervenções pela cidade, empilhando *bags*. As pirâmides com as mochilas se tornaram símbolo da luta dos entregadores. Nessas ações, os manifestantes aproveitavam para conversar com os demais entregadores, colar panfletos e adesivos nas *bags* e baús das motos e gravar vídeos convocando para o Breque. Em frente a suas pirâmides, alguns entregadores falavam onde estavam, chamavam para a paralisação e apresentavam suas demandas, dando um sentido ao mesmo tempo de dispersão e contágio entre as intervenções<sup>74</sup>. A própria disseminação desses vídeos em redes sociais auxiliou na ampliação da convocatória e do sentimento crescente de descontentamento e fervilhar dos ânimos antes dos Breques.

Conectando as demandas trabalhistas, especialmente por remuneração, e o contexto mais amplo, os entregadores também se mobilizaram contra os aumentos no preço da gasolina. Afinal, se os custos do trabalho recaem sobre os *motoboys* e um insumo central, a gasolina, está ficando cada vez mais caro, sobra cada vez menos da remuneração para outros custos e para o sustento do entregador. Ocorreram, então, manifestações contra o aumento dos combustíveis.

---

<sup>72</sup> Link para postagem do Instagram do Treta no Trampo: <<https://www.instagram.com/p/Cmt0RN9OVUt/>>. Data da postagem: 28 de dezembro de 2022. Acesso em 25 de janeiro de 2024.

<sup>73</sup> Link para postagem do Instagram do Treta no Trampo: <<https://www.instagram.com/reel/Cr1xIYPAidH/>>. Data da postagem: 28 de outubro de 2021. Acesso em 25 de janeiro de 2024.

<sup>74</sup> Ver, por exemplo, postagem do Instagram do Treta no Trampo: <<https://www.instagram.com/p/CDANjjmHNBu/>>. Data da postagem: 23 de julho de 2020. Acesso em 25 de janeiro de 2024.

Figura 7: Empilhamento de bags em ação, no dia 23/07/2020, de "esquenta" para Breque dos Apps em São Paulo



Fonte: Brasil de Fato<sup>75</sup>.

Alguns desses protestos aconteceram junto com manifestações de caminhoneiros, que também se mobilizavam contra o aumento de combustíveis, como também foi registrado por Barros (2022). No dia 11 de março de 2022, por exemplo, ocorreram breques em Belo Horizonte (MG), São Paulo (SP) e Macaé (RJ) contra o aumento de combustível e bloqueio da BR em Feira de Santa por caminhoneiros. Nesse caso, a indignação é contra as plataformas e os governos. Por exemplo, em vídeo da motocada de Belo Horizonte, há um momento no qual um manifestante, na frente da Prefeitura, registra uma série de xingamentos contra o iFood e a Prefeitura, demandando a diminuição da gasolina, ainda que não seja de sua competência fazê-lo<sup>76</sup>.

Existem algumas aproximações entre a luta dos entregadores por aplicativos e os caminhoneiros, que tiveram uma mobilização surpreendente em maio de 2018, motivados pela alta do diesel e as condições precárias de seu trabalho. Barros (2022 p. 397) identificou falas em grupos de WhatsApp, no início do ano de 2021, que explicitavam essa conexão, como no caso de um entregador que falava ser necessário “ir para rua e travar tudo, igual os caminhoneiros fizeram aquela vez”. Ambas as categorias têm relações de desconfiança com as instituições mediadoras e a política tradicional, elementos que serão tratados com maior profundidade para o caso dos entregadores nos capítulos subsequentes.

<sup>75</sup> Disponível em: <<https://www.brasildefato.com.br/2020/07/23/entregadores-de-apps-realizam-ato-em-sp-para-anunciar-paralisacao-nacional-do-dia-25>>. Acesso em 27 de maio de 2024.

<sup>76</sup> Link para postagem do Instagram do Treta no Trampo: <<https://www.instagram.com/p/Ca-8K-fr9mE/>>. Data da postagem: 11 de março de 2022. Acesso em 25 de janeiro de 2024.

#### 4.2.3. Protestos locais relacionados a regulamentação e fiscalização

Uma temática que também mobiliza os entregadores são as medidas de regulamentação e fiscalização da atividade nos municípios. Aqui, a categoria de análise envolve as manifestações locais cujos opositores são o poder público, em geral dos poderes Executivo e Legislativo locais. Considerando que a atividade das entregas por plataformas não foi regulamentada a nível nacional, alguns municípios começaram a ter a necessidade de criar parâmetros legais para o serviço. Além disso, empenham forças policiais para fazer a fiscalização do trânsito. Ainda que existam setores do motofrete e sindicatos que demandam a inclusão do serviço por aplicativos na regulamentação vigente (Brasil, 2009), que envolve treinamento, critérios de idade e habilitação e equipamentos de proteção obrigatórios, as medidas de regulamentação costumam encontrar resistência dentre os entregadores.

Ainda antes das postagens do Treta no Trampo, no dia 25 de julho de 2019 ocorreu, em Belo Horizonte, uma mobilização contrária à tentativa do poder público municipal de enquadrar a atividade das entregas por aplicativos dentro da legislação vigente, no caso, a Lei Municipal nº 10.220/2011 (Belo Horizonte, 2011). Identificada como uma mobilização contra as placas vermelhas, os entregadores argumentavam que sua atividade era diferente dos motofretistas, sendo contrários à criação de barreiras de entrada no serviço mediado por aplicativos. Segundo a Entrevistada 17: *“Eu lembro que a gente fez um encontro lá na Praça do Papa [...]. A gente juntou todo mundo, descendo pra Câmara [de Vereadores] lá na Andradas e conseguimos”*. Ao chegarem à Câmara Municipal, pressionaram com as *bags*, motos e buzinas para serem recebidos pela presidente da Casa. Após reunião, firmou-se o compromisso de estudar uma regulamentação específica, que fosse mais adequada para as características do setor (Vale, 2019; Mello, 2023) – até hoje a atividade não foi regulamentada no município. Essa experiência de mobilização, segundo Mello (2023 p. 55), foi importante para dar início à organização dos entregadores na cidade.

Com a chegada da operação dos aplicativos com serviço de transporte de passageiros por moto, vários entregadores passaram a atuar, também, nessa modalidade. Isso levou a uma nova necessidade de regulamentações municipais e outros eventos de protestos locais. Por exemplo, no dia 20 de junho de 2023<sup>77</sup>, entregadores de João Pessoa (PB) foram em motocada até a prefeitura pressionar para não ter uma regulamentação prejudicial às atividades, ou mesmo

---

<sup>77</sup> Link para postagem do Instagram do Treta no Trampo: <<https://www.instagram.com/p/Ctwo3ZCxoR9/>>. Data da postagem: 21 de junho de 2023. Acesso em 26 de janeiro de 2024.

para que não houvesse a proibição do serviço na cidade. De forma semelhante, um entregador de Belo Horizonte contou sobre a manifestação ocorrida em 14 de fevereiro de 2023 contra a tentativa de proibição da atividade até que a Câmara Municipal regulamentasse o transporte de passageiros por aplicativos de moto.

*Entrevistado 11: Eu entrei em contato com vários motoca de outros estados, no qual que eles conseguiram reverter a situação, né? Perguntei para eles como é que foi, se eles conseguiram. Ai eles falaram: a gente manifestou mesmo, com a galera, e fomos na rua pedindo apoio para a população e uso do serviço. Então pensando nisso aí, eu bolando, também falei: ah, vamos fazer uma bagunça aqui. Ai eu surpreendi com o número de motoboys que foram, né?*

Novamente, a chegada à Câmara Municipal foi com o grupo em motocada, buzinando e pressionando para serem recebidos. O presidente da Câmara recebeu-o grupo e firmou o compromisso de que a atividade não seria proibida pela casa e que ocorreriam futuras reuniões para debater o tema (CMBH, 2023).

Figura 8: Entregadores protestam em frente à Câmara Municipal de Belo Horizonte, dia 14/02/2023.



Fonte: Bernardo Dias, CMBH (2023).

Por sua vez, as blitzes e apreensões de moto também figuram nas reivindicações dos entregadores. Em Florianópolis (SC) ocorreu uma manifestação contra a atuação da Polícia Militar (PM) nesse tema, entendida como exagerada. Segundo a postagem do Treta no Trampo,

ela teria de bater meta de apreensão de motos, levando a um excesso de apreensões. Argumentam que “Não tem nem tempo para arrumar o que tiver irregular, já tão apreendendo na hora!”<sup>78</sup>. O protesto foi realizado em 23 de setembro de 2020, realizando concentração e travando o trânsito da cidade. Para a surpresa dos entregadores, a PM fez uma blitz no próprio protesto, desmobilizando o grupo.

Essa foi a causa, também, da organização de uma manifestação em Campo Grande, conforme afirmou o Entrevistado 21. Vale a pena recontar os eventos referentes a esse protesto, narrados por ele, uma vez que explicita a relação repressora das forças policiais contra a categoria. Na ocasião, entregadores por aplicativo da cidade decidiram organizar uma manifestação, por um tratamento mais digno da sociedade, como um todo, em relação à categoria. Seguindo procedimentos legais, os organizadores registraram o protesto e seu trajeto nas instâncias adequadas, mas pediram apoio de um vereador para poderem ter “*uma trégua para a gente fazer o nosso movimento*”. Ou seja, para que o vereador dialogasse com as forças policiais e não houvesse multas e apreensões durante a manifestação, afinal, “*a gente estava fazendo um negócio legítimo*”.

O político teria dado a palavra dele de que a manifestação ocorreria tranquilamente, contudo a polícia de trânsito esteve presente na manifestação: “*Aí, o pessoal que estava sem retrovisor, [ela] já queria aplicar multa [...]*”. O efeito foi de desmobilizar parte da categoria, que foi embora; e de aguçar a revolta daqueles que ficaram. “*Aí a gente mesmo falou, ‘ah, quer saber que se f\*\*\* filho’. Vamos começar a fazer bololô e randandan*<sup>79</sup> e esses caras estão de sacanagem com a gente e vamos ensurdecer eles”. O entrevistado lamentou que, quando estavam chegando perto do ponto de dispersão, viram que mais viaturas da polícia os esperava junto com veículos da mídia. Isso levou a uma debandada maior do protesto e a uma cobertura midiática mais fraca. O entrevistado conclui que: “*foi uma facada nas costas*”.

Esse caso é interessante, porque apresenta uma frustração com os representantes políticos e um desejo de poder realizar um direito de cidadania, que é se manifestar, sem precisar se preocupar com a repressão estatal. De um lado, eles buscavam fazer a manifestação dentro das regras, ao avisar a própria força policial quanto ao trajeto e realização da motocada. Contudo, precisavam de permissão da para a circulação das motos a fim de realizar o protesto. Afinal as motos são elementos essenciais de identidade da categoria e as motocadas são parte

---

<sup>78</sup> Link para postagem do Instagram do Treta no Trampo: <https://www.instagram.com/p/CFiQz9tH6mX/> >. Data da postagem: 24 de setembro de 2020. Acesso em 26 de janeiro de 2024.

<sup>79</sup> Barulhos altos dos escapamentos de motos.

importante de seu repertório de confronto. Se elas estavam dentro do padrão legal, não era relevante naquele momento, em um protesto que pedia tratamento digno para a categoria. A ironia como um todo é que esse tratamento digno não foi dado ao longo da própria manifestação, reforçando o poder repressor do Estado sobre a categoria.

As manifestações locais com o poder público como opositor ocorrem mais em espaços que representam os poderes Executivo e Legislativo, como as prefeituras e câmaras municipais. O fechamento de trânsito, característico de passeatas, também foi empregado aqui. Duas placas estampadas Greve Contra as Blitz, de 27 de maio de 2022, em São Paulo, sintetizam o conflito: “Já imaginou o Brasil sem *motoboy*?” e “Não sou ladrão”<sup>80</sup>. O tensionamento em relação a iniciativas de regulamentação e fiscalização demonstra uma apreensão quanto à perda de elementos característicos da atividade, como a facilidade de entrada na plataforma, e uma percepção de exagero nas iniciativas. Haveria uma percepção de violência voltada especificamente para a categoria dos entregadores, pouco valorizada não só pelas plataformas, mas também perseguida pelos governantes e policiais. Essa percepção ocorre, também, no que diz respeito à relação com os demais atores privados, conforme será tratado na seção a seguir.

#### *4.2.4. Protestos locais relacionados a eventos de violência ou humilhação*

Eventos de discriminação, violência no trânsito, humilhação e agressão, por restaurantes e clientes, ocorrem no cotidiano do trabalho dos entregadores por aplicativo. Muitas vezes, eles são registrados em vídeos e compartilhados pelas vítimas, gerando comoção na categoria. Outras vezes, são lesões e fatalidades devido a ocorrências no trânsito, que levam a protestos ou pedidos de apoio financeiro. Esta é a última categoria de protestos identificada, referente a ações em nível local, tendo atores privados (especialmente restaurantes, clientes e motoristas) como opositores.

Em geral, as manifestações são organizadas de forma a reagir contra um evento específico de violência ou humilhação, chamados de “bololôs”. Os entregadores se organizam para voltar ao local onde ocorreu a agressão, a fim de demonstrar solidariedade e força da categoria. Conforme explica o Entrevistado 08: “*Tem coisa que a gente não tolera e a turma se junta e vai lá buzinar, chama a imprensa e pronto*”.

---

<sup>80</sup> Link para postagem do Instagram do Treta no Trampo: < <https://www.instagram.com/p/CeGzEhmngxv5/>>. Data da postagem: 21 de junho de 2023. Acesso em 26 de janeiro de 2024.

Esse tipo de protesto aponta para uma reconfiguração do repertório de confronto contemporâneo. Conforme a análise histórica de Tilly (2008; 1995), os repertórios de confronto mudaram intensamente entre o século XVIII e XIX. As performances disponíveis no repertório passado eram:

paroquiais, ao se concentrar em alvos locais e se basearem em grupos locais, ao invés de segmentos locais de grupos organizados regional ou nacionalmente; particulares, por terem formas altamente diferenciadas de ação, conforme grupos, situações e localidades; e bifurcada, ao se dividirem entre ação direta para demandas locais e ação mediada por dignatários e pessoas poderosas no que diz respeito demandas mais distantes (Tilly, 2008 p. 43)

No mesmo sentido, a partir dos históricos de revolta popular até fins do século XVIII, Tarrow conclui: “Nesses conflitos em torno de pão, crença, terra e morte as pessoas comuns tentavam corrigir abusos imediatos ou se vingar daqueles aos quais se opunham, através de rotinas de ação coletiva que eram diretas, locais e inspiradas por suas reivindicações” (Tarrow, 2009 [1994] pp. 54-55). A mudança de chave no século XIX, no contexto de formação do Estado Moderno e dos movimentos sociais é identificada por esses autores, leva à modificação de performances disponíveis no repertório de confronto para se tornarem mais cosmopolitas, modulares e autônomas.

Seguindo Mendonça e Bustamante (2020), protestos contemporâneos têm indicado uma combinação entre ambos os repertórios estudados por Tilly e Tarrow. Estaríamos vendo, então, as formas de ação diretas, provincianas e particulares junto com as cosmopolitas, sustentadas e modulares. Retomar os locais onde ocorreu a violência, realizar ações de retaliação contra agressores, indo até suas casas ou espaços de trabalho, e buscar soluções por meio de “vaquinhas” apontam para essas performances mais localizadas e do “nós por nós”: na ausência de amparo institucional, os entregadores só se têm uns aos outros. Isso e o acesso a redes virtuais de comunicação que conseguem amplificar a demanda do local para escalas maiores, a partir do compartilhamento de vídeos e postagens, criando um sentido de identificação da categoria de forma abrangente com as reivindicações e violências locais.

Por exemplo, em 30 de abril de 2023, um entregador foi “detido” por um segurança do *shopping Midway Mall*, em Natal (RN), por ter entrado no estabelecimento depois do horário autorizado para retirada das entregas. O segurança o levou para uma “salinha branca”, que já era conhecida por outros entregadores, e o deixou lá por duas horas, sem poder sair. Em vídeo divulgado pelo Treta no Trampo, a vítima falou: “mas a questão em si, também, é com a classe

trabalhadora, porque a gente só tá entrando aqui atrás de uma entrega, não é pra passeio. A gente tá ali pra pegar um pedido que esteja pronto e nesse sentido de ver que algumas pessoas entraram e outras pessoas são negadas de entrar”<sup>81</sup>. Os entregadores, solidários e se identificando com a situação, inclusive porque outros já tinham conhecido a referida salinha, manifestaram sua indignação na frente no *shopping*, com suas motos e buzinas.

Também ocorrem casos por agressão de clientes. Segundo as regras do aplicativo, os entregadores não são obrigados a entrar nos condomínios para finalizar a entrega, devendo realizá-la na portaria (iFood, 2022). Porém, alguns clientes exigem que o *motoboy* entre, o que eventualmente leva a conflitos, como o registrado em São Paulo, em março de 2023. Na ocasião, um entregador foi agredido por quatro moradores em um condomínio, por não ter entrado no prédio para realizar a entrega. Em resposta, entregadores manifestaram na porta de onde ocorreu a violência, buzinando e fechando o trânsito<sup>82</sup>.

Longe de serem casos isolados, esses eventos demonstram uma estrutura violenta do trabalho precarizado dos entregadores. A herança colonial-escravista na formação de um setor de serviços informal, baseado em mão-de-obra negra, pobre e periférica, reverbera no tratamento dos particulares frente aos entregadores. As cenas de agressão não podem ser descontextualizadas da sua ocorrência em espaços privados – ou na sua fronteira, nas portarias de prédios e condomínio – nos quais seus proprietários ou aqueles contratados para manter a propriedade privada se sentem no direito de agir de forma violenta. Teresa Caldeira analisa a disseminação dos enclaves fortificados nas metrópoles brasileiras como parte de uma mudança das formas de segregação das cidades e, portanto, de suas relações sociais. Os enclaves fortificados seriam “espaços privatizados, fechados e monitorados para residência, consumo, lazer ou trabalho” (Caldeira, 1997). Os condomínios privados, prédios murados e *shoppings centers* seriam símbolos dessa nova forma de *status*, que reforça hierarquias sociais ao buscar, inclusive, se isolar da heterogeneidade e dos conflitos da vida na cidade. Porém, seus moradores e usuários continuam dependendo da mão-de-obra pobre que acessa esses espaços para prestar serviços, submetidos a forte controle e instrumentos de segurança privada, realizada, também, por trabalhadores mal pagos.

---

<sup>81</sup> Link para postagem do Instagram do Treta no Trampo: <<https://www.instagram.com/reel/Cr4KZpPA1dB/>>. Data da postagem: 05 de maio de 2023. Acesso em 26 de janeiro de 2024.

<sup>82</sup> Link para postagem do Instagram do Treta no Trampo: <<https://www.instagram.com/p/CqHVG5NDeI1/>>. Data da postagem: 22 de março de 2023. Acesso em 26 de janeiro de 2024.



Nos enclaves fortificados, “criam-se então ilhas de privilégio legal, socialmente consolidadas. Para os problemas “internos” aos condomínios, a legislação e as instituições públicas são dispensadas; já para os “externos”, são acionadas” (Andrés, 2021). Diferente do ideal liberal-democrático da cidade moderna aberta – nunca concretizado –, baseado na igualdade universal, o modelo dos enclaves fortificados incorpora o tipo de hierarquia social em que às classes médias e altas não é cabível a aplicação universal das leis (Andrés, 2021; Caldeira, 1997). Inclusive, o avanço do modelo de *smart cities* pode apontar para um aprofundamento dessas arbitrariedades, tendo em vista sua distância em relação a instrumentos democráticos e ao comum (Alves, 2018). Assim, nesses espaços, o entregador não está submetido às regras das plataformas, ou mesmo do Estado, mas, sim, aos interesses e regras privadas de seus moradores. Estes, então, sentem-se autorizados a impor procedimentos próprios, mecanismos de controle e até instrumentos de ameaça e coerção para garantir a prestação de serviços que satisfaça suas demandas pessoais.

A reação dos entregadores acaba ocorrendo também em escala localizada e “pelos próprias mãos”, sem passar por mediações estatais ou das plataformas. Alguns entrevistados narraram a participação em bololôs. O Entrevistado 21, contou de uma vez em que um cliente, ex-policia militar: *“bateu num guri [...] na frente da casa dele, porque demorou o pedido. [...] Ai no mesmo dia, o pessoal começou a soltar nos grupos. E aí todo mundo foi lá, fizeram um bololô, um randandan na frente da casa do cara [...], o cara ficou p\*\*\*, aí saiu armado”*. Apesar da agressividade, não ocorreram mais eventualidades e o protesto se dispersou.

Porém, esse tipo de mobilização pode ter maior acirramento das práticas de confronto, conforme contou o Entrevistado 08. Durante um bololô contra uma agressão de um cliente a um entregador, *“os entregadores jogaram bomba numa casa de uma pessoa quebrou o portão, tinha criança dentro, bebê, foi o maior, quebra-quebra”*. Por outro lado, a visibilidade que esse tipo de protesto ganha na comunidade local e na imprensa é apontada pelo mesmo entregador como um ponto positivo, que levaria a uma maior conscientização dos restaurantes: *“Como passa muita coisa na imprensa sobre isso, os restaurantes começaram a dizer não, agora a gente vai ter que mudar isso aqui. Ai melhorou, assim, melhorou na marra, melhorou na marra, teve que melhorar na confusão mesmo”*.

Por sua vez, a violência no trânsito é uma questão frequente, sendo que os acidentes e mortes também mobilizam a categoria. Existe uma desresponsabilização no tratamento da violência ocorrida no espaço público, tanto do poder público nos papéis de fiscalizador e planejador urbano, quanto das plataformas em relação à mão de obra que contrata. O ritmo

imposto pelo trabalho de entregas e a necessidade de cumprir as rotas da forma mais rápida possível aumentam a periculosidade da atividade. Isso se soma a um cotidiano de agressões no trânsito que têm os motoqueiros uma das vítimas preferenciais. Essas pessoas periféricas, que têm na moto não só seu instrumento de trabalho, mas uma alternativa relativamente barata de locomoção, têm maior risco de acidentes. Ainda assim, a falta de regulação leva à desresponsabilização das plataformas e do poder público frente aos casos de acidentes e mortes.

No Rio de Janeiro (RJ), em julho de 2020<sup>83</sup>, um entregador sofreu um acidente durante uma entrega do iFood e teve que passar por uma cirurgia, ficando impossibilitado de trabalhar. Não houve assistência da plataforma, de forma que os entregadores se organizaram para levantar recursos para o sustento do acidentado por meio de “vaquinha”, divulgada nas redes sociais digitais. Esse tipo de mobilização para levantamento de recursos ocorre com alguma frequência em grupos de WhatsApp e Telegram, tendo em vista a falta de amparo pelas plataformas e pelo poder público.

Eventualmente, esses acidentes levam à morte, o que enseja manifestações de luto. Nessas, a vulnerabilidade dos entregadores e a dor coletiva pela perda de um par ou familiar são visibilizadas. No dia 02 de julho de 2021<sup>84</sup>, ocorreu uma manifestação por justiça para Vinícius de Oliveira, que foi atropelado e morto no dia 27 de junho por Danielle Diniz, cujo veículo arrastou uma série de motos e também feriu outro *motoboy*. A manifestação, articulada em grupos de WhatsApp e redes sociais digitais se concentrou no local do acidente e depois partiu para a frente do prédio de Danielle. Lá, havia a presença da polícia, e os entregadores gritaram por justiça e fizeram uma oração. A indignação se espalhou por outras cidades no Brasil, sendo que protestos posteriores, como os do dia 04 de julho em Goiânia, apoiou o caso de Vinícius e o *youtuber* Ralf Mt repercutir ao vivo a manifestação. Essa indignação contribuiu para a articulação de um novo breque nacional em 11 de setembro de 2021 (Silva, Orrico, Menezes, 2021).

No dia 10 de setembro de 2021, o entregador Kelton Marques foi atropelado e morto por um carro em alta velocidade em João Pessoa (PB). Foram realizados, ao menos, dois protestos para cobrar justiça e exigir segurança para a categoria. Há uma conexão entre a demanda de melhores condições de trabalho, que envolve a segurança no trânsito, e a

---

<sup>83</sup> Link para postagem do Instagram do Treta no Trampo: <<https://www.instagram.com/p/CCy4YptnbYX/>>. Data da postagem: 18 de julho de 2020. Acesso em 26 de janeiro de 2024.

<sup>84</sup> Link para postagem do Instagram do Treta no Trampo: <<https://www.instagram.com/p/CQytQ7VH7Ep/>>. Data da postagem: 01 de julho de 2021. Acesso em: 05 de fevereiro de 2024.

valorização da própria atividade dos entregadores, que entendem que arriscam a vida para fazer seu trabalho. Nas faixas, dizeres de luto “Eterno Kelton”, “Saudades” se misturam com reivindicações “Queremos justiça” e “Paz”<sup>85</sup>.

O Entrevistado 06, de São Paulo, conta de uma manifestação performática que participou para denunciar as mores dos trabalhadores: “*a gente pegou [...] o capacete, colocou, fizemos uma encenação de um motoqueiro morto na porta do iFood assim. Colocamos algumas tintas, vermelhas e começamos a protestar ali no microfone explicando, conversando*”. Segundo ele, a manifestação serviu para denunciar “*a precarização, as cenas que a gente tava, que estão ocorrendo diariamente em todo o Brasil, que os motoboys estão morrendo e tal*”.

“A morte tem o poder de liberar emoções violentas e unir pessoas com pouca coisa em comum, a não ser sua dor e solidariedade” (Tarrow, 2009 [1994] pp. 57-58), sendo que as manifestações devido ao luto faziam parte do repertório de confronto precedente, mas “foi apenas no século XIX, no contexto de movimentos formados com outros propósitos, que os funerais começaram a ser ocasiões para uma mobilização sustentada contra autoridades” (Tarrow, 2009 [1994] p. 58). Assim, as manifestações devido a ocasiões de morte trazem essa combinação de repertórios (Mendonça, Bustamante, 2020): por um lado, são reações localizadas em ocasiões específicas; por outro lado, podem transpor a revolta paroquial e se conectar a demandas mais amplas e fortes contra as plataformas e governos.

### **4.3. Dinâmica de interação entre campanhas e aprendizados coletivos**

Tendo analisado as mobilizações dos entregadores em protestos, é possível perceber que há uma dinâmica interativa de aprendizado de ação de confronto. A experiência de protestos locais leva à articulação do primeiro Breque Nacional e, a partir daí, os outros Breques Nacionais repercutiram em diferentes convocatórias de paralisações nacionais e locais. Ao longo do período analisado, ocorreu uma dinâmica de compartilhamento de experiências entre as campanhas nacionais e eventos de protestos locais (Tilly, 2008). Mais do que eventos pontuais de confronto político, as campanhas têm a capacidade de transformar elementos da estrutura de oportunidade política, dos modelos de performances disponíveis no repertório de

---

<sup>85</sup> Link para postagem do Instagram do Treta no Trampo: < <https://www.instagram.com/p/CUGbIThpULV/>>. Data da postagem: 21 de setembro de 2021. Acesso em 26 de janeiro de 2024.

confronto e das relações entre os atores. Esses elementos interagem entre si e uma campanha impacta na seguinte.

No caso dos Breques Nacionais, o aprendizado dos fechamentos de pontos de entrega, o empilhamento de *bags*, a convocatória digital e as motocicletas, que vinham sendo experimentadas anteriormente, ganham visibilidade e conformam as campanhas seguintes, locais ou nacionais. Mas os resultados dessas interações não é apenas de repetir o que foi feito anteriormente, é também de reavaliar performances e formas de articulação. Nesse sentido, o Entrevistado 21 também conta de uma modificação na tática de fechar estabelecimentos. As experiências iniciais eram de empilhar *bags* e pressionar os pontos de coleta a encerrar as atividades naquele dia, podendo gerar conflitos também entre entregadores que iam buscar um pedido: *“só que aí a gente começou a criar estratégias digitais, digamos assim, pra alternar isso”*. Ele conta que, durante uma manifestação, os entregadores identificavam lojas que estavam abertas no aplicativo e faziam *“um monte de pedido falso. [...] Pedia só um monte de coisa que demorava para sair e tal. Aí lotava a loja de pedido, o pessoal ficava tudo enrolado”*. Após algum tempo, os manifestantes cancelavam os pedidos, de forma a atrapalhar o funcionamento da loja. *“a gente forçava o pessoal a fechar. Então, por exemplo, isso é uma coisa aí, que a tecnologia [...] ajudou a gente a, tipo, fazer paralisação”*.

É possível falar de uma modularização do repertório de confronto dos entregadores, pela qual novas performances são disseminadas e aprendidas por diferentes grupos, sendo adaptadas a cada campanha (Tarrow, 2009 [1994]). A velocidade em que isso ocorre é facilitada pelos meios digitais, os quais também parecem contribuir para as respostas de ação direta e paroquial nos casos de violência e morte. Junto com um sentimento generalizado de desfiliação, seja das instituições públicas, seja de organizações mediadoras típicos da política de confronto, performances que poderiam ser conectadas com o repertório de confronto precedente (Tarrow, 2009 [1994]; Tilly, 1995; Tilly, 2008) têm grande relevância para a dinâmica de ação coletiva dos entregadores hoje, indicando uma recombinação das práticas disponíveis no repertório contemporâneo (Mendonça, Bustamante, 2020).

Como parte da dinâmica de organização dos protestos, grupos de entregadores começam a se articular de forma local e nacional para conseguir estruturar suas demandas e dialogar com governos e plataformas. Esses novos grupos precisam de interagir com formas organizativas precedentes, especialmente os sindicatos de motofretistas e centrais sindicais, a nível local e nacional. Ainda que não se trate de um processo linear e necessário, em diferentes escalas, têm

surgido associações, sindicatos e coalizões nacionais de perfis diversos, conforme será desenvolvido no capítulo 5.

Novos atores coletivos e a categoria de entregadores ganham relevância no debate público nacional, passando a interagir em instâncias estatais, como, de início, o Congresso Nacional e, posteriormente, com o Executivo Federal. A mudança dos atores em interação e do contexto político (Abers, Silva e Tatagiba 2018) – ou nos termos de Tilly (2008), mudanças na estrutura de oportunidade política – também podem ser resultantes de campanhas prévias e interferir nas campanhas seguintes. É o que pode ser visto com a chegada de Luis Inácio Lula da Silva (PT) para seu terceiro mandato como presidente e busca de regulamentação da atividade de entregas por aplicativos a partir de um GT com as partes interessadas. Esse novo cenário reposicionou atores na disputa, alguns saindo das ruas e indo para a mesa de negociações – e depois saindo delas – e os fez rever performances de confronto.

Dessa forma, ainda que existam desconfianças frente aos governos, inclusive quanto à sua capacidade de domar o poder das plataformas, os entregadores têm avançado na interação com o Estado, seja em demandas locais com prefeituras e câmaras municipais, seja na regulamentação do trabalho de plataforma a nível federal. Por outro lado, podem germinar sentimentos antipolíticos, contra tudo e contra todos. Essa ambivalência pode ser percebida em momentos da mobilização dos entregadores e será mais aprofundada nos capítulos a seguir, a respeito da organização e identidade coletivas (capítulo 5) e da disputa quanto à regulamentação do trabalho por plataformas (capítulo 6).

## CAPÍTULO 5 – SOLIDARIEDADE, ARTICULAÇÃO E DESARTICULAÇÃO DOS ENTREGADORES POR APLICATIVOS

*Tudo, tudo, tudo, tudo que nós tem é nós*

*(Principia. Emicida)*

Como visto até aqui, a experiência cotidiana do trabalho de entregas por aplicativo e a articulação de protestos são elementos que levam a um compartilhamento de experiências que fazem parte da dinâmica de ação coletiva dos entregadores. Indo além das formas cotidianas de viração (Abílio, 2021), pelas quais os indivíduos encontram estratégias vitais (Gago, 2018), para conseguirem melhores condições de trabalho, essas vivências permitem a formação de identidade coletiva da categoria. Seja por meio do encontro em pontos de apoio improvisados e de vínculos de solidariedade nos grupos de WhatsApp e Telegram (Bonini, et al., 2024; Woodcock, 2021), seja por compartilharem momentos de contestação política sobre as motos, laços de solidariedade (Lei, 2021; Poletta, 2020; Tassinari, Maccarrone, 2020; Fantasia, 1988) vão sendo tecidos. Com isso, diferentes formas de organização coletiva emergem, para articulação e direcionamento das demandas e expressão da identidade da categoria de entregadores por aplicativo.

A maior parte dos entregadores que entrevistei não tinha experiência prévia de organização política, seja em associações, partidos ou sindicatos. Como se verá, foi por meio do compartilhamento de vivências, espaços digitais e urbanos e ações coletivas que eles passaram a participar de alguma organização com diferentes níveis de formalização. Muito disso foi identificado em falas sobre o corre cotidiano do trabalho, a mobilização dos trabalhadores e a busca de interação com representantes estatais, com destaque para o nível local. Os eventos de protesto, já analisados, também são importantes para levar à estruturação posterior de grupos informais ou associações. Afinal, nesses momentos de confronto há uma maior necessidade de organização da ação coletiva e mais ocasiões de diálogo com instâncias estatais e plataformas.

Esse processo está longe de ser linear e livre de conflitos, existindo divergências quanto às formas de organização que devem ser adotadas e demandas a serem priorizadas. Além disso, existem elementos de dispersão da categoria, rechaço à organização coletiva e desconfiança frente a instituições políticas e sindicatos, que também serão analisados. A própria identificação

com a categoria não significa, necessariamente, a organização em algum grupo, seja formal ou informal, uma vez que diferentes laços imaginários podem levar a uma identificação com alguma coletividade sem implicar uma proximidade ou estruturação específica deste vínculo (Poletta, 2020). De todo modo, será possível identificar diversos elementos de interação dos entregadores que permitem sua percepção como parte de uma coletividade mais ampla, com reivindicações comuns, superando divergências.

O presente capítulo irá analisar essas as múltiplas experiências de formação de vínculos de solidariedade e formulação pública das demandas (Cefaï, 2017; Benford, Snow, 2000), que levam a formas diversas de organização da ação coletiva e a identificação com seus pares. Porém, também existem forças de dispersão entre eles, como divergências políticas, desconfiança, desmobilização e cansaço. O objetivo, então, é compreender as narrativas, justificativas e processos de constituição de múltiplos formatos organizativos, contribuindo para a interpretação quanto a seus processos de estruturação da ação coletiva e formação de identidade coletiva. Não irei mapear os grupos e as associações formados, seguindo o que indiquei na seção de metodologia, de que buscaria preservar elementos de segurança dos entregadores. Nas três primeiras seções, focarei em forças de articulação da categoria: (i) os processos de formação de vínculos de solidariedade e de formulação pública de suas demandas; (ii) o papel dos espaços digital e urbano, que, de forma híbrida, conectam os entregadores; (iii) a busca por representação, a partir de iniciativas formais de criação de associações e experiência de candidatura coletiva. Na última seção, passarei a analisar forças de desarticulação da categoria, especialmente as críticas à política e a desmobilização de atores.

### **5.1. Formando laços**

Em meio a novos e velhos problemas do setor de *delivery* e em um contexto de desfazimento de instituições mediadoras clássicas do conflito capital-trabalho, os entregadores por aplicativo se organizam coletivamente e atuam na formação da arena pública (Cefaï, 2017) envolvida na reivindicação de direitos da categoria. Existe um pulsar da categoria de entregadores por aplicativo que não se traduz apenas nas táticas cotidianas (Mendonça, 2012), pragmática vitalista (Gago, 2018) ou na viração (Abílio, 2021), mas que leva a diferentes estratégias de organização da indignação frente a essa vivência coletiva de precariedade e do corre que é ser um trabalhador precarizado sob o capitalismo de plataforma. Na presente seção, buscarei evidenciar a formação de laços de solidariedade e de problematização do trabalho de

entregas por aplicativo como partes do cotidiano da categoria e de sua articulação em ações contenciosas. Com isso, são compartilhadas experiências comuns e de identificação com a categoria, que contribuem para a formação de organizações informais e formais, que serão tema das seções subsequentes.

### *5.1.1. Solidariedade*

A solidariedade é um laço que articula as experiências digitais e urbanas dos entregadores, entendida aqui como “uma condição pela qual trabalhadores desenvolvem sentimentos coletivos de reciprocidade e responsabilidade uns com os outros com base na consciência de seus interesses e propósitos compartilhados” (Tassinari, Maccarrone, 2020 p. 39) ou como uma forma de compartilhamento de “valores, práticas e manifestações institucionais de mutualidade” (Fantasia, 1988 p. 25). A solidariedade é condição necessária para a ação coletiva, atuando na vinculação entre sujeitos, a partir de diferentes tipos de laços – que podem ser meramente imaginários (Poletta, 2020) –, mas que faz parte de um processo de formação de identidade coletiva (Tassinari, Maccarrone, 2020, Poletta, 2020; Fantasia, 1988).

Identifiquei duas dimensões dessa solidariedade na categoria, uma cotidiana, que leva ao compartilhamento da condição de trabalhador de entregas por aplicativo. E uma segunda, que leva à ação contenciosa. De um lado, a solidariedade da categoria se encontra bastante relacionada à criação de táticas coletivas, fazendo a passagem do individualismo neoliberal para um “nós por nós” que coloca a viração e a pragmática vitalista a serviço da coletividade. Com isso, podem emergir formas de resistência mais ou menos inesperadas, conforme indicado por Gago (2018). Os entregadores fazem “vaquinhas”, finalizam as corridas dos colegas acidentados, dividem pedidos que não foram possíveis entregar, apoiam-se nos momentos de acidente e consertam os instrumentos de trabalho uns dos outros. Tudo isso mediados por grupos de redes sociais digitais e pelos encontros em espaços nas cidades. Também identifiquei a adoção de ações solidárias por organizações informais dos entregadores, fazendo parte de seu repertório de ação coletiva, as quais também irei abordar aqui. De outro lado, a ação contenciosa e a expressão coletiva da indignação frente aos processos de trabalho também formam vínculos de solidariedade, nos momentos intensos de organização de protestos, realização de reuniões e interlocução com opositores e serão analisados na subseção seguinte (Fantasia, 1988; Lei, 2021; Tassinari, Maccarrone, 2020).



Considerando que os laços de solidariedade se dão de forma processual e estão relacionadas com o contexto de interação de cada tipo de categoria (Fantasia, 1988), evidencio, nesta seção, as práticas de apoio mútuo dos entregadores em seu cotidiano de trabalho. O compartilhamento dos problemas de gerenciamento algorítmico e da própria precariedade das relações dos trabalhadores com as plataformas e governos aumenta as chances dos vínculos de solidariedade e ação coletiva (Lei, 2021). Isso permite aos trabalhadores “desenvolver a consciência dos seus interesses comuns e passar a agir coletivamente sobre esse sentido de unidade e dependência mútua, em oposição ao gerenciamento, superando a aparente individualização das suas experiências de trabalho cotidianas” (Tassinari, Maccarrone, 2020 p. 39). De forma retroalimentada, pode-se chegar à ação contenciosa, que também forma e fortalece laços de solidariedade (Fantasia, 1988; Tassinari, Maccarrone, 2020).

Uma das manifestações de solidariedade no cotidiano das entregas se dá, justamente, ao adentrarem esse tipo de trabalho. Considerando que as pessoas não precisam de experiência prévia ou de treinamento específico para se cadastrarem como entregadoras, existe pouco apoio das plataformas para a integração inicial dos trabalhadores. De fato, eles dependem muito uns dos outros para desvendarem as regras do gerenciamento algorítmico e as estratégias para terem melhores resultados. Como visto no capítulo 3, vários dos entrevistados começaram a atuar nos aplicativos de entregas por intermédio de conhecidos, que deram dicas sobre seu funcionamento. Alguns contam que os grupos digitais foram importantes nesse processo, como no caso da Entregadora 16: “*de vez em quando tinha algum problema, dava algum problema. Ai às vezes eu sabia resolver, mas na hora do nervosismo, sumia da minha mente. Ai eu ia lá no grupo, né, que a gente tem grupo de bike, ia lá e perguntava*”. Essa troca de experiências, por exemplo, facilita a transformação de trabalhadores pouco especializados em “‘profissionais’ ou, pelo menos, trabalhadores qualificados, capazes de resistir mais tempo no mercado” (Bonini, et al., 2024 p. 561).

Assim, os entregadores por aplicativo se valem do uso de redes sociais digitais, especialmente o WhatsApp e Telegram para se ajudarem mutuamente no cotidiano do trabalho. O Entrevistado 11 conta: “*É, a gente fica trocando estratégia [no WhatsApp], um ajudando o outro, né? No dia a dia, comentando, todo mundo joga lá com as corridas, discute o valor de corrida, essas coisas assim*”. Esses grupos costumam ter um número alto de participantes, que estão ali com o objetivo de terem informações gerais a respeito das condições de trabalho, possíveis problemas que estejam ocorrendo naquele dia, como falhas de conexão, pontos de blitzes e oportunidades de trabalho. Por sua vez, o Entrevistado 22 conta que prefere os grupos

que compartilham oportunidades de *freelance* e transações comerciais, como compra e venda de motos e produtos relacionados. E argumenta: “*Eu escolhi esse porque direto rola uns free [freelance]. Às vezes, a gente precisa um dinheirinho a mais ali. [...] Aí é que aparece ali [no grupo] uma oportunidade da hora também, aí a gente dá uma migrada num dia, ali, num período ali*”.

O compartilhamento da compreensão do corre cotidiano nas entregas leva à formação de vínculos de solidariedade. Nesse sentido, também foram frequentes as narrativas nas entrevistas de apoio de outros entregadores, quando ocorrem danos nas motos e bicicletas. A Entrevistada 17 conta que se: “*minha moto estragou, saiu corrente aqui. Daqui a pouco, já tem cinco motoqueiro em cima de mim me ajudando*”. Outro entrevistado conta que sofreu uma batida, que danificou sua moto, e teve apoio de outros motoqueiros: “*quando acontece essas coisas, o motoqueiro chega logo junto*”. Inclusive, para evitar problemas, como bloqueios o Entrevistado 15 explica: “*A gente até indica que os amigos aqui, que se acidentar, se acontecer qualquer coisa na moto, a gente já tem um indicativo de chamar alguém para pegar o pedido e ir lá entregar para o cliente para não ter problema com a conta*”.

Outro entrevistado<sup>86</sup> sofreu uma forte colisão frontal com um carro, quando estava fazendo uma entrega. Contudo, sua moto estava irregular e sua principal preocupação era de que ela não fosse retirada pela Polícia, quando esta chegasse para registrar o Boletim de Ocorrência. Ele conta o diálogo com o motorista: “*Eu falei, ‘cara, pelo amor de Deus, cara, tira a minha moto da rua cara, tira minha moto da rua’. Aí o cara: ‘não, não pode, não sei o que, pra que isso [...] vamos ligar pra ambulância’*”. Ao longo do diálogo, chegaram outros entregadores, que teriam ajudado. Segundo o entrevistado, eles falaram: “*‘É tio, pô, vamos tirar a moto do guri aí, se não, pô, ele tá f\*\*\*’*. *Aí os moleques ajudaram [...], começaram a tirar minha moto. [...]. Aí os caras arrastaram, botaram dentro de uma lanchonete*”. Ao final, o motorista pagou os custos do conserto da moto e o acidente foi registrado como se o entregador estivesse de bicicleta. Assim, a participação de outros *motoboys* foi importante para compreender o que estava em jogo para o entregador. Compreensão que vem de um compartilhamento de vivências e urgências de uma categoria que depende dos veículos como instrumento de trabalho, mas que tem poucas garantias, inclusive, sobre sua manutenção. Afinal, está sob responsabilidade do trabalhador não só a sua segurança física, mas também o acesso às motos e bicicletas.

---

<sup>86</sup> Por ter conteúdo sensível na fala, não enumerei o entrevistado.

A categoria depende tanto dessa solidariedade, que chega a chamar a atenção e preocupar o Entrevistado 03: “[...] *se a pessoa não tiver um contato com a família e não for conhecido entre os motoboys, se ela vier a falecer, ninguém vai saber o que aconteceu com ela e nem onde ela estava trabalhando*”. o que reforça o sentimento de desresponsabilização das plataformas e estabelecimentos sobre os trabalhadores e uma falta de proteção quanto a seu trabalho.

As “vaquinhas” se tornam soluções frequentes, face à desassistência do Estado e dos atores privados na ocorrência de acidentes. O Entrevistado 02 explica: “*Infelizmente é a gente na rua que tem que se ajudar. Quando um sofre um acidente, a gente faz aquela vaquinha pelo WhatsApp, onde a gente vai dar o máximo que a gente pode ajudar [...] A gente não tem nenhum suporte, não tem nenhum apoio em relação a isso*”. Por sua vez, a Entrevistada 16 conta que, no período de realização da entrevista, ela e outros entregadores estavam ajudando um amigo que quebrou a perna e o tornozelo: “*A gente está na campanha aí para ajudar ele. A gente já fez duas visitas com ele. Sempre que eu arrecado algum alimento, alguma fruta, eu pego, deixo lá nesse ponto de apoio do centro e esse meu outro amigo leva para esse nosso amigo*”.

A lógica da solidariedade ressoa em ações de grupos informais organizados por entregadores, com iniciativas voltadas não só para o apoio mútuo da categoria. Nesse sentido, alguns grupos atuam a partir de trabalhos comunitários ou projetos sociais. A Entrevistada 17, de Belo Horizonte, conta que junto com um grupo de *motoboys*: “*a gente fazia todo final de ano fazer uma campanha de entregar doce, brinquedo pras crianças nas favelas, sabe? [...]. O motoqueiro é um parceiro do outro. Não tem como falar que não é, todo mundo é*”. Vindos de contextos periféricos, a fala da entregadora relaciona as ações comunitárias com a solidariedade entre os entregadores e a parceria existente na categoria.

De forma semelhante, o Entrevistado 12 conta que uma *Família*<sup>87</sup> de *motoboys* de Rio Branco faz uma campanha de doações para o Dia das Crianças e Natal. Segundo ele, os administradores do grupo divulgam a campanha o ano inteiro para arrecadar brinquedos e cestas básicas para: “*a gente levar brincadeiras, essas coisas para as crianças da periferia, né? Da cidade aqui, das crianças que das famílias, na verdade, que não tem condições*”. O entregador ainda fala que os vídeos e fotos das ações estão no Instagram da organização: “[...] *para as pessoas verem que não é só apenas tipo focado em nós. A gente pensa nas pessoas também, né?*”.

---

<sup>87</sup> Nome usado entre os *motoboys* relativo a uma organização coletiva informal.

Os vínculos de solidariedade, portanto, vão sendo tecidos por meio do compartilhamento das experiências do trabalho de entregas por aplicativo, considerando, inclusive a necessidade de apoio mútuo frente à desassistência das plataformas e das políticas públicas em relação à categoria. Esse mutualismo irá repercutir em outras ações da categoria e na formulação pública de suas demandas, que será analisada na subseção a seguir.

### 5.1.2. Tornando o problema público e coletivo

Parte relevante da superação da formulação individual dos problemas da atividade de entregas para tornar-se coletivo está no processo que Cefaï (2017) apresenta como a formulação dos problemas públicos no âmbito do pensamento pragmatista. Segundo o autor, um problema público passa a existir “quando se torna um processo de experiência coletiva” (Cefaï, 2017 p. 194). Distúrbios que poderiam ser interpretados como problemas individuais e que poderiam ficar restritos à instância do corre da vida periférica são compartilhados e, com isso, geram o que o autor chama de “um *campo de experiência coletiva* com modos de ver, dizer e fazer de sentido comum, articulados por uma rede de números, categorias, tipos, relatos e argumentos disponíveis que permitem apreender um estado de coisas como um problema identificável e reconhecível” (Cefaï, 2017 p. 192). O problema público leva à proposição de soluções e à definição dos atores envolvidos nesse debate: culpados, vítimas, responsáveis morais e legais por solucionar o problema em questão. Assim, “a comunidade que se forma está ligada por preocupações comuns (*common concerns*) em torno de problemas públicos (*public issues*). Ela requer uma *capacidade de sentir em comum* (*sensus communis*) que se realiza por intermédio de uma atividade coletiva” (Cefaï, 2017 p. 196).

De forma semelhante, o conceito de enquadramento tem sido utilizado nos estudos de movimentos sociais para compreender “um fenômeno ativo e processual, que implica agência e conflito no nível de construção da realidade” (Benford, Snow, 2000 p. 614). Um enquadramento de ação coletiva é resultado de um processo dinâmico de formulação e interação entre movimentos sociais e opositores, considerando as circunstâncias de oportunidades políticas e culturais. Envolve, centralmente, a produção – pelos movimentos sociais, a partir de uma situação considerada problemática – de diagnóstico, prognóstico e chamada motivacional para ação (Benford, Snow, 2000). Os processos de enquadramento, portanto, são utilizados para a mobilização de trabalhadores em uma dinâmica de “influenciar o comportamento dos outros, competir por lealdade e mobilizar adeptos” (Gahan, Pekarek, 2013 p. 768).

Entendo que esses processos de problematização ou enquadramento ocorrem em diferentes instâncias paralelas e entrelaçadas: sejam nos momentos de descontração nos bolsões ou pontos de apoio – improvisados ou fornecidos pelas plataformas –, seja nos grupos de redes sociais digitais ou no compartilhamento físico, temporal e sonoro dos protestos. Nesses diferentes espaços e momentos, os questionamentos sobre as condições de trabalho ocorrem e se coletivizam. Ao se ampliarem para ações coletivas e contenciosas, esses processos não só formam laços de solidariedade, como visto anteriormente, mas também fazem parte da constituição de identidade coletiva da categoria (Tassinari, Maccarrone, 2020). Seguindo Benford e Snow (2000 p. 32), os processos de enquadramento buscam a correspondência e facilitam a ampliação da identidade pessoal para a coletiva por meio da participação em movimentos sociais. Assim, a própria ideia do que consiste a categoria dos entregadores por aplicativos está em disputa: não são mais os tradicionais motofretistas, tipicamente terceirizados, mas amparados por legislação específica e representados por sindicatos. São profissionais precarizados, gerenciados por algoritmos e subordinados às plataformas.

A comunicação digital tem permitido o compartilhamento de experiências de diferentes localidades e uma ampliação de um sentimento de categoria para o território nacional. Se, de um lado, a experiência das entregas é altamente ligada ao espaço urbano e à infraestrutura locais, de outro, ela tem padrões que se repetem nessas diferentes localidades, inclusive para além da esfera nacional. O Entrevistado 15, de Fortaleza falou da importância de acompanhar uma página de *Instagram* de Pernambuco, que “*fica jogando as imagens de todos os estados do Brasil, né? Que como ele [o administrador da página] conhece muita gente, e aí a gente ficou por dentro. E o que estava acontecendo aqui eu estava passando para ele também, entendeu?*”.

Essa interlocução se expande nos múltiplos grupos de WhatsApp, que têm sido usados para articular os breques nacionais. A articulação em rede é característica da lógica de organização dos entregadores, que concilia agendas locais com nacionais e grupos com diversos perfis para conseguir criar um sentimento de coletividade e ações conjuntas. Um entregador de Juiz de Fora explica essa articulação:

*Entregador 10: [...] Então, fazendo uma manifestação aqui e outra ali, você ia acabar se conectando. E foi aí que eu comecei a conversar com gente de outros estados do Brasil que faziam as manifestações também. Então, acontecia uma manifestação, por exemplo, lá em Fortaleza, aí eu via lá quem que era a liderança que tinha feito [...]. Aí dava um jeito de caçar o contato do cara em grupo de Facebook [...] ou no Telegram.*

Dessa forma, os protestos têm um papel central na conexão entre os sujeitos, os vínculos de solidariedade e identidade coletivas entrelaçados entre o digital e o urbano, retroalimentando a formação de organizações informais e formais e ampliando a ação coletiva dos entregadores para o confronto político. Isso é semelhante ao que Tassinari e Maccarrone (2020) identificaram ao analisar manifestações de entregadores por aplicativos na Itália e no Reino Unido. Em ambos os países, os manifestantes desenvolveram vínculos de solidariedade, a partir da superação da lógica de individualização do trabalho digital e do desenvolvimento de uma consciência durante a ação coletiva: “os entregadores participantes dos protestos se envolveram em uma atividade de enquadramento que buscou consolidar sua identidade *como trabalhadores*” (Tassinari, Maccarrone, 2020 p. 46 – grifo no original), em oposição ao enquadramento das plataformas que identifica a atividade como “bico” ou fonte de renda extra.

Assim, não só o corre cotidiano ou as práticas de apoio mútuo fortalecem os vínculos entre os entregadores. A organização de manifestações, reuniões *online* e presenciais, diálogo com possíveis apoiadores e negociações com opositores fazem parte do processo conflituoso de problematização pública da condição de trabalho de entregas por aplicativo, disputando enquadramentos e formando vínculos de ação coletiva. Conforme argumenta Mendonça (2017), o compartilhamento do espaço da rua, durante os protestos, mobiliza afetos, como indignação, medo e esperança, mas também significa uma experiência física e corporal que suspende as dinâmicas tradicionais do uso e ordenamento do espaço público. As formas de expressão verbal e não verbal nos protestos, os barulhos das motos e a performance veloz das motos também são ser fonte de justificação, inclusão e reflexão públicas (Mendonça, Ercan, Asenbaum, 2022). Tudo isso contribui para o sentimento de pertencimento e de coletividade.

Nesse sentido, alguns entrevistados narraram a dinâmica de interações que leva à proposição de um breque, que passa pelo compartilhamento de insatisfações, seja nos espaços de trabalho, seja nos grupos virtuais. À medida que a indignação ganha força, a manifestação começa a ser organizada, como conta o entregador de Belo Horizonte:

*Entrevistado 07: “[A Rappi] tava tocando as taxas muito, muito baixas [...], aí o que que nós fizemos? [...] [Eu] cheguei e falei: ‘gente tá tocando umas corridas muito baixas. Se a gente ficar fazendo, eles não vão melhorar [...] Nós vamos ter que tomar uma atitude pra poder melhorar’. Aí [...] um foi falando com o outro, ali ó, passa pra fulano, passa pra ciclano. Vão conversando aí, vão trocando ideia, pra gente poder arrumar uma data pra gente fazer essa manifestação. Aí foi aonde eu criei o grupo. E esse grupo [...] foi passando pra um, foi colocando outro, foi colocando um, conhecendo o outro. Aí a gente pegou, quando tinha lá bastante pessoas, foi aonde a gente falou: ‘gente, vamos parar tal dia [em 2022]’. Aí foi aonde nós paramos e fizemos a manifestação pra gente poder ganhar pelo menos um valor justo ali”.*

Os grupos de redes sociais digitais são termômetro da mobilização, além de espaços de organização, sendo realizada, neles, a definição de data, trajeto e reivindicações. A comunicação nos grupos digitais também permite a articulação rápida de manifestações, ou bololôs, em resposta a eventos de violência contra entregadores, uma vez que a categoria tem um alto grau de conexão e de identificação com as violências ocorridas. O Entrevistado 10, de Juiz de Fora, que contou que um entregador tomou uma facada durante uma discussão em um restaurante. O caso chegou aos grupos de *WhatsApp* e: “*E aí a gente foi todo mundo lá pro restaurante fazer o que a gente chama de bololô, ia juntar os motoboys tudo lá, buzinar, fazer a nossa manifestação, mostrar nosso repúdio, parar as entregas por coisa de 1 hora. Foi geral lá pra porta do restaurante pra poder cobrar isso daí*”. O interessante neste caso é que a categoria tem uma associação na cidade, de forma que a ocorrência está sendo acompanhada pela organização em instância judicial. Assim, para além da espontaneidade da ação de confronto, outras medidas de apoio mais continuado estão sendo tomadas pela categoria.

Certamente, o sucesso da ação coletiva mediada por grupos digitais não é garantido, sendo que houve casos de tentativas frustradas de mobilização local e nacional. Além de que, ocorrem divergências quanto à agenda de breques, como visto no capítulo 3. Ainda assim, esses processos auxiliam na constituição de grupos. É o que ocorreu entre os Entregadores Unidos pela Base e a ANEA, sendo que o primeiro se formou na ocasião em que a segunda desistiu de articular o Breque Nacional de janeiro de 2023. Segundo um de seus integrantes, o Entregadores Unidos pela Base: “*É um grupo forjado na experiência de três anos de luta [...]. Nós decidimos manter a mobilização e aí que surge os Entregadores, depois dessa do dia 25 de janeiro a gente faz uma reunião no Pacaembu e a gente decide levar adiante a formação desse grupo*”. Por outro lado, os integrantes da ANEA sustentam sua decisão de não realizar o Breque.

Portanto, os breques são momentos importantes no processo de formulação pública das demandas da categoria, repercutindo em sua organização, como com a criação de grupos digitais e presenciais e à articulação da categoria em nível local. Esses eventos auxiliam na formação de organizações informais e formais, como se verá a seguir.

## **5.2. Organização no híbrido digital-urbano**

Ao longo desses processos de vínculos cotidianos de solidariedade ou de irrupções de ação contenciosa, os sujeitos começam a se organizar coletivamente para expressar suas demandas e buscar resultados de melhorias de suas condições de trabalho, seja por meio de

entidades formalizadas ou de grupos informais. Emergem organizações coletivas diversas, cada qual com prioridades e estruturas distintas, mas todas compondo essa arena (Jasper, Duyvendak, 2015). Aqui, mais do que compreender o que cada grupo ou entidade tem como objetivo ou seus processos decisórios, busco entender como emergem esses vínculos coletivos.

Dessa forma, identifiquei organizações fluidas e digitais, que têm baixo custo de entrada e saída para seus participantes, como os grupos amplos de WhatsApp e Telegram, que podem ter objetivos mais diretamente de articulação política ou não. Esses grupos estariam mais próximos do que Bennett e Segerberg (2012) identificaram como ação conectiva, ou Nunes (2014) como os movimentos-rede, nos quais as tecnologias digitais são centrais para a atuação e acabam correspondendo à própria organização coletiva. Em diversas ocasiões, para os entregadores, criar uma organização é quase sinônimo de criar um grupo de WhatsApp, cujos líderes são os administradores. Esses grupos têm regras próprias, indicando quais tipos de conteúdo podem ser compartilhados e mecanismos de moderação de conteúdo e de exclusão de integrantes, caso as regras sejam descumpridas. Se essa literatura indica que, na organização digital, os vínculos de pertencimento podem ser fracos, individualizados ou fragmentados, também identifiquei que a participação nos grupos digitais faz parte de um conjunto compartilhado de experiências que leva à formação da própria identidade da categoria de entregadores por aplicativo.

Muitos desses grupos têm intenções menos estritamente políticas e, a seu modo, formam identidade e solidariedade (Bonini, et al., 2024; Woodcock, 2021; Tassinari, Maccarrone, 2020). Assim existem grupos<sup>88</sup> voltados para a ajuda cotidiana do trabalho, compartilhando informações sobre a quantidade de chamadas no dia, promoções das plataformas, condições climáticas, ocorrências de eventos na cidade que atrapalham o trânsito e locais de blitzes. Neles, também ocorrem atividades como a compra e venda de utensílios e motos, disponibilização de contas para aluguel e bate papos<sup>89</sup>. Circulam vídeos de influenciadores digitais da categoria, em geral, *youtubers* que falam sobre o cotidiano do trabalho e a relação com as plataformas. Em meio a tudo isso, também ocorrem diálogos relacionados à política em um sentido mais estrito. Mesmo os entrevistados que não participam de tais grupos, entendem a importância que eles

---

<sup>88</sup> Acompanhei seis grupos de WhatsApp e dois de Telegram ao longo dos meses de maio de 2023 a janeiro de 2024; e um grupo de WhatsApp entre junho e julho de 2021. De forma semelhante, ver Barros (2022), Mello (2023) e Desgranges e Ribeiro (2021).

<sup>89</sup> Em outro tipo de investigação, valeria analisar os bate papos que ocorrem nos grupos digitais da categoria, com temas que passam o cotidiano do trabalho, contações de casos e debates permeados por um forte imaginário masculino.



têm para diversos entregadores, como no início de suas atividades ou em momentos de necessidade, quando vínculos específicos de solidariedade emergem.

O hibridismo digital-urbano do trabalho, da convivência e da articulação, faz com que haja uma sobreposição entre esses espaços sem grandes formalidades. A mediação entre esses espaços, característica do trabalho de entregas por aplicativo tem sido apontada como um dos pontos relevantes para auxiliar na articulação e visibilidade da categoria. Como a atividade perpassa os meios urbano e digital, é possível cogitar que ela tenha vantagens frente a outros trabalhos digitais que não possuem a dimensão da presença física no espaço construído como característica da atividade (Graham, Anwar, 2020; Tassinari, Maccarrone, 2020).

De um lado, os grupos informais são fortemente mediados pelo digital, sendo que muito do que se decide e realiza coletivamente é centralizado nesse espaço. De outro lado, eles também são fortemente relacionados ao território, se organizando a partir de experiências coletivas de trabalho no espaço urbano. Porém, diversas outras organizações se estruturam tanto no espaço digital, quanto no urbano, indicando que as experiências tendem a uma presença simultânea em ambos os espaços. Não se trata, portanto, de uma substituição das formas tradicionais de organização por grupos digitais, mas de um aumento de complexidade das relações entre digital e analógico, com a convivência e as trocas entre diferentes formas de organização coletiva (Bimber, Flanagin, Stohl, 2012).

Por exemplo, localmente, existem organizações de solidariedade entre os *motoboys*, como as chamadas “famílias”, e a formação de associações e mesmo sindicatos, buscando uma interação mais formal com agentes públicos e plataformas. Nacionalmente, os Entregadores Antifascistas e o Treta no Trampo chamaram a atenção nos protestos sob o governo de extrema-direita de Jair Bolsonaro (PL). E a Aliança Nacional dos Entregadores por Aplicativos (ANEA) ganhou maior relevância a partir da eleição de Lula (PT) à presidência do país, participando da negociação para a regulação do trabalho da categoria. Todas essas organizações também têm sua presença no espaço digital, seja com perfis de Instagram e Facebook, ou em grupos de WhatsApp e Telegram.

Esta seção buscará identificar elementos e estratégias de organização dos entregadores em grupos informais. Primeiramente, focando no espaço digital, em seguida, no espaço urbano. Por se tratar de um híbrido, a divisão entre digital e urbano não é estanque, de forma que haverá sobreposições nas falas dos entrevistados. Ainda assim, busquei realizar tal sistematização a partir da maior proeminência de cada um na dinâmica organizativa da categoria.

### 5.2.1. Espaço digital

Os entregadores por aplicativo estão constantemente *online*, ou para esperarem por pedidos, ou para seguirem os comandos do gerenciamento algorítmico. Eles acompanham postagens de organizações e assistem a vídeos de *youtubers* membros da categoria de diferentes cidades (Mello, 2023). Criam grupos em aplicativos de mensagem instantânea, como WhatsApp e Telegram, e de redes sociais, como o Facebook (Bonini, et al., 2024; Woodcock, 2021; Tassinari, Maccarrone, 2020). Lideranças se conectam entre si para articular protestos simultâneos e compartilhar estratégias a partir da sua própria presença digital, como por meio do número de contato telefônico que está disponível em um grupo, ou por meio de perfis de Instagram e Facebook. Nas suas diferentes ações coletivas, utilizam práticas ativistas digitais (Bülow, Vilaça, Ambelin, 2018) para estarem presentes em plataformas digitais, atingirem seus objetivos e alcançarem audiências específicas. A forma rede (Nunes, 2014) e a quase-instantaneidade da comunicação digital facilitam esse tipo de interação dispersa. Dessa forma, a presente subseção está focada nas formas de organização centradas no espaço digital experimentadas pelos entregadores.

Bonini e colaboradores (2024) analisam o uso de aplicativos de mensagem instantânea por entregadores por aplicativos em cinco países e identificam que eles possibilitam: “(1) o surgimento de comunidades de prática; (2) resistência e descontentamento; (3) mutualismo e solidariedade” (Bonini, et al., 2024 p. 565). Superando barreiras de interação impostas pelo gerenciamento algorítmico, que tende à individualização e à concorrência, os grupos de mensagens instantâneas possibilitam o encontro digital de trabalhadores espalhados em diferentes territórios, que compartilham experiências e indignação, articulam ações coletivas ora mais espontâneas, ora menos, e criam vínculos de apoio mútuo.

Considerando que os espaços digitais não são supervisionados pelas plataformas de entregas, esse tipo de interação permite o reconhecimento dos problemas do trabalho “como compartilhados *além* das experiências individuais dos trabalhadores, solidificando uma noção de coletividade, que resultou como fundamental para a mobilização posterior” (Tassinari, Maccarrone, 2020 p. 45 – grifo no original). Woodcock (2021 p. 39) também identifica a importância dos aplicativos de mensagem instantânea para a organização de protestos e da categoria como um todo, mas aponta que existem dificuldades próprias desses instrumentos para serem utilizados como ferramentas de organização coletiva. Ele indica, então, a

importância de laços fora dos espaços digitais e mesmo de relações prévias às entregas para o fortalecimento das organizações dos trabalhadores.

Em geral, o hibridismo digital-urbano leva à formação de redes de interação de organizações que são simultaneamente mediadas pelo digital e que têm correspondências com o espaço urbano ou com interações nele realizadas. O Entrevistado 08 conta sobre essa dinâmica em Pernambuco: haveria um grupo maior para todo o estado e vários outros grupos para diferentes regiões de coleta e cidades da Região Metropolitana do Recife. Por sua vez, o Entrevistado 06, de São Paulo, apresenta uma relação entre a criação de grupos digitais e os locais de trabalho, para ter informações específicas de cada região: Entre encontros presenciais nos bolsões e o diálogo em grupos de mensagem instantânea, uma identidade coletiva de cooperação e amizade vai se formando. O entregador continua: “*E aí, a gente faz esse contato diariamente, todos os dias. E a gente acaba tendo uma relação mesmo de amizade, assim. E aí, a gente acaba também virando suporte um do outro*”.

Outra forma de organizar os grupos é por meio dos modos de transporte utilizados no trabalho: bicicletas e motos. Além disso, existem grupos só para mulheres, considerando as experiências específicas das mulheres na atividade. É assim que a entregadora de João Pessoa sistematiza os grupos de WhatsApp da cidade:

*Entrevistada 16: A gente tinha um grupo do WhatsApp que é dos bike, né? Temos 2, a gente tem os entregadores de bike PB, tem o bike Food Jampa. Ai também tem o grupo das motogirl JP, que é o grupo que é só mulher. Lá não tem homem nenhum, é só mulher. Já no dos bike, é mulher e homem, porque na verdade tinha 5 mulheres bike aí, [3] passaram para a moto, né?*

Apresentando diferentes tipos de laços que podem ser tecidos nos grupos digitais, a Entrevistada 09 conta sobre os grupos dos quais ela participa: “[uso] mais WhatsApp, eu tenho, acho, que [a] uns 3 grupos [...]. Um deles é de blitz, quando tem blitz de polícia, essas coisas. E o segundo é um grupo mais íntimo da galera, assim, [d]a turma. E o terceiro, ele já é mais amplo, qualquer entregador quiser entrar, pode entrar”. Como se vê, ela tem um grupo mais restrito a suas relações de amizade, cujos diálogos podem extrapolar o cotidiano do trabalho, mas é permeado por ele. Simultaneamente, participa de outros dois grupos, um focado para o anúncio de blitzes, que permite a organização de trajetos pelos entregadores e apoio mútuo da categoria e outro mais abrangente, que serve de espaço de encontro digital.

Por sua vez, uma entregadora do DF conta que participa de muitos grupos de entregadores em Brasília, mas fala da importância de sua organização em um grupo de mulheres, do qual ela é administradora.

*Entrevistada 04: E eu tenho muita afeição pelo meu grupo feminino, principalmente porque a maioria é mãe e a gente reparte a mesma dor, né? Que é a solidão de deixar tudo em casa, de correr com comida, correr com casa, correr com trabalho. A maioria delas tem 2 ocupações, entendeu? Ou são 100% iFood ou tem 2 trabalhos. Então, assim, a gente se compadece muito, nós somos muito próximas. O meu grupo de WhatsApp feminino é muito, a gente é muito, somos muito amigas.*

É interessante notar que ela diferencia seu grupo de mulheres entregadoras de uma associação, falando que: “[...] eu vesti a camisa das mulheres motogirls, mas é apenas um grupo de WhatsApp. Já me sugeriram montar uma associação. Eu não quero, porque aí mexe com política”. Ela também narra que as integrantes fazem encontros presenciais uma vez ao mês e “faz um café da manhã, cada um traz uma coisa, aí senta um pouco, conversa, a gente faz camiseta [...]”. A identificação das mulheres entregadoras<sup>90</sup> e o compartilhamento de dores específicas do gênero cria laços de identidade coletiva dentre as participantes, que se valem de formas de interação presenciais e digitais, formando pertencimento e coesão. Contudo, sua atuação busca se distanciar da “política” e centrar mais no campo da solidariedade coletiva.

Deve-se frisar, porém, que existem grupos específicos de discussão de propostas e articulação política. Neles, pode até haver dissenso, mas a natureza do debate não seria uma perda de foco quanto ao objetivo daquele espaço digital. Nesse sentido, o Entrevistado 08 conta sobre o uso de grupos digitais da categoria para tomada de decisões. No caso, ele administra um grupo de Telegram com aproximadamente 800 entregadores de Pernambuco e propôs uma enquete sobre a regulamentação do trabalho por aplicativos. Devido a uma especificidade da rede social utilizada, a enquete pode ser compartilhada em diferentes grupos, agregando seus resultados. A votação foi para decidir se a categoria era a favor da regulamentação por hora logada ou de nenhuma regulamentação<sup>91</sup>. O resultado foi que “hora logada ganhou. Mas ganhou, assim por, não sei se está em 57% e teve aqueles 42% de que o pessoal quer que nada aconteça. Quer dizer assim, quer do jeito que tá, da maneira que tá, nenhuma regulamentação.

<sup>90</sup> A experiência feminina nas entregas foi evidenciada pelas entrevistadas em diferentes ocasiões e também foi tema na pesquisa sobre motoristas de aplicativos de Leme (2022), sendo que pode ser interessante aprofundar essa análise em outra ocasião.

<sup>91</sup> Sobre as propostas de regulamentação em debate no Grupo de Trabalho do governo federal, ver o capítulo 6. Aqui, é importante frisar que parte dos entregadores era favorável à remuneração do trabalho durante todo o período em que estiver conectado na plataforma (“hora logada”), outra parte não era favorável a qualquer regulamentação. Por sua vez, as plataformas eram favoráveis à remuneração pelo tempo em rota (chamada de “hora trabalhada”).

*Eu fui um desses caras que cliquei lá em nenhuma regulamentação”. Ainda que ele fosse contrário ao resultado da enquete, ele entendeu que deveria respeitar seu resultado, por ter uma legitimidade de representar a opinião da categoria a nível nacional, conforme argumenta: “tem um voto do brasileiro todo ali mesmo que tá ganhando com o pessoal que quer que seja hora logada, então não posso fazer nada, né? Quer que seja hora logada, beleza. É isso”.*

Como se vê por meio desta seção, os grupos digitais ora atuam como organizações da categoria, ora são espaços de formulação e tomada de decisões em uma estrutura organizativa permeada entre analógico e digital. Os grupos interagem entre si, no espaço digital, e com outras organizações, compondo uma arena híbrida de diversos atores (Jasper, Duyvendak, 2015) expressando suas demandas, compartilhando experiências e oportunidades e organizando ações contenciosas.

### *5.2.3. Espaço urbano*

Não só o espaço digital atua como local de atração dos entregadores, os territórios, encontros presenciais e espaço urbano, de fato, fazem parte importante da experiência coletiva dos entregadores por aplicativo e contribuem para sua organização. Por um lado, os entregadores têm uma vivência territorial bastante abrangente, podendo chegar a diferentes lugares, seguindo as rotas indicadas pelo gerenciamento algorítmico. Potencialmente, todo o tecido urbano pode vir a ser acessado por eles, o que poderia dificultar um sentimento de pertencimento a um ou outro território. Por outro lado, os entrevistados narram preferências de locais para trabalho e de espera, por diferentes motivos, como a alta demanda, a existência de maior estrutura para descanso ou a presença de conhecidos. Assim, eles estabelecem vínculos com territórios e colegas, criando elementos de constituição de organização e identidade coletivas.

Nesses espaços, existem porosidades do gerenciamento algorítmico (Anderson, 2019), que não consegue vigiar completamente as interações e os laços formados entre os trabalhadores que compartilham a infraestrutura urbana (Woodcock, 2020). Tassinari e Maccarrone (2020 p. 45) identificaram que essa diminuição do controle nos “espaços físicos onde os trabalhadores se encontravam face a face facilitaram os processos de identificação social”, o que, posteriormente reverberou na “articulação de queixas compartilhadas, permitindo que os entregadores primeiro troquem opiniões e números de telefone e, posteriormente, distribuam panfletos, formulem demandas e realizem reuniões improvisadas”.

Além disso, ocorrem dinâmicas de identificação com o próprio espaço urbano no qual atuam e a formação de vínculos de solidariedade e dinâmicas de troca que também tecem formas de organização coletiva e experimentação de alternativas à lógica produtiva, competitiva e veloz das entregas.

Considerando que a tendência é que os entregadores busquem pontos de descanso próximos a locais com maior demanda de pedidos, eles acabam se encontrando nesses locais. Como conta o Entrevistado 06: “*se você finaliza um serviço próximo ao local que você já conhece, que tem um ponto ali aonde mais toca, a gente se encontra sempre lá*”. Assim, vão se formando vínculos de amizade e identificação com a categoria. A Entrevistada 09 afirma: “*Mas assim tem shopping que vale a pena ficar perto. Só que a gente, eu e minha turma, fica mais nas ruas mesmo, perto do McDonald's*”. A escolha do local de espera por ela, portanto, passa por um sentido de coletividade, de onde ela e a “turma” dela preferem ficar.

A partir de uma divisão territorial das entregas, segundo o Entrevistado 02, Natal teria diversas regiões, cada qual com o seu nome e com seus entregadores usuais. Se um entregador vai para uma região diferente, já é motivo para brincadeira: “*quando eu vou lá para cima [...], os caras [falam] assim: 'rapaz, esse GPS está perdido, está fazendo o que aqui? Você é lá de baixo, gente'*”. Ele conta que “*a gente trabalha mais por uma área que a gente deseja melhor. Aonde a gente tem uma turma, já tem um conhecimento*”. É interessante notar o uso do termo “desejo”, mostrando uma afinidade específica a um território, cujos motivos envolvem ter uma turma e uma maior familiaridade com o local. Ele também fala: “*então eu gosto de trabalhar mais [no litoral sul] [...] aonde eu me identifico melhor*”.

Nos diferentes espaços urbanos, ocorrem dinâmicas coletivas de solidariedade e de interação entre os integrantes da categoria, que vão formando laços de amizade. A Entregadora 17 conta que “*[...] aí o cliente cancela um pedido e sobra por exemplo uma pizza, a gente liga lá, a gente divide um pedaço. A gente divide um hambúrguer. Tem hora que cada um dá uma mordida no hambúrguer, sabe, e come*”. O compartilhamento de refeições faz parte desse vínculo, sendo que a mesma entregadora conta sobre um restaurante de Belo Horizonte, no qual os entregadores podem comer no final do horário de almoço, sem balança, por R\$ 5,00. Esse momento é lembrado com alegria pela entrevistada, que conta: “*Aí a gente almoça lá. E aí pode ser o self-service, a gente vai comendo, o que tiver lá enquanto tiver. A gente vai comendo, a moça deixa a gente comer de boa. A gente encontra mais nessas horas mesmo*”.

Um entregador do Rio de Janeiro, que quando entrevistei não realizava mais entregas, afirma:

*Entregador 14: Eu acordava e dormia ali na praça com eles né? Almoçava com eles, jantava com eles. Então você tem, você passa a conhecer eles né? Essas amizades ficam pra vida inteira. Perdi amigos por conta de acidentes durante os anos. Então, eu tento manter essas relações muito vivas e mostrar pra eles que o caminho dessa conscientização é muito importante e vai pra além do nosso trabalho, né? Vai pra nossa vida e que eles também expandem isso pro ciclo deles.*

Em sua experiência, o espaço urbano permitiu um compartilhamento específico de vivências, como dormir em praças. Além de compartilharem perdas de colegas devido a acidentes. O entrevistado em questão amplia essa identidade coletiva para uma proposta de conscientização e de luta, sendo que seu caso específico levou à formação de uma associação no Rio de Janeiro.

Um entregador de São Paulo conta sobre as dinâmicas de troca nos bolsões de motos:

*Entrevistado 13: Mas uma coisa que ajuda muito e que existe muito na categoria é uma solidariedade quase que é genuína, mas quase que intuitiva nos bolsões. Então, isso ajuda bastante também, as risadas. Enfim, compartilhar aquele momento de descanso junto à categoria, é uma coisa que ajuda a aliviar as tensões. E a troca ali no bolsão [...]. Enfim, a conversa, a troca, roda tudo no bolsão, né? Então água, \*\*\*, comida, há uma relação genuína de solidariedade e de coletividade também.*

A dinâmica de troca descrita pelo entregador, assim como os vínculos de solidariedade e apoio mútuo, são formas de suspender a lógica neoliberal do cálculo. Ou, seguindo Gago, é possível pensar em uma maneira de vitalismo dos debaixo que, ainda que tenha uma lógica de cálculo, acaba por apropriar-se de sua dimensão neoliberal, invertê-la e levar: “o próprio cálculo em direção a operações cujo fundamento já não é a medida, mas o autodesenvolvimento do *conatus*<sup>92</sup> coletivo” (Gago, 2018 p. 243). Assim, se de um lado a categoria aceita a lógica do cálculo para cumprir suas metas de trabalho e remuneração, de outro, é o compartilhamento dessa condição calculadora que permite que novas estratégias coletivas sejam traçadas e os vínculos de solidariedade e troca emergem.

O espaço urbano é reinventado para proporcionar esses momentos de coletividade, descanso e compartilhamento. A Entrevistada 04 conta sobre um trailer, onde ela e seus amigos

---

<sup>92</sup> A autora desenvolve amplamente os sentidos e ambiguidades do termo “conatus”, que pode ser entendido nesta citação como “vitalismo da vida” ou “querer viver”.

se encontram entre as entregas: “[...] eu faço um pedido aqui próximo. Terminou. Enquanto o iFood não toca, eu volto pra cá [para o trailer]. Aí eu fico aqui conversando com os meninos, aí tocou de novo. A gente sai e volta, sai e volta e passa a noite toda assim”. E o Entrevistado 13 conta sobre a realização de churrascos de fim de ano no bolsão e conclui: “Enfim, o bolsão é isso, [...] ele acaba virando não só o seu local de trabalho, mas seu local também onde você tem trocas sociais”.

Momentos de lazer também são articulados por meio dos grupos digitais e fazem parte desse hibridismo digital-urbano. O Entrevistado 21, de Campo Grande, conta: “Esses grupos de entregadores, a galera marca rolê. Marca tipo assim, bololô, randandan. Pessoal se junta pra ir na manobrinha, ficar empinando. Tem uns eventos, né?”. Dessa forma, a identidade motoqueira, além da profissional, se fortalece nesses encontros.

Ademais, o espaço urbano é visto como uma aposta para superar a saturação do meio digital, o excesso de grupos de mensagem instantânea, afinal os entregadores acabam ficando conectados durante toda sua jornada de trabalho e demonstram cansaço em relação a isso. O Entrevistado 13, então, argumenta que a organização presencial segue sendo importante: “é necessário encontrar espaços físicos pra poder avançar a luta dos entregadores, da categoria”. No caso, os Entregadores Unidos pela Base propõem a realização de cafés da manhã solidários nos pontos de descanso dos entregadores, especialmente nos bolsões, e nos dias de breque, além da realização de assembleias de base como espaços de formulação política e deliberação. O Entrevistado 13 narra que a proposta é: “construir mais laços de solidariedade, mas [...] usar isso também como forma de aproximação de entregadores e entregadoras no sentido de construir um espaço pra além do campo virtual. É um espaço que a gente possa conversar, um espaço que a gente possa discutir”. Como, muitas vezes, esses cafés da manhã são inesperados, eles geram reações de surpresa e alegria nos entregadores que estão chegando nos bolsões para trabalhar. Essa quebra de rotina pode ser aproveitada para o diálogo e a reflexão sobre as próprias condições de trabalho e eventual mobilização da categoria.

### 5.3. Representação

Face a toda a desassistência do Estado e a dificuldade de diálogo com as plataformas, tem ocorrido um movimento de formalização da ação coletiva dos entregadores para, dentre



outros objetivos, poder estruturar um diálogo com essas instâncias. A busca por representação coletiva por meio da formação de associações, negociações institucionais, assinatura de documentos e eleição de representantes foi um elemento contraintuitivo para minha pesquisa. Afinal, a desconfiança em relação às instituições mediadoras tradicionais e a centralidade do digital no trabalho dos entregadores me levavam a esperar uma organização da categoria informal, fluída e temporária, seguindo as experiências analisadas na seção anterior. É possível que o método de bola-de-neve tenha me direcionado mais para lideranças do que para a chamada “base” da categoria, uma vez que elas seriam mais fáceis de identificar e aceitar participar das entrevistas. De todo modo, uma liderança não precisa ser de uma organização formal, como uma associação ou partido, de forma que esse resultado segue sendo instigante. Ademais, a pesquisa de Limeira (2024) a respeito da organização coletiva de entregadores por aplicativos em Porto Alegre também identificou a busca por representação da categoria, que resultou na formação da Associação de Ciclo Entregadores por Aplicativo do Rio Grande do Sul (ACERGS). Portanto, é interessante explorar a importância que a representação tem para a categoria, muitas vezes sintetizada pelo desejo de “ter CNPJ”.

Tal representação pode ser pensada, conforme proposto por Fraser<sup>93</sup>, como “quando regras de decisão distorcidas comprometem a voz política de alguns que já são considerados membros, prejudicando sua capacidade de participar como pares na interação social” (Fraser, 2009 p. 06). E, também, quando as regras excluem os sujeitos da reivindicação por justiça, “neste caso, o ‘quem’ da justiça é, em si, definido de forma injusta, de forma que não-cidadãos afetados são indevidamente excluídos da consideração” (Fraser, 2009 p. 06). Não encontrando lugar nas instituições mediadoras tradicionais, como os sindicatos e partidos, os entregadores por aplicativo narram ocasiões em que ficavam de fora das interações políticas sobre seu próprio trabalho, sendo que vários acabavam decidindo formar associações.

A busca por representação da categoria vai além da eleitoral ou institucionalizada por meio dos sindicatos. Levando em consideração diferentes experiências da sociedade civil e limitações no modelo tradicional de representação eleitoral baseada na tríade autorização, monopólio e territorialidade, Avritzer (2007) defende uma ampliação do conceito, trazendo a ideia de representação por afinidade. Organizações diversas da sociedade civil, então, representam interesses baseados na relação que têm com os temas, criando afinidades

---

<sup>93</sup> Analisando as demandas e atuação dos motoristas por aplicativo, Leme (2022) também identifica uma demanda por representação da categoria, combinada com as demais dimensões de justiça propostas por Fraser (2009), ou seja: redistribuição e reconhecimento.

intermediárias. “A diferença entre a representação por afinidade e a eleitoral é que a primeira se legitima em uma identidade ou solidariedade parcial exercida anteriormente” (Avritzer, 2007 p. 458).

A criação de associações, então, se torna um caminho para a representação e criação de instâncias de diálogo próprias que pressionam o sistema político-jurídico para o reconhecimento de novos atores e organizações, no embate entre trabalhadores e plataformas – isso irá repercutir na participação do GT de regulamentação do trabalho por plataformas, que será analisada no próximo capítulo. Já o caso da candidatura coletiva aponta para uma dimensão criativa da organização dos entregadores, dentro do sistema eleitoral, mas que também atua em uma ressignificação da noção tradicional de representação, a partir de práticas e perspectivas da sociedade civil e da participação política (Almeida, 2023; Medonça, Gelape, Cruz, 2023). Irei analisar ambos os casos a seguir, sendo que é importante ressaltar que os grupos informais não são, necessariamente, uma fase anterior à constituição de uma associação ou candidatura, uma vez que a intenção da organização pode ser manter-se em uma estrutura informal. Porém, as diversas experiências compartilhadas no cotidiano do trabalho e na ação coletiva, utilizando grupos informais, podem auxiliar na busca por formalização para representação da categoria.

### *5.3.1. Associações*

A formação de associações é uma das diversas formas possíveis de organização da ação coletiva e tem sido uma alternativa adotada por diferentes grupos de entregadores em diferentes cidades do Brasil. Isso é fruto de alguns processos simultâneos, especialmente: (i) a formação de identidade coletiva durante o compartilhamento de experiências de confronto político, rotina do trabalho e interlocução da categoria; (ii) a necessidade de estruturação de grupos para organizar demandas, permeada por uma desconfiança quanto aos sindicatos existentes; (iii) a identificação de benefícios na formalização desses grupos, que passariam a contar com uma legitimidade maior para a interlocução com agentes estatais e as plataformas. Assim, alguns processos analisados na seção anterior também contribuem para a identificação coletiva da categoria e suas demandas, sendo que, em algumas circunstâncias, há a opção pela formalização de grupos, em busca de um “CNPJ”, conforme argumentam seus integrantes.

O processo de surgimento das associações, conforme se depreende das entrevistas, está relacionado à necessidade de dar apoio às necessidades cotidianas da categoria. Assim, a ideia de “conseguir melhorias para a categoria” perpassou a justificativa de diferentes entrevistados

para formar suas associações. Por exemplo, quando conversei com o Entrevistado 02 e a Entrevistada 09, eles estavam participando do processo de formação da associação de entregadores por aplicativo de Natal. No caso, o Entrevistado 02 contou sobre a importância de ter o apoio da Universidade Federal do Rio Grande do Norte (UFRN) nesse processo de formalização, além da realização de diálogos com outros grupos organizados do país: “*A gente tá adquirindo nossa associação pra ver se a gente busca melhoria pra categoria. Onde a gente possa tá vendo essa questão de plano de saúde, essa questão de seguro, de segurança e trânsito, essas coisas todas, da categoria*”.

Por sua vez, o Entrevistado 10, de Juiz de Fora afirma que: “*No nosso estatuto, está escrito que a nossa missão enquanto associação é tanto melhorar as condições de vida mesmo dos nossos colegas, né? De vida e de trabalho dos nossos colegas, quanto profissionalizar essa galera, né?*”. Ele reforça a ideia de não só de responder às contingências cotidianas do corre do trabalho de entregas, mas também de atuar em processos de formação de identidade coletiva da categoria e de sua profissionalização, de forma que o entrevistado apresenta a possibilidade de fornecer cursos de motofrete e de abertura de registros de MEI.

Novamente, é importante notar como existe um hibridismo entre o digital e o analógico na estrutura das associações, que aproveitam para se comunicar com a categoria por meio de grupos de mensagens instantâneas, especialmente o WhatsApp e Telegram. Esses grupos são parte da composição das organizações, sendo lugares legítimos para debate e tomada de decisões. Em diferentes cidades, à medida que o diálogo em meio digital se aprimorava e se estruturava, começava a necessidade de encontrar formas mais estruturadas e formais de organização da categoria. Os administradores dos grupos digitais, muitas vezes, são as lideranças e representantes eleitos das associações, tendo poderes de moderação de conteúdo e bloqueio de participantes. Em geral, esses grupos alcançam muito mais entregadores do que o processo de mobilização corpo a corpo para a lida cotidiana com a entidade, sendo locais estratégicos para o envolvimento das lideranças. É o que se depreende da fala do entregador de Florianópolis:

*Entrevistado 03: Só a nossa associação tem 25 grupos aqui da região. Então, é um trabalho tipo, eu uso muito assim: todo anúncio que eu preciso fazer eu joga ali na nossa rede de grupo [...] do WhatsApp. Então, eu joga ali na comunidade, já entrega pra 1300 pessoas logo de cara. Ai a gente faz os anúncios nos outros grupos também.*

Além disso, as reuniões *online* têm sido utilizadas para facilitar a participação de integrantes, inclusive a nível nacional, conforme pude acompanhar durante a execução da

pesquisa. Como a categoria já inserida em meio digital, devido à natureza de seu trabalho, e já houve um aprendizado coletivo para realização de reuniões *online* durante a pandemia, há uma maior facilidade para sua participação nessa forma híbrida de mobilização e organização.

O Entrevistado 18, liderança de uma associação de ciclo-entregadores do Rio Grande do Sul, conta que passou a participar da fundação da organização após uma série de diálogos, presenciais e em grupos de WhatsApp, com colegas da categoria a respeito de suas condições de trabalho. No caso, a associação já estava em processo de fundação, mas passava por conflitos internos e este entrevistado conta que estava dialogando com um de seus organizadores, quando passou a compor os grupos da entidade:

*Entrevistado 18: Eu e um outro colega meu, [...] a gente ficava conversando, né? Ah, falando que a gente podia fazer isso, podia fazer aquilo. [...] E aí não sei como, num dia aí, entre uma tela e outra, eu me encontrei no privado com [o representante da associação] e eu passei as minhas ideias. Passei [...] os meus projetos. E aí quando vê, ele me largou no grupo da [...] associação. Me largou um grupo nacional, o grupo daqui, dali. Entendeu? Daí eu comecei a fazer parte da associação.*

A partir daí, ele ganhou protagonismo interno e, eventualmente, tornou-se uma liderança. O processo de fundação da associação em questão envolveu também uma série de aprendizados coletivos, seja sobre as exigências jurídicas, seja sobre mobilização e representação da categoria. Essa mobilização envolve os processos de constituição da organização, afinal é necessário o debate a respeito das funções da entidade, composição de diretoria e a busca por integrantes, por exemplo. As lideranças contam como isso é custoso, como apresentado pelo Entrevistado 10: “*Eu tenho que ir no cartório, tenho que procurar o contador tal, tem que reunir com tal escritório de advocacia. [...] Entre a gente, a gente conversa assim em videoconferência, em reunião no WhatsApp*”.

Os entregadores que optaram por fundar associações também narraram uma dificuldade de se relacionar e sentir representados pelos sindicatos de *motoboys* pré-existentes. Essas tensões, vindas também de uma formação política, em geral, crítica aos sindicatos, fazem parte do processo constitutivo das associações de entregadores. Se havia uma busca por representação formal da categoria, ela não foi encontrada nos sindicatos. Alguns entrevistados, portanto, narraram ocasiões em que buscaram apoio dos sindicatos de entregadores, mas se frustraram com o tipo de tratamento que encontraram. Por exemplo, o Entrevistado 01 contou que procurou o sindicato de motofretistas em Brasília: “*[...] já se tinha o sindicato [...] dos trabalhadores para os motofretistas, que era os celetistas, né? [...]. Então, num sindicato, os trabalhadores*

*[por aplicativo] não se sentiam representados. Então, iniciei essa luta por uma associação nisso ou outras pessoas também se destacaram*". Apesar de pontuar que não é contrário à existência de sindicatos, o entregador em questão apresenta uma crítica às lideranças sindicais, que teriam perdido o contato com a realidade da atividade e da base: *"Se você der uma moto pra ele, não sabe mais nem ligar o 125 no pedal. E aí é ele que tá lá falando, dizendo que me representa, não"*.

Ademais, o Entregador 10 argumenta a favor da abertura de associações: *"por que uma associação, por que não o sindicato, né? Porque o sindicato ele demanda mais tempo, mais burocracia, mais estrutura. Em alguns casos, ele demanda algumas brigas que a gente não estava preparado para comprar, sabe?"*. Assim, mesmo sendo uma estrutura formal a associação teria mais flexibilidade para atender às demandas dos entregadores sem adentrar maiores disputas organizativas, além de não ter uma rejeição imediata da categoria.

A tensão da categoria face aos sindicatos irá repercutir não só na formação de associações, mas também na organização de grupos informais e em uma opção por não se mobilizar, conforme será analisado ainda neste capítulo. Porém, vale ressaltar que diversos sindicatos de *motoboys* e ciclo-entregadores têm atuado na causa dos entregadores por aplicativo, a partir da perspectiva de sua inclusão na legislação existente para os motofretistas e sua formalização. Isso gera conflitos de representatividade e quanto às próprias demandas da categoria: fora dos sindicatos, a defesa da inclusão na legislação do motofrete é fraca (Barros, 2022; Limeira, 2024).

Ocorre que essa demanda por representação tem surgido da própria experiência da ação coletiva dos entregadores, que, em diferentes ocasiões, precisavam dialogar com instâncias formais, mas não tinham uma indicação de representantes para fazê-lo. É o que conta o Entrevistado 03, de Florianópolis: *"Quando a gente ia bater na porta da Câmara de vereadores, da prefeitura ou, enfim, qualquer outro vai, era solicitado um CNPJ, né? E a gente não tinha isso. A gente ia lá como CPF, nunca era atendido, então a associação entrou como essa necessidade"*. O Entrevistado 10 conta que passou por situações semelhantes, em Juiz de Fora, e sintetiza: *"[...] hoje [a associação] é a ponte mais sólida com o poder público"*.

Isso é interessante, porque os entregadores precisam se organizar em um cenário de grande desinstitucionalização de sua própria condição de trabalhador e ampla precariedade jurídica. Contudo, nos momentos de interação com o Estado e as plataformas, recursos de

representação formal se mostram necessários para ultrapassar limitações existentes a esse diálogo, como a demanda por CNPJ e representantes eleitos.

A experiência da formalização da ação coletiva irá repercutir na possibilidade de diálogo com o governo federal, na ocasião da formação do GT de regulamentação do trabalho mediado por plataformas. Como se verá no capítulo 6, foi necessário pressionar o governo para que os entregadores por aplicativo pudessem estar na mesa de negociações. Assim, o Entrevistado 01 aponta a importância das associações e outras organizações para instituir o GT de regulamentação do trabalho por aplicativo: *“Nós conseguimos participar da mesa de negociação do GT, a gente consegue pressionar o governo e as plataformas de N formas, né? Em relação às necessidades do trabalhador, tudo por conta da associação e da luta que a gente faz, né? E ela é extremamente necessária”*.

Além do poder público, os entregadores também buscam melhorar os canais de diálogo com as plataformas, como visto em suas demandas por atendimento humanizado e contra bloqueios indevidos, por exemplo. Nesse sentido, a Entrevistada 09 apresenta a dificuldade de diálogo com as plataformas e a possibilidade de melhora por meio de uma organização coletiva: *“Essa associação serve para isso, ter um porta-voz tipo. Ah, não consegui, mas ninguém consegue falar com o iFood, porque muitos do iFood a gente conversa com robô. Não é uma pessoa física”*.

Ademais, existe uma compreensão de que a organização coletiva, por meio de associações e outros instrumentos de confronto político, inclusive manifestações, pode contribuir para um ganho de força da categoria em suas demandas. O Entrevistado 03 conta sobre o grande poder de *lobby* das plataformas dentro das instituições estatais e das dificuldades de fazer projetos tramitar no Congresso: *“Ele nem sai da gaveta pra começar, qualquer tipo de projeto que a gente tenta de fazer pra melhorar condições aí trazer espaços de pontos de apoio ou vagas de estacionamento, entendeu? Qualquer coisa que a gente tenta fazer nesse sentido é muito difícil de seguir para frente”*. Dessa forma, as associações não têm apenas o papel de diálogo institucional, mas também de mobilização da categoria.

Como visto, a mobilização e os protestos fazem parte de processos de formação de identidade coletiva e pode vir a fortalecer a organização de associações. O Entrevistado 01, que compõe uma associação no DF, conta que o breque de 2020 e a mobilização no seu entorno foram importantes para a formação da primeira associação local: *“O que a gente tirava em 2019, em 8 horas de trabalho, a gente estava levando 10, 12 horas para tirar o mesmo valor*

*durante a pandemia. E nisso nós começamos os protestos, as organizações, nasceu a primeira, a associação do DF, que foi a AMAE-DF, da qual fazia parte*<sup>94</sup>. E o Entrevistado 14 afirma que as manifestações também foram parte do processo de formação da associação da qual participa no Rio de Janeiro: *“Assim, formalizada [a associação] veio depois [do Breque de 2021], mas a união, assim, das pessoas que compõe vieram antes”*.

Outro instrumento que tem sido utilizado pelas associações e outros coletivos de entregadores é a judicialização de demandas trabalhistas. A assistência jurídica ocorre, por exemplo, em situações de responsabilização das plataformas e restaurantes por acidentes durante a atividade de entrega e pelo reconhecimento de vínculo trabalhista. Este foi o caso de um entrevistado<sup>95</sup>, que trabalhava no sistema OL. O entregador tinha um horário para cumprir e um operador logístico, figura semelhante a um patrão e intermediário da relação com o iFood, ao qual tinha que reportar. Depois de alguns meses nesse formato de trabalho, o entregador entendeu que: *“Eu tinha o expediente, tinha uma carga horária pra cumprir e não conseguia tirar nada, né? Não tinha, não conseguia, não era rentável pra mim. Então isso é péssimo, isso é péssimo de verdade, isso desconstrói a nossa legislação brasileira”*. Vivenciando uma situação de contratação precária e de subordinação, o entrevistado buscou assessoria jurídica para ter seu vínculo empregatício reconhecido. A ação foi interposta contra iFood e OL simultaneamente e resultou em um acordo: o entregador recebeu uma indenização financeira, mas não teve o vínculo reconhecido e teve sua conta bloqueada pelo iFood. A experiência do entregador se tornou exemplo para outros da categoria, sendo que a associação da qual participava auxiliou outros entregadores na intermediação jurídica.

Como ficou evidenciado na presente seção, a formação de associações evidencia o interesse em uma maior estruturação da ação coletiva e representação da categoria por, ao menos, parte dos entregadores. A interação com o Estado e plataformas faz parte do repertório da ação coletiva e eles utilizam instrumentos de legitimidade formal e representação para diálogo. É interessante notar que os procedimentos de formalização, como assembleias e escolha de representantes fazem parte da constituição dessas organizações e repercute nas formas de interação, bem como da identidade coletiva de seus integrantes. Simultaneamente, elementos informais das redes sociais digitais permeiam a lógica da ação coletiva dessas organizações, tendo semelhanças entre lideranças das organizações e administradores de

---

<sup>94</sup> O Entrevistado 01, atualmente, participa de outra associação.

<sup>95</sup> Por ter conteúdo sensível no caso narrado, optei por não enumerar as citações em questão.

grupos, bem como a relação porosa entre os debates em diferentes grupos presenciais e digitais, no processo de tomada de decisão.

### 5.3.2. *Candidatura coletiva*

Ainda que a maior parte dos entrevistados não tenha tido participação prévia em organizações políticas ou sindicais – ou mesmo tenham uma desconfiança quanto a essas instituições – alguns eram filiados a partidos políticos, o que é interessante para notar uma heterogeneidade de experiências no campo da organização política da categoria. No caso, identifiquei pessoas filiadas ao: Partido Socialismo e Liberdade (PSOL), Partido Democrático Trabalhista (PDT), Partido Social Democrático (PSD) e AGIR36 (antes, Partido Trabalhista Cristão – PTC), partidos que ocupam posições da esquerda até a centro-direita no espectro político. Também identifiquei pessoas que já foram filiadas e acabaram por desistir de atuar na organização partidária. Não houve uma correspondência entre entrevistados com histórico partidário e formação de associações, mas há uma proximidade entre eles e a busca de organização da categoria, independentemente de seu formato.

Como não foi objetivo desta pesquisa traçar o histórico de organização partidária da categoria, apresento nesta seção a experiência de candidatura coletiva de *motoboys* para Deputado Estadual, em Santa Catarina. Entrevistei um dos responsáveis pela campanha coletiva de 2022, que uniu sete *motoboys* para disputar o assento legislativo pelo PSD. Articulado pelo Coletivo Catarinense dos Motoboys, a candidatura teve como cabeça de chapa o Cláudio Motoboy do Coletivo SC e utilizou de estratégias de campanha típicas da categoria, como motocadas e comunicação digital. A candidatura recebeu 1.054 votos, ou 0,03% do total de votos e não foi eleita.

As experiências de candidaturas coletivas têm se ampliado no Brasil desde sua primeira proposição em 2016 e podem ser pensadas como uma inovação democrática que busca responder a problemas de crise de representatividade da política eleitoral, ainda que possa ter fragilidades institucionais. Almeida (2023) propõe o conceito de “representação como participação” para analisar a resignificação da representação operada pelos mandatos e coletivos, que podem ser estendidos para as candidaturas, dentro de suas especificidades. Assim, há uma valorização da representação descritiva, que ocorre por meio da “participação de co-candidatos que expressem essa diversidade [de perfis] e por meio da defesa de temas” (Almeida, 2023 p. 6), pluralizando o número de representantes em um mesmo mandato ou



candidatura. Práticas participativas são incorporadas nos processos decisórios e atores da sociedade civil que não disputavam eleições, passam a fazê-lo, incorporando a lógica dos movimentos sociais para a representação eleitoral (no mesmo sentido, Mendonça, Gelape, Cruz, 2023)<sup>96</sup>. A candidatura coletiva, por vezes, pode auxiliar em uma redução de custos para a disputa eleitoral, uma vez que “dilui” seu peso para mais do que uma pessoa, podendo resultar na representação de perfis que têm menor acesso à disputa político-partidária, como mulheres e pessoas negras e periféricas.

O Entrevistado 03 argumentou que era importante atuar “*em diversas frentes*”, sendo as eleições uma delas. Ainda que não tenha tido sucesso eleitoral, ele se mostrou esperançoso em relação à proposta de candidaturas coletivas e que a iniciativa estaria ganhando força para as eleições municipais em diferentes cidades para o ano de 2024. Ele aponta o interesse em ampliar os setores representados na candidatura coletiva para o segmento duas rodas, incluindo bicicleta e cadeiras de rodas, por exemplo. Dessa forma, “[...] *a gente consegue fazer uma pegada ecológica também*”, ampliando uma representatividade: “[...] *vai abranger mais, mais categorias e mais pessoas, a sociedade de uma forma geral*”.

A candidatura coletiva permite que os temas sejam representados por pessoas mais diretamente relacionadas ou afetadas por eles. Além disso, o entregador demonstra uma abertura em relação à filiação político-partidária, inclusive com uma proposta de repetição da experiência em outras cidades:

*Entrevistado 03: Mas a nossa ideia é dar liberdade para cada cidade ter a sua autonomia, escolher o seu partido, formar sua chapa, sabe? Se possível utilizar os grupos de WhatsApp pra eleger as suas lideranças, fazer uma eleição pra montar essa chapa antes mesmo de se candidatar, sabe? Então, a ideia é fazer isso a critério de cada cidade, né? Cada município que vai escolher o seu partido, vai escolher o seu formato.*

O desprendimento em relação a estruturas partidárias aponta para um movimento de “ocupação da política” que também é proposta pelas candidaturas coletivas (Mendonça, Gelape, Cruz, 2023). O movimento eleitoral vem “de baixo para cima”, no qual grupos que visam a representação buscam partidos mais ou menos afeitos a suas demandas para que possam ter estrutura institucional para sua candidatura. Além de terem fluxos próprios, anteriores e externos aos partidos que lhes dão um sentimento de maior liberdade, como é o caso

---

<sup>96</sup> Os autores em questão utilizam o conceito de “gambiarra” para analisar a ambiguidade entre inovação democrática e suas limitações das candidaturas coletivas (Mendonça, Gelape, Cruz, 2023).

apresentado na fala do entrevistado, sobre a escolha de lideranças por WhatsApp antes das candidaturas e a liberdade de filiação em diferentes partidos.

Assim, é particularmente interessante que tenha havido uma experiência de candidatura coletiva na categoria de entregadores por aplicativo, demonstrando uma abertura para experimentar novos mecanismos de representação. Se há uma crise institucional de partidos e sindicatos, por outro lado existem experiências que propõem inovações sem rechaçar completamente tais instituições. A representação de uma categoria profissional, pode-se argumentar, terá maior qualidade se for feita por mais de um integrante desse grupo, trazendo a diversidade e divergência para a própria candidatura. Com isso, potencialmente, mais integrantes da coletividade poderão se ver representados pelo grupo que busca seus votos.

#### **5.4. Desarticulação**

Dizer que há busca de organização e representação em um processo constitutivo de identidade coletiva da categoria não significa que haja uma única identidade ou que ela não esteja em disputa. A profunda divisão política do país também se apresenta na categoria, que tem mais dificuldades de encontrar pontos de integração quando se trata de propostas mais diretamente voltadas para o governo federal e para o regime de regulação do trabalho por plataformas. Ao longo das entrevistas, foram narradas experiências de cansaço e de desconfiança nos processos de interação com Estado e aplicativos para mediação dos interesses da categoria, bem como sentimentos de antipolítica e desmobilização. Esses pontos ficam mais evidentes na discussão sobre a regulamentação do trabalho por aplicativo, que tem sido feita em diálogo com o governo de Lula (PT) e será analisado no capítulo 6. Na presente seção, então, focarei as expressões críticas dos entregadores quanto à política, suas desconfianças e desmobilização, para buscar compreender forças de desarticulação que operam no processo de organização da ação coletiva.

##### *5.4.1. Críticas à política*

A categoria de entregadores por aplicativos, como já mencionado, é bastante heterogênea politicamente. Por mais que eu tenha identificado forças de articulação e organização em prol de demandas trabalhistas, também é necessário interpretar suas ambiguidades em relação à própria natureza dessas demandas e em relação às instituições

tradicionais de mediação do conflito capital-trabalho, como os sindicatos, partidos e a CLT. Pinheiro-Machado (2024) identifica um nexos entre trabalho precário e posições políticas autoritárias, inclusive entre entregadores por aplicativos. Analisando os resultados das eleições presidenciais de 2023, a autora conclui que trabalhadores informais ganhando mais do que dois salários-mínimos e evangélicos compõem o núcleo duro dos eleitores de Bolsonaro (Pinheiro-Machado, 2024 p. 64). Ainda, para esses trabalhadores, “apoiar a extrema-direita significava manter a ilusão que trabalhar duro na economia de bicos seria o suficiente para mudar sua vida financeira” (Pinheiro-Machado, 2024 p. 67).

A partir das entrevistas que realizei, é evidente que existe uma tensão dentro da categoria quanto aos papéis do Estado e da política para a mediação da relação entre capital e trabalho. Não é possível entender isso fora do contexto de profunda divisão política do país, que tem levado à consolidação de grupos fortemente antagônicos (Rocha, 2019; Tatagiba, Trindade, Teixeira, 2015; Pinheiro-Machado, 2024; Pinheiro-Machado, 2019) desde o *impeachment* inconstitucional de Dilma Rousseff, passando pelo governo de extrema-direita de Jair Bolsonaro e o retorno do PT ao governo pelo terceiro mandato de Lula. Esse tensionamento está inserido em processos mais gerais de crise de representação e das instituições políticas, que podem levar a irrupções de protestos de multitudinários que repercutem alternativas autoritárias ou questionam estruturas mediadoras em face do fortalecimento do individualismo (Mendonça, Domingues, 2022).

Dessa forma, a desconfiança política e, mesmo, a antipolítica parecem articular diferentes visões e ações dos entregadores, sendo, talvez, mais relevante do que posicionamentos à direita ou à esquerda do espectro político. Por exemplo, as associações não se posicionam, necessariamente, à esquerda, nem demandem maior intervenção do Estado na regulamentação da atividade de entregas por aplicativo. Um exemplo disso é a liderança de uma associação de Porto Alegre, que entrevistei, que é contrária à regulamentação da atividade<sup>97</sup>, preferindo garantir melhor remuneração para a categoria por meio da negociação direta com as plataformas.

Também, quando participei do Breque de setembro de 2023 em Belo Horizonte, que trazia como uma das demandas principais a “hora logada ou nada” na regulamentação do trabalho, foram fortes as críticas ao presidente Lula, inclusive com gritos diretamente contrários

---

<sup>97</sup> A questão da regulamentação será debatida no capítulo 6, mas trouxe esse exemplo para ilustrar que maior organização não quer dizer ser de “esquerda”.

a ele. Quando a manifestação chegou em frente à Assembleia Legislativa de Minas Gerais, também foram realizados gritos contrários à regulamentação que, contraditoriamente, era a pauta da manifestação. Fica a questão contra qual regulamentação gritavam, considerando que diferentes propostas estavam em debate na ocasião. Os manifestantes também estavam insatisfeitos com o Bim da Ambulância (Avante), Deputado Estadual, que teria tido muitos votos dos *motoboys*, mas depois teria deixado de lado a categoria e não estaria acompanhando a pauta da regulamentação. Além dele, alguns entregadores gravaram vídeos para Nikolas (PL) e Cleitinho (Republicanos), respectivamente Deputado Federal e Senador por Minas Gerais, do campo bolsonarista, pedindo apoio para suas demandas. Por outro lado, nesse mesmo dia, um líder dos entregadores dialogou com a assessoria de Bella Gonçalves (PSOL) para expressar suas demandas. Quando perguntei para ele sobre o posicionamento à esquerda da Deputada Estadual, ele disse que a posição política não era um problema, se suas demandas fossem atendidas.

Alguns entregadores relataram que se sentem desanimados com discussões políticas e preferem se afastar desses debates em grupos formais e informais. Um entregador de Fortaleza afirmou:

*Entrevistado 15: Aí quando a gente fala na questão política, né? Ela fez só desunião geral, a gente são muitos desunidos aqui em relação por conta disso, porque eles se esquecem da nossa pauta, que é entregadores e vai pro lado da política. 'Ah, porque tem que pagar imposto, a gente não tem que pagar imposto', não sei o que, sabe? Infelizmente essa política veio só para desunir, só para desunião da gente mesmo.*

Esse entregador sente que os debates políticos tiram o foco dos objetivos da categoria e levam a sua desunião. Ele tem um perfil interessante, que vale pontuar aqui. Ele se engaja em breques e reclama da baixa mobilização dos entregadores, além de ser a favor de regulamentar a atividade, especialmente para ter maior acesso à previdência social. Contudo, é contrário à demanda de remuneração por hora logada, por entender que seria inviável para as plataformas realizá-la. O entregador não tem interesse em se associar a uma organização da cidade, mas tem usado um perfil de Instagram para vocalizar demandas da categoria e se engaja em grupos digitais para debater as propostas de regulamentação. Sua opção por não participar da associação veio depois de tentar se aproximar dela: “*mas eu quando, quando eu fui pesquisar a fundo a associação, ela era muito ligada à política, né? E, assim, quando eu vejo que é muito ligada à política, eu saio de perto, porque infelizmente também a política está direto nos nossos*

*grupos*”. Esse é um entregador que busca se informar, dialogar e participa de ações coletivas, mas prefere ter uma independência quanto ao que compreende como “política”.

Outro entregador, que participa de associação de Porto Alegre, diferencia “política” de “politicagem”.

*Entrevistado 18: Eu gosto de falar que, infelizmente, eu não estou muito chegado em política. Mas, infelizmente, tudo gira em volta da política, né? Tudo é politicagem, e a gente quer pelo menos tentar fazer uma política correta, né? Não sei se tem como, mas eu, no meu pensar, tudo é viável, tudo é, tudo é possível, entendeu? Se a gente fizer ao certo, a gente vai colher ao certo, entendeu e mas tem muita coisa errada.*

Esse tipo de diferenciação, a ideia de independência política e certo grau de individualismo surgiu também na fala de um entrevistado de São Paulo, que compõe a ANEA:

*Entrevistado 06: Eu faço parte só disso [da ANEA], [...] eu luto mais pelas minhas condições, também que eu faço no dia a dia assim. Sem querer fazer parte de associação e sindicato pra mim ter essa autonomia [...] e poder falar que eu não tenho nenhum interesse próprio nisso. Não tenho nenhum interesse visando em alguma coisa, algum lucro. Não. Sou um trabalhador que cansou muito de esperar por alguém e está fazendo a sua pra sua melhora mesmo, liderança independente costumo dizer.*

Ainda, um entregador do DF, que participa de associação e partido político, diferencia sua atuação de outras formas de atuar politicamente. No caso, ele critica outros entregadores que se teriam corrompido por cargos, seja das plataformas, seja de gabinetes e, com isso, deixariam de estar do lado dos entregadores:

*Entrevistado 01: Você tem outras lideranças que construíram o canal [de YouTube], que venceram em cima de lá, em cima do sensacionalismo, que hoje é bancado pelas empresas pra falar aquilo que a empresa quer. Que conseguiu um deputado de direita que manipula ele por voto e o cara que tá ganhando ali, né? Mas [n]a luta mesmo ele não tá mais. Eu falo para vocês com propriedade, porque eu recebi proposta. Eu recebi proposta de empresa, eu recebi proposta de político, de partido político, da qual eu não aceitei.*

Como se percebe, esses entregadores se engajam nas organizações formais e informais de representação das demandas da categoria, mas buscam se desassociar do imaginário da “politicagem”. Considerando que esse é um termo amplo, cada um traça seus critérios para que sua atuação seja legítima: ou por não ter distorcido os interesses da categoria em prol de benefícios pessoais; ou por fazer “o certo”; ou, mesmo, por não compor algum tipo específico

de instituição, que ele seleciona como indevida, mas ter uma atuação “independente” em outra organização ou ação coletiva. O oposto à sua atuação seria, então, “politicagem”.

É interessante notar, então, que as críticas à política podem ser expressões mais intensas de antipolítica ou rechaço a partidos e organizações de esquerda. Mas, também, surgem entre atores mobilizados, mas que buscam distinguir sua atuação da de outros grupos menos legítimos. Ainda que cada um desses processos seja distinto, ambos atuam em um sentido de desarticulação mais ampla da categoria, desconfiada politicamente.

#### 5.4.2. Desmobilização

Também houve entregadores que apresentaram uma atitude de isolamento e de desconfiança quanto às tentativas de organização da categoria existentes, como os grupos de WhatsApp, associações e sindicatos, bem como os protestos. Outros tentaram participar desses processos e tiveram decepções grandes, passando a se desmobilizar. Outros não participam da ação coletiva e argumentam a favor de focar mais no trabalho. Essas interpretações serão analisadas, aqui, como forças de desarticulação da categoria.

O Entrevistado 20, de Porto Alegre, explica que não tem interesse em participar de organizações: *“Eu não tenho tempo para essas coisas. Não, exige muito tempo, né? Mas eu não tenho muito interesse, né? E daí eu não ia ficar, ou fingindo o interesse, ou eu prefiro bah, eu não estou interessado, eu não vou me dedicar o suficiente, entendeu? Então eu prefiro não participar”*. Ele também não participa de breques e conta que trabalha normalmente em dias de paralisação. Realizar seu trabalho, para ele, é o melhor que ele pode fazer para ter melhores condições, conforme argumenta: *“eles [os manifestantes] querem condições melhores, né? Ah, legal, ‘a gente tá fazendo pra melhorar isso, não vai participar?’ Ah, não. Não, eu vou trabalhar, né? Para melhorar a minha condição”*. Por sua vez, o Entrevistado 20, de Porto Alegre, é mais reservado, diz que: *“Eu sou mais de casa, mais família”*. Assim, ele prefere conversar com as pessoas no ponto de apoio, especialmente com seus amigos: *“Daí eu tenho o número já no WhatsApp mesmo”*.

O Entrevistado 05, de Rio Branco, prefere não participar de grupos de WhatsApp: *“porque às vezes começa a falar umas besteiras ou falar coisa que não precisava”*. Ele também não participa de organizações e, mesmo já tendo ido a protestos locais, foi desistindo desse engajamento: *“eu prefiro trabalhar e quando a gente está lá parada, toca mais corrida para*

*mim. Então, eu costumo não participar [do protesto], eu já participei, sim, mas eu costumo não participar disso*". Parte dos seus motivos é não ter grandes reclamações a respeito do trabalho de entregas por aplicativo.

De forma semelhante, o Entrevistado 22, de Campo Grande, também não participa de associações, grupos informais ou protestos: *"Teve mesmo [um breque] esses tempos aí. Eu não, eu não fui não. Eu evito essas coisas aí. Tumulto, aí eu procurei evitar*". Ele acha que as paralisações são pouco efetivas, sendo que acha que os protestos locais por motivos de violência ou humilhação poderiam ter melhores resultados:

*Entrevistado 22: Ah, eu acho que assim. Cara, é raro funcionar, viu? É raro. Protesto, para mim, que funciona é esses buzinaço que faz na frente de casa de cliente mal-educado. Mas mesmo assim, eu também não participo, sabe? Mas eu acho que funciona ali para o próprio cliente e para os vizinhos ao redor, né? Nem pode ser que funcione só momentaneamente também, né? Mas protege [...]. Esse protesto eu acho que não muda nada, não, sabe?*

É interessante notar que, na visão dele, as manifestações mais efetivas são aquelas que atingem diretamente os sujeitos cujas atitudes precisam ser mudadas. O constrangimento na rua de um ofensor teria um resultado melhor do que uma paralisação que busca pressionar as plataformas ou os governos. Conforme foi debatido no capítulo 4, os bololôs apontam para mudanças no repertório de confronto contemporâneo, com maior uso da ação direta, paroquial e particular nas performances coletivas (Mendonça, Bustamante, 2020).

Também, é interessante contar o caso de uma ex-liderança de Belo Horizonte. A cidade participa dos breques e tem articulado demandas específicas da categoria frente a parlamentares, como na questão da regulamentação do transporte de passageiros por moto. Contudo, não foram formalizadas associações locais. Quando comecei o mapeamento de pessoas para entrevistar, em janeiro de 2023, percebi que lideranças dos primeiros Breques, de 2020 por exemplo, haviam se afastado da posição e outras estariam ocupando a função. Elas, não necessariamente, deixaram de ser entregadoras, mas se desgastaram da função de articulação da categoria. Uma entregadora contou sobre esse processo, inclusive evidenciando as dificuldades de intermediação dos interesses e de organização adotadas, de forma que passarei a analisar sua narrativa.

A Entrevistada 17 contou que começou a se engajar na causa dos entregadores da cidade após participar do breque nacional de 2020, junto com outros entregadores, que passaram a organizar outros breques e grupos digitais. Devido ao contexto de grande mobilização, uma

assessora do iFood entrou em contato para diálogo, um grupo de WhatsApp foi criado com ela e foi organizado um fórum com entregadores da cidade:

*Entrevistada 17: Só que, tipo assim, eles [representantes do iFood] vieram, deram presente pra todo mundo, deram bag, deram as paradas tudo. Os meninos ficaram tudo incentivado. Acabou que depois falou que ia ouvir a gente de novo não ouviu mais. Hoje em dia, eu até perdi o contato com todo mundo, porque eu perdi a paciência com eles. Vou participar disso mais não. Eu chego na rua os menino aponta o dedo na minha cara e fala que eu não tô resolvendo nada, tanto que os menino queria me bater, eles falou comigo ‘você é comprada do iFood’, eles falavam isso pra mim. Não estava ganhando nada pra isso.*

A entregadora se irritou com as cobranças da categoria, que não entenderia seu papel de mediação com a plataforma e com a falta de resultados obtidos com as negociações. Segundo ela, os representantes da plataforma distorciam o que era dito nas reuniões: “*e colocava[m] tipo assim, a gente contra os motoqueiros. [...] E a gente foi percebendo isso. [...] Mas assim, era só [...] pelo marketing mesmo.*”.

Durante esse processo, ela narra que conciliavam reuniões de lideranças (também chamadas de “linha de frente”), com o repasse de informações e diálogo em vários grupos de WhatsApp com mais entregadores e distribuição de panfletos para a categoria. E, na outra ponta, havia a pressão da plataforma para que eles se organizassem por meio de associação: “*Teve uma época que o iFood veio com esse papo pra gente, né? Que só ia conversar com a gente se a gente fizesse uma associação. Mas a gente conversando [...] chegou no entendimento que o que eles queriam de novo era colocar a gente contra os meninos*”. Naquele momento, os entregadores concluíram que a centralização do diálogo por meio de uma organização formal dificultaria o diálogo com a categoria e não geraria resultados. Manterem-se em grupos informais, portanto, seria mais interessante para evitar maiores atritos com a categoria, que poderia questionar a legitimidade da associação e sua efetividade. Porém, esse processo de desconfiança dos pares e falta de efetividade do diálogo com a plataforma, fez com que a entregadora e outras lideranças se desengajassem das reivindicações coletivas: “*Aí todo mundo foi desanimando, desanimando, até parar*”.

A presente seção e suas subseções buscaram evidenciar a heterogeneidade política da categoria de entregadores, que é permeada por uma desconfiança em relação a instituições políticas e ao próprio papel de representação que integrantes da categoria buscam ter para mediar os interesses com o Estado e plataformas. Operando como forças de desarticulação, esses são desafios colocados para quem busca “unir” as demandas em um contexto de forte



divisão política no país. A questão da regulamentação da atividade e a negociação com o governo federal evidenciam essas disputas e ambiguidades da categoria e serão foco de análise no capítulo a seguir.

## CAPÍTULO 6 – COMPONDO O GT PARA A REGULAMENTAÇÃO DO TRABALHO POR PLATAFORMAS

No dia 18 de janeiro de 2023, no início de seu terceiro mandato como Presidente da República, Luís Inácio Lula da Silva (PT) postou em seu *X* (anteriormente, *Twitter*):

Um trabalhador de aplicativo percebe que não é microempreendedor quando ele se machuca e não tem nenhum sistema de seguridade social. Nós queremos construir, com todos, uma nova estrutura sindical, com direitos e numa economia diferente dos anos 80. O mundo do trabalho mudou<sup>98</sup>.

Na ocasião, o presidente recebia centrais sindicais e entregadores por aplicativos para uma reunião sobre a política de trabalho e emprego. Como visto no capítulo 4, a chegada da presidência petista e os anos de mobilização dos entregadores por aplicativos fizeram parte de uma mudança de contexto político (Abers, Silva, Tatagiba, 2018) que levou o debate a respeito da plataformação do trabalho para dentro do governo. Ainda que possam divergir quanto às razões e conteúdos dessas modificações, os diferentes atores políticos e econômicos do capitalismo de plataforma parecem concordar com a conclusão da postagem: “o mundo do trabalho mudou”.

Esses diferentes atores foram, então, convidados pelo governo para participar da Mesa do Grupo de Trabalho dos Aplicativos. O processo de criação e composição do GT passou por disputas, como a já mencionada demanda por participação dos entregadores por aplicativos que não tinham representação sindical. Apenas no dia 1º de maio de 2023, Dia do Trabalhador, foi publicado o Decreto nº 11.513/2023, “com a finalidade de elaborar proposta de regulamentação das atividades de prestação de serviços, transporte de bens, transporte de pessoas e outras atividades executadas por intermédio de plataformas tecnológicas” (Brasil, 2023). E as atividades do GT se iniciaram no dia 01 de junho de 2023 (Ministério do Trabalho e Emprego, 2023).

Assim, apesar das atividades intermediadas por plataformas tecnológicas serem mais diversas do que as do setor de transportes, o foco do GT se deu nessa área, que vem de um

---

<sup>98</sup> Link para postagem no X/Twitter do presidente Lula (@LulaOficial): <<https://twitter.com/LulaOficial/status/1615746882973597698>>. Postagem de: 18 de janeiro de 2023. Acesso em 19 de fevereiro de 2024.

histórico de mobilizações não só dos entregadores, mas também dos motoristas por aplicativos (Barros, 2022). O GT era tripartite, com 15 representantes de cada um dos setores: do governo federal, dos trabalhadores e dos empregadores. Do governo federal, participaram 6 ministérios afeitos ao tema em debate, a Casa Civil e a Secretaria-Geral da presidência, bem como a Advocacia-Geral da União. Dos grupos de empregadores, tiveram mais representantes a Associação Brasileira de Mobilidade e Tecnologia (AMOBITEC) e o Movimento de Inovação Digital (MID), que concentram, juntos, as principais plataformas de transporte por aplicativos atuantes no Brasil<sup>99</sup>, além da Associação Latino-Americana de Internet, Câmara Brasileira da Economia Digital e a Organização das Cooperativas Brasileiras. Por sua vez, os trabalhadores foram representados por 6 centrais sindicais, medida que foi questionada por entregadores por aplicativos, que não tinham filiação sindical, devido à própria desregulamentação de sua atividade. A solução encontrada foi a indicação, por parte de centrais sindicais mais próximas, de lideranças da categoria em seus assentos.

O tom do governo, na instalação do GT e posteriormente, era de buscar o consenso entre as partes envolvidas. Assim, o ministro do Trabalho e Emprego, Luiz Marinho, declarou que tanto as novas tecnologias são “um bem” para a sociedade, quanto a intenção do grupo seria de garantir os direitos dos trabalhadores, pedindo “serenidade das partes” na “construção de um entendimento” (Ministério do Trabalho e Emprego, 2023). Essa busca de acordo levará a um impasse na regulamentação das entregas por aplicativo, no final do trabalho do GT, colocando sob o governo federal a responsabilidade de enviar uma proposta legislativa ao Congresso (Marchesini, 2023). No momento de escrita da presente tese, o governo havia enviado ao Congresso Nacional o Projeto de Lei Complementar nº 12 de 2024 (PLP 12/2024) (Brasil, 2024), que propõe a regulamentação do trabalho mediado por plataformas digitais dos motoristas de aplicativos. A proposta não foi bem aceita pela categoria em questão, nem pelos entregadores, conforme será debatido adiante.

Na ocasião da formação do GT, o objetivo era claro: construir uma nova regulamentação para os serviços mediados pelas plataformas digitais, considerando que o modelo de trabalho não seria incorporado à CLT. Ainda que haja controvérsias sobre o uso da CLT no trabalho mediado por plataformas digitais, o governo optou, de partida, por criar uma nova forma de regulamentação, que deveria ser construída por ambas as partes do setor. Aqui se colocou o desafio para a categoria: a invenção de uma base legal que garantisse direitos e respondesse a

---

<sup>99</sup> Por exemplo, iFood, 99, Uber, Zé Delivery, Buser, Lalamove, Flixbus Loggi, Rappi, Indrive e Tembici.

uma reconfiguração do trabalho, cuja tendência é de se ampliar para diferentes setores – seja devido ao ganho de centralidade das plataformas na produção, seja devido à tendência de precarização do trabalho. A CLT foi vista como “velha demais” e era necessário inventar algo novo – ainda que parte do que se propõe pudesse ser acolhido pela própria CLT. Entre o passado analógico e o futuro distópico, a expectativa era de que o GT respondesse às urgências do presente, condicionando as possibilidades de futuro.

Parte significativa do campo desta pesquisa foi realizada em concomitância com o debate do GT de regulamentação no governo federal, de forma que era um “tema quente” e era particularmente interessante compreender as narrativas dos entregadores durante esse período de formulação coletiva. Nas entrevistas, suas respostas e interpretações a respeito do tema da regulamentação estavam imersas em uma conjuntura em que ocorria o embate quanto ao conteúdo e objetivos desta. O termo “regulamentação” é polissêmico e envolve interesses de diferentes atores. Plataformas, ANEA e governo faziam parte deste embate, buscando apoio da categoria e legitimação do GT. Mas, também, outros atores se inserem nessa disputa de sentidos, como os grupos digitais da categoria, organizações e lideranças locais, atores políticos e a mídia.

O que ficou evidente, a partir das respostas, é que quando perguntados sobre a regulamentação, cada entrevistado entendia a pergunta de maneira diferente, sendo que apenas dois desconheciam a existência do debate. Aqueles que participavam da mesa de negociação davam detalhes quanto às propostas e aos objetivos de cada ator envolvido. Outros entendiam que a regulamentação era de interesse das plataformas e, portanto, seria prejudicial à categoria. Havia aqueles que interpretavam a ideia como uma medida voltada para o governo conseguir mais recursos via impostos. Também de forma contrária, entendiam que a regulamentação seria uma adesão direta à CLT. Outros apoiavam a ideia, como oriunda de uma construção da categoria e que poderia dar maior segurança para a atividade. Além daqueles que achavam que qualquer ganho era simplesmente impossível. Cada qual a seu modo dizia apoiar ou não a regulamentação. Mas, em geral, não estavam falando de uma regulamentação no singular: não havia uma proposta única no imaginário dos entrevistados, mas diferentes propostas. Também ao longo desta pesquisa, diferentes pessoas me perguntavam se “os entregadores eram favoráveis à regulamentação”. Ao que eu só poderia responder com “depende”, afinal não se sabia sobre qual regulamentação estavam falando.

Durante o período de reuniões do GT, acompanhei um grupo de WhatsApp, criado pela ANEA e voltado para debates com a categoria sobre a regulamentação. Nele, circularam

documentos que eram compartilhados nas reuniões, especialmente com posicionamentos da AMOBITEC e do MID, além de haver diálogos – por vezes calorosos – a respeito do conteúdo da regulamentação, de dúvidas sobre a composição e finalidade do GT e da atuação da ANEA. Diferente de outros grupos, que têm mais momentos de dispersão e “bate-papo”, este era mais focado para o tema específico da regulação, ocorrendo mais conversas de teor político e de busca de convencimento mútuo. Tive acesso às atas de todas as reuniões do GT, por meio de pedido de acesso à informação ao governo federal, e seu conteúdo faz parte das análises aqui realizadas. Vale ressaltar que a AMOBITEC disponibilizou em seu *site* todos os documentos que ela apresentou ao GT<sup>100</sup>, os quais também baixei e compõem a base documental de análise neste capítulo. No período, registrei minhas impressões sobre os debates em caderno de campo e arqueei os documentos compartilhados.

Com base nessas fontes, o presente capítulo irá analisar as disputas em torno da regulamentação do trabalho das entregas por aplicativos, entendendo que ela envolve divergências entre patrões e trabalhadores, destes com o governo, e entre os entregadores<sup>101</sup>. Primeiramente, a seção 6.1 irá reconstituir alguns debates ocorridos na mesa de negociações, complementando o que já foi apresentado nesta introdução, com objetivo de apresentar os temas e pontos em conflito entre os setores participantes. Em seguida, as seções 6.2 e 6.3 estarão mais focadas nos processos de mobilização e disputa internos à categoria, a partir da decisão de participar do GT e os temas controversos entre os entregadores. Espero com isso evidenciar as ambiguidades existentes na invenção de uma nova regulamentação, especialmente quanto aos temas da interação com o Estado, o papel de institutos trabalhistas como a CLT, previdência e cálculo de remuneração. Ao fim, na seção 6.4, irei analisar os imaginários de futuro que permearam as narrativas dos entrevistados quanto à regulamentação da atividade e as reconfigurações do mundo do trabalho devido às plataformas digitais.

## 6.1. Na mesa: propostas dos entregadores em embate com as plataformas

---

<sup>100</sup> Disponível em: <https://amobitec.org/documentos-apresentados-pela-amobitec-no-grupo-de-trabalho-sobre-atividade-intermediada-por-aplicativos/>. Acesso em: 22 de fevereiro de 2024.

<sup>101</sup> Certamente, existem divergências internas à categoria patronal, como pode ser percebido em relação ao acordo encontrado para o setor de transporte de passageiros e não no setor de entregas. O fato de diferentes plataformas serem concorrentes entre si também indica possíveis tensões na sua participação no GT. Porém, a análise dessas divergências foge ao escopo da presente tese, exigindo metodologias distintas das adotadas aqui, como o estudo de elites econômicas, para uma análise adequada.

Considerando a proposta de debates para a regulamentação do trabalho mediado por plataformas, os setores envolvidos iniciaram seus processos de definição de princípios. Tanto representantes das plataformas, quanto dos trabalhadores formularam cartas com esse teor. Esses documentos sintetizam os posicionamentos dos setores e passaram a guiar sua atuação dentro do GT.

A carta da ANEA é de 12 de fevereiro de 2023 e lista 12 pontos de propostas construídos em conjunto com trabalhadores, juristas e membros da academia. Eles envolvem elementos de formalização da relação do trabalho, remuneração, acesso à previdência social, benefícios, regras para desligamento, melhores condições de trabalho, representação coletiva e registro profissional e habilitação. É uma carta detalhada, que traz propostas concretas nesses diferentes temas, demonstrando um avanço da formulação da Aliança em relação a seus objetivos.

A ideia que sintetiza suas reivindicações é a de flexibilidade com direitos. O grupo questiona a identificação dos entregadores por aplicativos como autônomos ou empreendedores, uma vez que: “nossa liberdade é limitada ao poder escolher quando nos conectar ao aplicativo, e essa liberdade termina ali, quando somos guiados pelo algoritmo e temos que assumir todos os riscos do trabalho” (ANEA, 2023 p. 2). Deve ser feita uma distinção entre autonomia e flexibilidade, de forma que os entregadores manteriam sua flexibilidade de horários e plataformas nas quais atuam, mas isso não significaria uma perda de direitos em relação a outras relações de emprego. Com isso, a ANEA defende uma presunção de relação de emprego para os entregadores, que implicaria a formalização de seu trabalho e a criação de um estatuto próprio para se adequar às especificidades da atividade. Isso se evidencia na lista de reivindicações da carta, baseada em parâmetros da CLT e do Regime Geral de Previdência Social. Contudo, não são feitas menções diretas à CLT na carta, termo este que gera inúmeras polêmicas entre os entregadores, como será analisado adiante.

Porém, a partir da instalação do GT, conforme já mencionado, não houve abertura para o debate a respeito da presunção da relação de emprego para os entregadores. O ponto de partida das negociações foi a localização da atividade de entregas na seara cível e não trabalhista. Assim, as reivindicações da ANEA precisaram ser adaptadas a esse enquadramento, ainda que a ideia de flexibilidade com direitos permaneceu.

Por sua vez, a associação patronal, AMOBITEC, divulgou seu documento intitulado “Princípios para a regulação do trabalho em plataforma” em 19 de junho de 2023, antes da segunda reunião do GT. Nele, estão traçados nove princípios, em que afirmam que o trabalho

intermediado por plataformas é “um fenômeno novo e [deve-se] considerar suas características e desafios específicos. Além disso, deve priorizar a proteção e a autonomia do trabalhador” (AMOBITEC, 2023a p. 1). Frisar a autonomia e a liberdade, como ocorre em diversos pontos da carta, é necessário para afastar a caracterização do trabalho dos entregadores (e motoristas) como subordinado, mantendo a atividade na esfera cível.

Assim, mais do que a autonomia dos entregadores é a noção de segurança jurídica que guia os princípios da AMOBITEC. O termo, utilizado em outras ocasiões e, também, pelo MID, significa que as plataformas querem uma definição legislativa “que afaste - definitivamente - as supostas controvérsias em torno da existência de vínculo empregatício entre trabalhadores e plataformas” (AMOBITEC, 2023a p. 1). De fato, além da disputa legislativa, existe a litigância contra as plataformas, sendo que ocorrem decisões judiciais que reconhecem o vínculo empregatício dos entregadores por aplicativo. Assim, para elas vale a pena uma nova regulamentação que crie os fundamentos legais que possam afastar a aplicação da CLT em sua atividade.

Também é interessante pontuar que, por serem agentes econômicos, a AMOBITEC (2023a p. 2) apresenta o princípio de “neutralidade competitiva”. Por meio dele, o objetivo é garantir que outras plataformas que vierem a surgir estejam vinculadas ao novo marco regulatório, independente da participação no GT. Além de que, as medidas no princípio de “transparência” sejam baseadas em “critérios” mínimos, assegurando o sigilo comercial e a proteção dos usuários das plataformas.

O GT foi dividido em dois subgrupos, um referente ao transporte de mercadorias e outro ao de passageiros. Ao todo, foram realizadas doze reuniões, e a remuneração foi o tema no qual os debates se centraram. Segundo as atas de reunião, ocorreram protestos de trabalhadores durante os encontros nos dias 18 de julho e 12 de setembro de 2023 na Esplanada dos Ministérios em Brasília. Foi registrada a ocorrência de repressão policial contra os manifestantes na última, que também era o dia de encerramento das atividades do GT. Na ocasião, o GT não alcançou uma proposta de regulamentação. A ata deste dia registrou a fala de representante do governo:

O Secretário Gilberto tomou a palavra e afirmou que não pode haver sentimento de derrota diante das negociações. A negociação dos motoristas já é uma grande vitória e que as palavras colocadas no GT são fortes e mobilizam ações. É certo que o Presidente Lula tomará uma decisão e que esperava que essa decisão ocorresse em cima de um acordo. Propôs que se aproveitasse o momento oportuno para isso (SEI, 2024 p. 14).

Os impasses giraram em torno do valor de remuneração e seu cálculo por “hora logada” ou hora em rota (chamada de “hora trabalhada”), além do modelo de previdência social a ser adotado. O governo, que vinha atuando para encontrar medidas de consenso, inclusive que poderiam ser efetivadas sem a necessidade de legislação específica, muda de posicionamento e afirma que iria tomar uma posição sobre o impasse.

Como foi visto anteriormente, a insatisfação com as negociações do GT fez com que os entregadores da ANEA retornassem às ruas para pressionar o governo em prol de suas propostas. O Breque do dia 30 de setembro a 02 de outubro de 2023 tinha como pauta: “hora logada ou nada” e contou com o envolvimento da Aliança, que havia feito o compromisso de ficar fora dos protestos apenas enquanto o GT estivesse em andamento. Essa manifestação pressionou o governo, que apenas apresentou nova proposta de regulamentação em 05 de março de 2024, especificamente para os motoristas de passageiros em carros, o PLP 12/2024 (Brasil, 2024).

#### *6.1.1. O Projeto de Lei Complementar nº 12 de 2024 e o trabalhador autônomo por plataforma*

Conforme exposto até aqui, o PLP nº 12 de 2024 foi apresentado pelo governo federal como forma de dar continuidade às medidas da regulamentação do trabalho mediado por plataformas digitais. No caso, o PLP refere-se ao transporte individual de passageiros por carro, intermediado pelas plataformas. Considerando que a mesa de negociações do GT teve poucos pontos de consenso, mas que o setor de motoristas de passageiros teria conseguido entrar em um suposto acordo<sup>102</sup> quanto ao valor da hora, o governo federal iniciou a proposta de regulamentação por essa categoria. Ainda assim, o PLP avança para questões em que não havia consenso na negociação, como a representação sindical, a contribuição previdenciária e a remuneração por hora em rota (a chamada “hora trabalhada”). Com isso, o PLP é identificado como um posicionamento do governo, e muitas vezes, de Lula, quanto ao trabalho por aplicativos e dá o tom do que deve ser esperado para o caso dos entregadores.

---

<sup>102</sup> Digo “suposto acordo”, porque, apesar de os registros de ata e as notícias apontarem para que o setor tenha chegado a esse acordo, os questionamentos vindos da categoria após a apresentação da proposta da regulamentação pelo governo federal demonstram que este acordo não foi abrangente dentre os motoristas por aplicativos.



O PLP, se aprovado, inaugura uma nova categoria de trabalho no país, o “trabalhador autônomo por plataforma”, fora dos marcos celetistas, acatando ao interesse da “segurança jurídica” exigido pelas plataformas. Segundo a proposta, esse trabalhador poderá prestar serviço para diferentes plataformas, com liberdade quanto aos dias, horários e períodos de conexão, podendo chegar a até 12h de trabalho em cada plataforma. As empresas ficam proibidas de estabelecer exigências de tempo mínimo à disposição e de habitualidade na prestação do serviço e devem garantir o direito de defesa nos casos de exclusão unilateral do trabalhador. Essa caracterização do trabalho autônomo por plataforma, de certa forma, busca garantir ao trabalhador a flexibilidade quanto à jornada de trabalho e empresa contratante, mas pouco diz sobre as longas jornadas de trabalho e sobre o gerenciamento algorítmico. Quanto ao último, ele fica garantido pelo artigo 5º e incisos do PLP, que autoriza medidas de gestão sobre o serviço prestado e sua qualidade, ainda que seja instituído o princípio da transparência quanto a este gerenciamento (art. 7º e 8º, PLP 12/2024).

Se esses pontos já são controversos, é a forma de cálculo da jornada de trabalho e remuneração que sobressai como o grande ponto de precarização do trabalho autônomo por plataforma. Aqui, o governo se alinha com os interesses das plataformas, e associa a remuneração mínima ao valor proporcional ao salário-mínimo nacional, “devendo ser contabilizado, para fins desse cálculo, somente o período entre a aceitação da viagem pelo trabalhador e a chegada do usuário ao destino” (art. 9º, §2º, PLP 12/2024). Ou seja, o tempo em rota, ou a “hora trabalhada”.

A remuneração por hora em rota é um aprofundamento dos processos de precarização do trabalho já descritos nos capítulos 1 e 2. De fato, ela leva ao extremo a lógica já precária do trabalho intermitente, fruto da Reforma Trabalhista (artigos 443, §3º e 452-A da CLT, alterada pela Lei nº 13.467/2017). No caso do trabalho intermitente, existe alternância entre períodos de atividade e inatividade, recebendo apenas pelo primeiro. Porém, seu vínculo está nos marcos da legislação celetista, garantindo-lhe parâmetros de segurança laboral, equiparação da remuneração com empregados do mesmo estabelecimento que exerçam a mesma função, independentemente do tipo de contrato, e direitos trabalhistas proporcionais ao tempo ativo, como férias com acréscimo de um terço, 13º salário, repouso semanal remunerado, adicionais legais, além de contribuição previdenciária.

Não quero dizer que o trabalho intermitente seja uma boa solução, porque ele é um dos elementos da desregulamentação trabalhista mais recente. Porém, a remuneração por hora em rota é pior do que isso. Ao identificar o trabalhador por plataforma como autônomo, ele não

recebe os direitos trabalhistas que ficaram resguardados no modelo intermitente, restando a ele apenas o valor proporcional ao salário-mínimo. Diferente da flexibilidade com direitos, o trabalho autônomo por plataforma é uma institucionalização do trabalho *just-in-time*<sup>103</sup> (Abílio, 2020a; Abílio, 2020b; Abílio, Amorim, Grohmann, 2021), remunerando apenas pela execução da tarefa, além de incorporar os custos e riscos nos ganhos deste trabalhador, sem garantias de ganhos. Considerando os valores vigentes em 2023, a proposta de R\$ 32,10 por hora em rota é dividida em R\$ 8,03 de remuneração e R\$ 24,07 de custos incorridos pelo trabalhador. Como os custos foram tabelados na mesa de negociação, se eles aumentarem, ficará a cargo do motorista arcar com possíveis déficits<sup>104</sup>. E, ainda que tenha sido argumentado pelas plataformas e governo que a remuneração pode ser superior ao salário-mínimo, a depender dos valores efetivos das corridas, existem poucos motivos para acreditar que o piso-remuneratório não venha a se tornar o próprio teto (Deccache, 2024).

Quanto à adesão à representação sindical e o regime previdenciário, são temas que irei abordar adiante, considerando alguns pontos de controvérsia existentes dentro da categoria de entregadores. Vale ressaltar, aqui, que a previsão de ambos na regulamentação trouxe oposição de setores da categoria de motoristas. No primeiro tema, por motivos como verem pouca legitimidade na representação sindical, por entenderem que haverá cobrança da contribuição sindical obrigatória, o que não é verdade. E, quanto ao segundo, por se oporem à obrigatoriedade da contribuição ou por entenderem que ela está muito alta.

Após a apresentação do PLP 12/2024, houve uma série de protestos em diferentes cidades do país, unindo motoristas e entregadores por aplicativo contra a proposta. Os temas da remuneração por hora em rota, da representação sindical e da contribuição previdenciária foram motivadores das mobilizações em diferentes cidades (Conteúdo, 2024; G1, 2024). A pressão, ocorrida nas ruas e em instâncias do Congresso Nacional, resultou no recuo do governo do pedido de tramitação do PLP em regime de urgência, que segue tramitação em rito ordinário (Moncau, 2024).

---

<sup>103</sup> A questão do trabalho *just-in-time* como parte da precarização e desregulamentação do trabalho foi apresentada no capítulo 2.

<sup>104</sup> O mecanismo de uso de tabela de custos para cálculo de remuneração é usado, por exemplo, em concessões de transporte público. É o caso da tabela da ANTP (2017), que estabelece a forma de cálculo do quilômetro para a operação de ônibus urbano. Ele é muito mais adequado para esta finalidade, do que para calcular a remuneração do trabalhador. No caso das empresas concessionárias, além delas terem escala e capital para investimento, as concessões públicas garantem retorno financeiro para as operadoras – o que não ocorre para os trabalhadores de aplicativo, que dependem da existência concreta de chamadas para terem o cálculo da hora em rota contabilizado.

## 6.2. A decisão de participar da mesa de regulamentação

Considerando o exposto a respeito dos temas em embate na mesa de negociações, passarei a abordar as diferentes perspectivas dos entregadores por aplicativos quanto à participação no GT e, posteriormente, quanto aos temas lá debatidos.

Como se viu até aqui, os entregadores por aplicativo têm somado experiências de confronto político, organização coletiva e identidade coletiva que os levam a interações com Estado e plataformas em prol de demandas da categoria. O GT de regulamentação, então, é visto por alguns como uma oportunidade de ganhos de políticas a nível nacional. Assim, durante o período de conformação do GT, diferentes entregadores buscaram se organizar a nível nacional para conseguir uma representação mais sólida e um diálogo maior com a categoria. A partir de experiências prévias de articulação nacional para os Breques e grupos de WhatsApp, eles começaram o processo de formação da Aliança Nacional dos Entregadores por Aplicativos (ANEA) e tinham expectativa de participar da regulamentação.

A ANEA foi criada em dezembro de 2022, buscando unir diferentes grupos em uma Aliança, devido à necessidade, identificada por entregadores mobilizados já há alguns anos, de criar uma instância de organização e diálogo nacional, seja dentro da própria categoria, seja para participar do GT de regulação do trabalho por plataformas. Ela afirma ser “uma representação nacional” e tem como um de seus objetivos “ativamente contribuir com o debate público sobre a regulação das plataformas no Brasil” (ANEA, 2023 p. 1). De fato, desde o final de 2022, a ANEA vinha questionando o governo federal a respeito da composição do GT de regulamentação, que não previa a representação específica de entregadores por aplicativos, uma vez que estava focada em centrais sindicais. Inclusive, para o grupo, o Breque de janeiro de 2023 era uma forma de pressionar o governo para obterem assentos na mesa.

Nesse contexto em que havia um Breque Nacional convocado, o primeiro durante o novo governo petista, Gilberto Carvalho Secretário de Economia Solidária do Ministério do Trabalho e Emprego, convidou entregadores para um encontro em São Paulo, em 17 de janeiro. Com isso, foi confirmada a criação do GT, que teria a participação de entregadores autônomos, e foi definida uma agenda de reuniões, de forma que a ANEA se retira da mobilização para o Breque do dia 25 janeiro de 2023 (Bergamo, 2023). No dia seguinte, o presidente recebeu centrais sindicais e lideranças de entregadores para uma reunião a respeito da política de trabalho e emprego. Na ocasião, Lula postou no X/Twitter, demonstrando a mudança de contexto político:

Bom dia. Hoje recebo centrais sindicais para uma conversa no Palácio do Planalto. Foram 4 anos em que trabalhadores não eram ouvidos pelo governo federal. Vamos voltar a dialogar com todos para pensar as transformações no mundo do trabalho e uma vida melhor para o povo<sup>105</sup>.

Ocorre que, quando o GT se forma, são previstos apenas integrantes de centrais sindicais para representar a categoria dos trabalhadores. Isso era problemático, uma vez que há uma difícil relação entre as novas organizações de entregadores por aplicativo e sindicatos motofretistas, inclusive com demandas divergentes entre eles. A solução, como apontado, foi de algumas centrais sindicais cederem assentos para lideranças “independentes”. É interessante notar que, ao longo do levantamento de campo, diferentes fontes indicavam diferentes nomes como “representantes da categoria”, considerando algumas afinidades políticas específicas, indicando uma busca de representação por afinidade (Avritzer, 2007). Assim, dentre os quinze representantes, ora oito eram listados como tais lideranças, ora nove, ora dez e os nomes e organizações também variavam.

De todo modo, a ANEA se tornou uma referência nacional para a participação dos entregadores por aplicativo, fazendo a ponte entre as centrais sindicais e a categoria. O Entrevistado 03, integrante da Aliança conta que *“ela começou a se organizar quando o Lula ainda era candidato e ele fez a promessa de campanha falando sobre a regulamentação dos aplicativos. A gente entendeu a necessidade de se organizar e já deixar alguma coisa preparada pra quando ele assumisse, né?”*. Para ele, o papel das mobilizações foi essencial nesse processo e participar do GT de regulamentação teria sido a maior vitória da categoria até então: *“A gente entrou como convidado do governo federal. Então, esse foi o grande fruto que a gente conseguiu dessas mobilizações. Mas infelizmente, assim, de conquistas, eu acho que eu estaria te mentindo se eu falasse alguma coisa”*.

Parte da definição desses representantes se deu por meio de votação por WhatsApp, mais uma vez mostrando a legitimidade desse espaço digital para a tomada de decisões, conforme narra o Entrevistado 06: *“foi no grupo de WhatsApp da própria Aliança, que a gente já tinha esse grupo montado [...]. A gente colocou quem queria ser a liderança, depois que quem falou que poderia ser a liderança [...] abriu votação”*.

---

<sup>105</sup> Link para postagem no X/Twitter do presidente Lula (@LulaOficial): <<https://twitter.com/LulaOficial/status/1615652015845085190>>. Data da postagem: 18 de janeiro de 2023. Acesso em: 31 de janeiro de 2024.

Dessa forma, a decisão de participar do GT de regulamentação veio a partir de uma identificação de oportunidade para avançar as demandas da categoria, aos moldes do que Tilly (2008) indica como uma mudança institucional que leva a novas formas de interação com o Estado e ação coletiva. No caso, teriam ocorrido ao menos duas mudanças nos componentes da estrutura de oportunidade política utilizados pelo autor<sup>106</sup>, em relação ao governo anterior. O regime teria se tornado mais aberto, ou seja, mais permeável a demandas populares e trabalhistas. E a estabilidade dos alinhamentos políticos estaria alterada: o primeiro ano do governo petista trazia indagações sobre as novas relações com o Congresso Nacional, instância tida pelos entregadores como menos afeita a suas demandas.

Contudo, vale ressaltar, seguindo Abers, Silva e Tatagiba (2018), que o contexto político no qual a ação coletiva ocorre é relacional, devendo entender as modificações nas estruturas de oportunidade políticas como consequências de interações dinâmicas entre seus atores e regimes. O contexto político é composto pela atuação dos próprios movimentos e de estruturas relacionais com os regimes políticos – referentes a governos e atores políticos (Tilly, 2008) – e os subsistemas de políticas públicas. De um lado as mobilizações e o ganho de relevância da categoria antes da eleição de Lula abriram espaço para o debate a respeito da regulamentação de seu trabalho. De outro, o retorno do PT ao governo federal em 2023 trouxe uma expectativa de reabertura das interações entre sociedade civil e Estado, que bebe de um histórico de práticas e inovações democráticas (Abers, Serafim, Tatagina, 2014).

A questão da regulamentação, inserida no subsistema da política pública trabalhista, abriu não só uma nova dinâmica de interação entre sociedade civil e Estado, mas também entre opositores, que passam a ocupar a mesma mesa de negociações. A possível regulamentação do trabalho por aplicativos envolve uma disputa interna à categoria em torno da necessidade ou não de se regulamentar a atividade, do modelo possível de ser adotado e mesmo da efetividade de participar de um GT tripartite entre governo, trabalhadores e plataformas (Festi, et al., 2023).

Mesmo havendo discordâncias, a mesa de negociações no governo federal é vista como local estratégico pelos integrantes da ANEA. Conforme também apresentado pelo Entrevistado 03, o diálogo com o governo federal abriria a possibilidade de conquistas que não precisariam passar pelo Congresso Nacional, visto como mais alinhado aos interesses das plataformas: *“Porém, eles [as plataformas] querem levar pro Congresso, criar realmente uma nova lei e*

---

<sup>106</sup> Tilly (2008 p. 91) elenca como componentes da estrutura de oportunidade política: abertura do regime, coerência de suas elites, estabilidade de alinhamentos políticos, disponibilidade de aliados para atores potenciais, repressão ou facilitação e velocidade de mudança em todos esses aspectos.

*fazer do jeito deles. E a gente tá tentando fazer de tudo pra que isso não aconteça*”. Para alguns entrevistados, o governo teria maior afinidade com as pautas dos trabalhadores, devido a seu histórico de formação sindical e posicionamento à centro-esquerda no espectro político. É o que indica um entregador de Fortaleza<sup>107</sup>:

*Entrevistado 15: Acho que vai ser bom [regulamentar], porque assim, o que eu entendo, é que esse governo atual ele quer uma melhoria. Ele é um governo que pensa mais no trabalhador do que no patrão, porque o governo anterior ele pensava mais no empresário do que na pessoa que estava prestando serviço.*

Ainda que haja uma expectativa positiva daqueles que apoiam a participação no GT quanto ao papel do governo, isso não era consensual dentro da categoria. E, em diversos momentos, integrantes da ANEA apontaram que iriam voltar para as ruas caso o resultado da regulamentação não fosse favorável.

Participar do GT seria uma forma de garantir a escuta pelo governo, porém ainda havia dúvidas sobre qual seria o posicionamento final da presidência. Nesse sentido, a disparidade de recursos e a capacidade de fazer *lobby* das plataformas são levantadas pelos entregadores como empecilhos para terem suas demandas atendidas. O Entrevistado 11 aponta que é diferente atuar somente nas reuniões do GT, enquanto as plataformas atuam nos bastidores, e afirma: “*A gente quer participar diretamente [...]. Tanto os bastidores, não só na hora de apresentar. Então vem lá, vamos supor, eles escutam internamente lá, né? O governo [escuta] mais os aplicativos. A galera [ANEA] tem que participar também na hora que estiver elaborando lá*”.

É interessante notar, então, que mesmo com a organização coletiva e articulação da representação de interesses da categoria, advindas do processo de construção de identidade coletiva e representação analisados no capítulo 5, ainda há entendimento de uma disparidade na interação com o Estado. Vale ressaltar que a mesa de negociações já se dá em um contexto de ampliação das críticas à participação institucionalizada (Avritzer, 2016), tendo surgido mais demandas por democracia direta e autogoverno, como ocorrido nas manifestações de Junho de 2013 (Mendonça, 2018). No Brasil e ao redor do mundo, protestos têm irrompido como instrumentos de pressão e crítica à capacidade de os governos efetivarem políticas públicas de forma independente das agendas de mercado (Mendonça, Domingues, 2022). Essa é uma tensão

---

<sup>107</sup> É interessante pontuar que este entregador não fazia parte da ANEA e era favorável à regulamentação da atividade, mas sua proposta pessoal seria utilizar o sistema de hora em rota (ou hora trabalhada), que é defendida pelas plataformas.

que persistirá nos diálogos entre a ANEA e a categoria, que precisa de justificar sua escolha de participar no GT, ao mesmo tempo em que reconhece suas próprias limitações para alcançar os resultados desejados e retoma os breques após a insatisfação com os resultados da mesa de negociações.

### *6.2.1. Mobilização e comunicação em ambiente digital*

Parte significativa do trabalho da Aliança envolve a mobilização de entregadores para conhecerem o que está sendo debatido no GT, construir conjuntamente propostas e táticas de ação e obterem legitimidade sobre o papel que teriam para representar a categoria. Durante o período de reuniões do GT, os grupos de WhatsApp organizados pela ANEA tinham intenso debate, organizados regionalmente e outros centralizados para informes das lideranças. Esses diálogos – que muitas vezes eram trocas de áudios, por ocorrerem nos intervalos do trabalho de entregas – giravam em torno do conteúdo da regulamentação, o papel da Aliança e, eventualmente, foram usados para convocar o Breque Nacional de setembro e outubro de 2023, quando não houve consenso quanto à regulamentação entre os membros do GT.

O Entrevistado 03 conta sobre essa dinâmica dos grupos, como uma demanda diária de formação da categoria e continua: “[...] é muito difícil a gente fazer esse trabalho de explicar como que funciona realmente pros trabalhadores. Mas eu acredito que seja, né, justamente, esse o maior desafio. E a gente tem que provar todo dia, porque que é a gente que tá lá”. Mais uma vez, há uma interpretação de que eles têm menos poder do que as plataformas nesse diálogo sobre as demandas e papel da regulamentação. Neste sentido, o Entrevistado 06 narra que os entregadores não compreendem exatamente o que se passa no GT, “eles estão apenas trabalhando, trabalhando, trabalhando e pegando as coisas muito fragmentadas” e que quando for do interesse dos aplicativos, “aí vai chegar neles [nos entregadores], porque eles têm poder o suficiente pra fazer informação chegue do jeito que eles querem”. No caso dos integrantes do GT, “a gente não tem tanto alcance pra chegar em todos ao mesmo tempo. Então, é um trabalho de formiga. Enquanto, do dia pra noite, eles [os aplicativos] podem falar o que eles querem e no dia seguinte já está na boca de todo trabalhador”.

O Entrevistado 13 interpreta que existe uma disparidade das organizações dos entregadores frente à propaganda das plataformas, que utilizariam: “vários mecanismos pra confundir a categoria. Então existem muitos infiltrados nos grupos de WhatsApp disseminando notícias falsas”. Segundo ele isso levaria a uma interpretação da regulamentação como: “mais

*um acordo fechado, a portas fechadas. Sem a participação nossa, sem a nossa escuta. Uma coisa que corrobora com o sentimento da categoria de que tanto a representação sindical quanto o poder público nunca chegaram pra categoria em nenhum momento das suas vidas”.*

A comunicação e os grupos digitais são parte da disputa entre trabalhadores e plataformas, para conseguirem apoio da chamada “base” para suas propostas e atuação. Como mencionado anteriormente, têm sido descobertas iniciativas estruturadas de atuação das plataformas na disputa de informações e narrativas quanto ao trabalho de entregas nas redes sociais digitais, seja por meio de perfis e conteúdos falsos (Levy, 2022), seja pela produção de pesquisas que confirmam seus posicionamentos sobre o trabalho de entregas.

A Agência Pública (Levy, 2022), teve acesso a estratégias de campanha de publicidade “Lado B” do iFood, iniciada no entorno do 1º Breque de 2020. Ela tinha intenções de criar rumores em redes sociais, simulando o linguajar e formas de comunicação por vídeos e memes dos entregadores. Foram criados perfis falsos de Instagram, Twitter e Facebook e duas páginas de *Facebook*, o Não Breca o Meu Trampo<sup>108</sup> e o Garfo na Caveira<sup>109</sup>. A primeira, era voltada mais diretamente para esvaziar a narrativa da greve e direcionar as demandas dos entregadores para outras direções, como a priorização de vacinas contra a Covid-19, melhores condições de trabalho e respeito. A segunda, de teor humorístico, usava memes sobre a vida cotidiana dos entregadores.

Registros como os identificados pela Pública indicam essa instrumentalização de imaginários dos entregadores para fortalecer os interesses das plataformas. Para além desse exemplo específico, é importante notar que existem cadeias de transmissão digital de conteúdos falsos ou imprecisos, migrando de sites, redes sociais e aplicativos de comunicação. Dessa forma, os espaços digitais e seus conteúdos se tornam mais um lugar da disputa entre capital e trabalho – e não só um espaço de organização supostamente coeso da categoria.

Figura 9: Exemplos de postagens da página Não Breca o Meu Trampo

<sup>108</sup> Disponível em: <<https://www.facebook.com/naobrecameutrampo>>. Acesso em: 23 de maio de 2024. Sua primeira postagem é de 09 de julho de 2020 e a última é de 01 de julho de 2021.

<sup>109</sup> Disponível em: <<https://www.facebook.com/garfonacaveiraa>>. Acesso em: 23 de maio de 2024. Sua primeira postagem é de 19 de janeiro de 2021 e a última é de 04 de abril de 2022.





Fonte: À esquerda: <https://www.facebook.com/photo/?fbid=285516923238571&set=a.103317934791805>. À direita: <https://www.facebook.com/photo/?fbid=266879928435604&set=a.103317934791805>. Acesso em: 23 de maio de 2024.

Figura 10: Exemplos de postagens da página Garfo na Caveira



Fonte: À esquerda: <https://www.facebook.com/photo/?fbid=343850194371323&set=a.116154050474273>. À direita: <https://www.facebook.com/photo/?fbid=330893779000298&set=a.116154050474273>. Acesso em: 23 de maio 2024.

Grupos de WhatsApp e Telegram têm sido, cada vez mais, entendidos como relevantes para a propagação de notícias falsas (*fake news*) ou boatos. Ainda que existam muitas definições para o termo *fake news* (Mendonça, et al., 2023), para os fins desta análise, é possível entender que as primeiras são verificáveis e necessariamente falsas, já os boatos ou rumores podem ser

verdadeiros ou falsos (Dourado, 2021). Porém, ambos se valem da ambiguidade de seu conteúdo e da reverberação de afetos, concepções pré-existentes e viés de confirmação para se disseminarem (Mendonça, et al., 2023; Dourado, 2021). As *fake news* se espalham em meio digital como “produtos finais de climas de opinião hostil e processos de rumores” (Dourado, 2021 p. 106). Elas são um problema na formação da opinião pública, uma vez que não só geram percepções equivocadas de assuntos de interesse público, mas fazem parte de processos de homogeneidade e agrupamentos nas cadeias de contágio que tornam mais difícil combatê-las. Entendo que nos grupos em análise, se sobrepõem *fake news* e boatos nas cadeias de comunicação a respeito da regulamentação do trabalho por aplicativos.

Ademais, é possível interpretar a disseminação de *fake news* como parte do repertório de confronto contemporâneo: “muitos atores contemporâneos em conflito entendem ser uma tática viável (e, muitas vezes, necessária) produzir e circular mentiras” (Mendonça, et al., 2023 p. 16). A desinformação passa a ser usada como um instrumento na disputa política, sendo transformada em arma (*weaponization*, em inglês), em um contexto em que as pessoas já deixaram de se preocupar com o próprio *status* do que é verdade ou mentira. “As causas morais que defendem são vistas como tão urgentes, que a mentira pode ser compreendida como uma possibilidade válida de ação política” (Mendonça, et al., 2023 p. 17).

Dentre conteúdos imprecisos e falsos que circulam nos grupos de WhatsApp dos entregadores, chamam a atenção para a presente análise aqueles que afirmam que a regulamentação da atividade: (i) irá gerar mais impostos para o governo; (ii) equivale à formalização do trabalho via CLT; (iii) e levará ao retorno da obrigatoriedade de pagar o “imposto sindical”, contribuição que hoje é voluntária e voltada para o financiamento das entidades de classe. Todos esses tópicos perpassam, de alguma forma, pelo conflito em torno da regulamentação e deixam transparecer uma desconfiança quanto aos institutos tradicionais de mediação das relações capital-trabalho.

Dessa forma, não devemos resumir qualquer discordância da categoria quanto às propostas de regulamentação como fruto do engano e da maleficência das plataformas. Se a ambiguidade própria dos boatos e *fake news* acaba por reverberar concepções prévias, é importante compreender essas concepções de forma a conhecer a vivência e perspectivas heterogêneas da categoria. Como visto até aqui, a experiência cotidiana do trabalho e os espaços de encontro, solidariedade e momentos de ação coletiva são elementos essenciais para a construção da identidade dos entregadores. De forma que seria equivocado dizer que eles estão simplesmente enganados sobre suas próprias condições de produção e existência. Muitos

entrevistados justificam, de maneira informada, seu posicionamento contrário a elementos da regulamentação ou mesmo quanto à participação no GT como um todo.

É a partir da formação de uma visão de mundo comum que *fake news* passam a poder ser parte de um repertório de confronto no qual elas são aceitas não por serem necessariamente verdades, mas por fazerem sentido dentro de uma lógica mais ampla ou pelas consequências pragmáticas que podem gerar (Mendonça, et al., 2023 p. 17).

A disparidade de poderes na comunicação com a categoria e mesmo a intenção de enganar por parte das plataformas fazem parte do repertório de confronto e das interações entre entregadores e plataformas. Mas seria um equívoco rejeitar ou julgar as concepções da qual a pesquisadora não gosta como simplesmente “mentirosas” ou “errôneas”, excluindo-as do campo de confronto existente. Essas concepções fazem parte do embate. E é justamente nas ambivalentes concepções a respeito do papel de instrumentos típicos de regulação da relação capital-trabalho que podemos ver surgir mecanismos inovadores para o mundo do trabalho contemporâneo.

Ao longo das próximas seções, buscarei compreender essas concepções em disputa, especialmente no que diz respeito à CLT, previdência social e forma de cálculo da remuneração dos entregadores. Porém, antes de passar para a análise desses instrumentos da regulação, é necessário compreender uma visão geral do posicionamento contrário à participação no GT.

### *6.2.2. Posicionamentos contrários à participação no GT e à regulamentação*

Existem elementos específicos dos temas da regulamentação que geram conflito entre os entregadores. Assim, eles podem ser favoráveis a alguns temas e contrários a outros, levando-os à conclusão de serem favoráveis ou contrários a regulamentações distintas entre si. Esses temas serão analisados adiante. Porém, existiram posicionamentos contrários à proposta de regulamentar a atividade como um todo ou à participação no GT, que serão expostos nesta seção. Dentre eles, havia interpretações de que a intervenção do governo na relação produtiva não seria interessante e levaria à saída das plataformas do país, como na fala do entregador de Paulista:

*Entrevistado 08: [...] Muita gente sabe que, muita coisa do governo, quando ele mete a mão, ele acaba causando um problema muito grande, principalmente para as empresas. Que as empresas realmente não gostam muito de muita rédea, porque eles*

*gostam muito de ter mais liberdade pra poder trabalhar. Tanto aqui o iFood, os aplicativos mesmo só cresceram por causa disso, porque o governo não chegou a meter regra. [...] E quando mete regra demais, o aplicativo ele sai, ele fecha, ele vai embora. Ele não continua, a Uber mesmo, já ameaçou várias vezes sair do país.*

No lugar da regulamentação, ele entende que o melhor seria melhorar as condições de trabalho e garantir melhores taxas. Uma entregadora de Belo Horizonte também entende que seria melhor deixar a discussão para a garantia de melhores condições de trabalho, de forma que desconfiava das intenções das plataformas e do governo em promover melhorias por meio da regulamentação:

*Entrevistada 17: o iFood fala tanta coisa pra gente, que não tem como a gente acreditar. Ao mesmo tempo que eles falam que vai pagar por hora, falam que vai ser fichado, fala que vai ter que assinar carteira. Então vai ser uma briga com o governo. Eu não sei se o governo vai apoiar isso tudo também que o iFood quer prometer pra gente.*

Por outro lado, existem críticas quanto à opção de compor o GT e à representatividade do grupo. O Entrevistado 01, que chegou a participar das mobilizações em prol da regulamentação federal, contou sobre sua frustração quando o governo não previu assentos específicos para os entregadores não sindicalizados. Isso fez com que ele parasse de atuar neste âmbito e começou a questionar a capacidade de diálogo dos representantes do GT com os entregadores. Segundo ele: *“Ninguém é claro com o trabalhador. Eu já fiz esse teste. Se você vai para a praça ali, irmão tu sabe da regulamentação? ‘Pô, está acontecendo’. Tu sabe que está sendo debatido? Não. Tu sabe quem é que está lá representando a gente? Não. Que regulamentação é essa? Representa quem?”*

Já o Entrevistado 13, questiona o papel de uma mesa de negociações tripartite, que teria uma função de conciliação: *“sobretudo mantendo os interesses das empresas e julgando algumas concessões mínimas por parte desse governo”*. Como parte das formulações do grupo Entregadores Unidos pela Base, o caminho adequado seria a elaboração de uma regulamentação “vinda da base”. O espaço fora de uma instância com membros do governo e das plataformas seria essencial para avançar a discussão quanto à regulamentação elaboradora de forma independente, pelos próprios entregadores. Segundo o entrevistado, a proposta tem sido debatida com auxílio de acadêmicos da Universidade de São Paulo: *“pra formulação de um projeto de lei popular. [...] Essa ferramenta que corre por fora desse GT: tanto pressiona o GT, quanto coloca à categoria uma ferramenta sua própria que ela pode chamar de sua. Que*

*ela pode colocar debaixo do braço e que ela pode se convencer”*. Aqui a questão, portanto, não é criar um mecanismo que imponha regras para a atividade de entregas por plataformas, mas que eles sejam forçados de forma independente de uma negociação na qual a própria categoria seria mais fraca.

### **6.3. Nas ruas e redes: pontos de conflito entre os entregadores quanto à regulamentação**

Considerando os diferentes sentidos que a regulamentação do trabalho mediado por plataformas tem dentro da categoria, é necessário compreender os temas principais que compunham o embate. A discussão girava em torno dos temas em análise no GT, de forma que falar sobre regulamentação, no contexto em que fiz as entrevistas, remetia para esse espaço. Porém, no imaginário dos respondentes e nos diálogos nos grupos de WhatsApp, os temas se ampliavam para além dos tópicos especificamente em pauta na mesa de negociações. Por isso, vou evidenciar três temas principais que faziam parte das divergências entre os entregadores: (i) a CLT; (ii) a previdência social; (iii) a forma de cálculo da remuneração. A partir desses temas, é possível ver emergir o conflito em torno dos significados da regulamentação e do papel que o Estado deve ter na mediação da relação do trabalho por plataformas. Eles também delineiam os desafios para a mobilização dos entregadores pelos integrantes do GT e as ambiguidades políticas da categoria.

#### *6.3.1. A CLT foi deixada para trás?*

Como apresentado, dentro do GT, havia um entendimento de que a regulamentação das atividades mediadas por plataformas não estaria dentro do arcabouço jurídico da CLT. O ponto de partida seria a construção de um novo marco jurídico, cível, para a atividade. Porém, muitos entregadores equiparavam regulamentar a atividade com a adoção da CLT e, por consequência, à vinculação da remuneração a um salário-mínimo, à rigidez de horário e à supervisão de patrões. Como se verá, existem divergências quanto à adoção do regime celetista, mas, mesmo aqueles que rejeitam essa legislação, demonstram interesse por garantias fragmentadas de seu arcabouço.

É o que aponta, também, uma pesquisa realizada por pesquisadores do Departamento de Sociologia e do Programa de Pós-Graduação em Sociologia da Universidade de Brasília (UnB), com entregadores do Distrito Federal e entorno: 60,3% de seus respondentes preferiam

que a categoria fosse regulamentada como “autônomos/as ou por conta-própria”, mas “estas mesmas pessoas manifestaram o desejo de ter direitos sociais do trabalho, tais como décimo terceiro salário (27,13%), remuneração mínima ou piso da categoria (26,72%), férias anuais remuneradas (25,91%), descanso semanal remunerado (24,70%)” (Festi, et al., 2023).

Dessa forma, o embate em torno da adoção, ou não, da CLT aponta para uma resistência criativa em que parâmetros selecionados da legislação podem ser recombinaados com novidades do trabalho pós-fordista, como a flexibilidade e vínculos com diversas plataformas. Tal foi a aposta dos entregadores que compuseram o GT da regulamentação. Porém, havia o risco de o resultado ser a efetivação de marcos mais precários do trabalho, abrindo as portas para um novo arcabouço jurídico do trabalho precarizado<sup>110</sup>, com a justificativa de a intermediação por plataformas ser algo novo.

Dentre os entregadores favoráveis à adoção da CLT, o Entrevistado 12, de Rio Branco, argumenta que esse seria um recurso para “*melhorar as condições de trabalho*” e continua: “*Com a carteira assinada a gente ia ter mais suporte, né? Diretamente com iFood. E eu creio, se ele assinasse a carteira de todos os trabalhadores, eles iam ter uma responsabilidade maior*”. A formalização do emprego seria um caminho para contornar os problemas advindos do gerenciamento algorítmico e da falta de responsabilidade das plataformas frente aos trabalhadores. O Entrevistado 22, de Campo Grande, identifica que esse tipo de regulamentação com a segurança dos entregadores: “[...] *minimamente, um vínculo trabalhista, uma coisa assim, é um mínimo de garantia que você tem de que [...], em caso de acidente ou em caso de, né [...], mas não é só acidente, [...] às vezes você fica doente, cara e aí?*”.

Porém, há um entendimento de que, por serem baseadas em novas tecnologias e fazer parte de uma reconfiguração do trabalho, as entregas por aplicativo trazem muitas novidades. Assim, abre-se a discussão para uma nova forma de regulamentação, conforme aponta o Entrevistado 14: “*Acredito que sim deva haver uma regulamentação, mas que não, a CLT do jeito que a gente conhece não vai comportar exatamente o que a gente necessita. Teria que ser alguma coisa exclusiva, porque é uma coisa muito nova*”. Nesse sentido, o Entrevistado 10 também indica a necessidade de criar algo novo, mas reforça que não podem perder direitos nessa criação:

---

<sup>110</sup> Como visto, o PLP 12/2024, editado para os motoristas por aplicativos indica o caminho mais direcionado para a última opção, abrindo para mais uma sequência de protestos nas cidades e disputa quanto a sua aprovação.

*Entrevistado 10: E o outro ponto é a gente conseguir garantir para os entregadores os civilizatórios de trabalho, que são necessários para todo mundo, que foi instituído pela CLT. E que a gente não pretende fazer nenhum gol contra. Nesse sentido, a gente quer daí para mais, sacou? Tudo como base o que a gente já tem, o que a lei já nos deu, o que os trabalhadores que vieram antes da gente já conquistaram.*

De forma geral, a ideia de não retroceder na regulamentação está na proposta de manter a flexibilidade, mas ganhar direitos. É o que o Entrevistado 06, que estava na mesa de negociações afirma: “[...] a gente quer que eles [os entregadores] recebam todos os direitos que eles merecem e que a gente consiga manter essa flexibilidade de horário”.

O Entrevistado 13, de São Paulo, que tem buscado construir uma regulamentação fora do espaço do GT, corrobora com a interpretação de que a categoria entende que a CLT é insuficiente, por ser entendida como sinônimo de pagamento de salário-mínimo. Segundo sua perspectiva, não seria um problema criar uma regulamentação nos marcos celetistas, “mas a gente, taticamente, a gente não usa a palavra CLT, porque isso coloca diretamente a oposição”. A ideia é evitar criar desgastes entre os entregadores, mas conseguir garantir direitos que poderiam estar previstos na própria legislação vigente em um novo marco regulatório.

No sentido inovador da regulamentação da atividade, também surgiu a proposta de escolha pelo regime celetista ou autônomo, conforme apresentado pela Entrevistada 04: “[o entregador] tem que ter a liberdade de escolher se ele é CLT ou se ele é autônomo. Hoje, a gente não tem essa liberdade dentro dos aplicativos”. Esse tipo de proposta se assemelha à construção que tem sido buscada pelos trabalhadores por aplicativo na União Europeia, baseada na presunção do emprego formal, apresentada ao Conselho Europeu em dezembro de 2021. Ela indicava que, caso a plataforma alcançasse ao menos duas de cinco condições de controle sobre os trabalhadores, o trabalho seria subordinado e, portanto, formalizado<sup>111</sup>. Em meio ao forte lobby das empresas, a proposta foi rejeitada em março de 2024 e um acordo mais ameno remeteu para que a legislação e jurisprudência de cada país definisse o status do trabalho mediado por plataformas digitais. Porém, indicaram que as plataformas terão o ônus da prova de demonstrar a inexistência do vínculo empregatício. A regulamentação ainda deve ser aprovada pelo Parlamento Europeu (Dufresne, 2024; Connor, 2024).

Por sua vez, os entregadores contrários à adoção do regime da CLT, em geral, opõem-se a uma conseqüente perda de flexibilidade de horários e baixa remuneração, que viriam com

---

<sup>111</sup> As condições inicialmente elencadas eram: definição do nível ou do teto da remuneração; supervisão da execução do trabalho pelo aplicativo; restrição da liberdade de escolha e horários; regras de aparência, conduta com clientes ou execução de tarefas; limitação da possibilidade de trabalhar para terceiros.

esse regime. Segundo a Entrevistada 17: “*A gente gosta de ser livre*”, e explica: “*CLT pra gente não compensa. Porque se você for ganhar aí um salário-mínimo, fichado de motoboy, a gente ganha mais que isso, entendeu? Vai diminuir a renda nossa, a gente vai ficar preso, que vai ter que cumprir horário, né?*”. De forma semelhante, o Entrevistado 07 argumenta contrariamente à regulamentação, que, além da baixa remuneração: “*vai ser como se fosse um trabalho de carteira assinada, um trabalho onde você tem que prestar, assim, horário pra pegar e horário pra largar, entendeu?*”.

E o Entregador 08 afirma que: “*Esse é o maior medo dessa regulamentação, se ela virar CLT*”. Dentre seus argumentos estavam não só a perda de liberdade na definição da jornada de trabalho, mas também a ideia de que as plataformas não conseguiriam arcar com os custos da formalização da atividade. Ele se utilizou da sua experiência prévia trabalhando em regime celetista para afirmar: “*E muita gente não sabe disso, que muitos trabalhadores não sabem que um funcionário, aquele salário-mínimo que o funcionário recebe, [...] na verdade a empresa teve muito mais [gastos]*”.

Algumas lideranças, participantes ou não da mesa de negociações, buscam compreender essa insatisfação da categoria em relação ao regime celetista. De forma semelhante ao identificado nas entrevistas, o entregador de São Paulo e membro da ANEA explica:

*Entrevistado 06: A grande maioria não quer o regime CLT porque eles acham que esse regime de CLT é o regime de opressão. É de você ter um patrão te cobrando, é que você não pode ficar doente. Ele gosta dessa sensação de mesmo que ele está trabalhando muito, mas ele fala assim: ‘bom eu vou desligar o aplicativo, vou embora, porque eu tenho outra coisa mais pra resolver e eu não preciso dar satisfação pra ninguém’. Essa sensação de falta de liberdade é o que contempla e o que ludibria os trabalhadores. Então, eles fazem até questão de ter que trabalhar mais pra atingir o objetivo, mas não perder essa oportunidade.*

É aqui que se insere um debate que ocorria nos grupos de WhatsApp durante o período de reuniões do GT, quanto à diferença entre autonomia e flexibilidade. Um entregador que estava envolvido em mobilizações e na formação da ANEA, mas que depois parou de atuar de forma organizada na Aliança, explicou em um áudio enviado no dia do Breque de 30 de setembro de 2023:

*Áudio: Não, mano, não existe autonomia dentro do aplicativo. O que acontece hoje em dia é a flexibilidade de horário, tá ligado? É só isso que você tem. Porque autonomia é você dizer o valor que você quer receber e negociar aquele valor pela sua mão de obra, pelo seu trabalho. Isso a gente não tem dentro dos aplicativos, tá*



*ligado? Então, o que que a gente tem? A gente tem a flexibilidade de horário, esquece esse negócio de autonomia, porque autonomia dentro do aplicativo, isso não existe, tá ligado?*

A distinção entre flexibilidade e autonomia é central para justificar a regulamentação da atividade, mantendo a possibilidade de definição de jornada de trabalho e escolha de plataformas nas quais atuar, mas com garantia e proteções relativas à subordinação existente nessa relação com as plataformas. Assim, os áudios como o transcrito acima, têm o papel de apresentar a perspectiva das lideranças e grupos organizados em prol da regulamentação e contrapor pontos que são tipicamente levantados pelo setor patronal.

É possível perceber, então, que ainda que a ideia da CLT tenha ruídos dentro da categoria e seja percebida como ultrapassada para um novo modelo de negócios plataformizado, existem permanências de um imaginário de direitos e segurança que ainda é legítimo para a categoria, conforme também será explorado na próxima seção. Instrumentos do arcabouço jurídico celetista e da proteção do trabalho ainda são relevantes, ainda que a CLT, como um todo, não o seja. Na disputa pela invenção de uma nova regulamentação, existem composições próprias que reinventam marcos os celetistas para o caso do trabalho por plataformas.

### *6.3.2. A quem interessa a previdência social?*

Como já apontado, a falta de regulamentação da atividade de entrega por aplicativos leva a uma insegurança quanto à inserção dos trabalhadores nos direitos previdenciários, como o auxílio-acidente e aposentaria. Tal indefinição leva à desresponsabilização das plataformas e, mesmo, dos estabelecimentos contratantes do frete quanto aos acidentes ocorridos durante a realização da atividade. Assim, a regulamentação da atividade abarca os direitos previdenciários dos trabalhadores por aplicativos, contudo há uma disputa na categoria dos entregadores quanto a quem interessa a previdência social. Ou seja, se é de interesse do trabalhador contribuir para um sistema que lhe dê alguma garantia em momento em que não possa estar ativo, ou se o interesse é exclusivamente do governo, para conseguir arrecadar mais recursos orçamentários.

Dentre os entregadores que entrevistei, vários sofreram acidentes durante as entregas, porém não tiveram seus casos identificados como acidentes de trabalho, mas somente como acidentes de trânsito. Isso significa que não tiveram acesso ao auxílio-acidente do INSS. Apenas

uma entregadora narra ter conseguido acessar tal auxílio, no valor de um salário-mínimo, por acidente de moto, ocasião na qual ficou afastada por dois anos do serviço. Durante a entrevista<sup>112</sup>, ela conta esse caso para afirmar a importância da regulamentação do trabalho e a necessidade de outros direitos: *“Quem é que não quer ter uma segurança de trabalho, uma previdência, férias, 13º, entendeu? Mas com certeza você tem a segurança de saber que, Deus o livre, [se] você sofreu um acidente, você está assegurado”*. Aqui, percebe-se uma conexão entre as políticas de seguridade social e as de emprego, como direito a férias e 13º, que são vistas como provedoras de mais garantias para os trabalhadores em geral.

O tema dos acidentes e falta de previdência social, então, leva alguns entregadores a demandar uma maior regulamentação de sua atividade. É o que apresenta o Entrevistado 21: *“Eu acho que tem algum vínculo, até por conta de acidente mesmo, dessas coisas. [...] A empresa não tá nem aí, você é só uma peça descartável e vão te deixar no limbo”*. A regulamentação surge como uma forma de ter maior apoio estatal nos momentos críticos de saúde e uma participação maior das plataformas na garantia da previdência social. É o que também entende o Entrevistado 15, apontando que o tema é controverso:

*Entrevistado 15: Eu acho que tem que pagar mesmo, porque se o entregador se acidentar ele pode socorrer ao estado, né? Porque ele está pagando seguridade social. Se ele se acidentar, ele vai ter os direitos dele resguardado e muitos entregador não concordam em ter que pagar seguridade social. Porque acha assim, ah, eu quero ganhar e não quero pagar nada para governo, não sei o quê. Tem entregador que pensa assim, não quero pagar nada para governo.*

De certa forma, os entregadores também entendem o interesse do governo em regulamentar a atividade de entregas por aplicativo, justamente para conseguir arrecadar recursos para responder aos problemas advindos dos acidentes no trânsito. O Entrevistado 06 aponta que: *“o trabalhador não contribui com nada, hoje o entregador, com previdência com nada. Fica tudo nas costas do governo e nas costas da população. Todo dia a gente morrendo, todo dia a gente se acidentando”*. E outro entregador apresenta o problema como:

*Entrevistado 03: “[O] grande calcanhar de Aquiles pro governo. E eu acho que inclusive, foi o que trouxe a necessidade de se fazer essa regulamentação, né? Que é o grande número de hospitalizados, o grande número de mortes, né? Que precisam ser atendidos aí, através da previdência e o grande número de trabalhadores sem nenhum tipo de contribuição”*.

<sup>112</sup> O número da entrevistada foi suprimido, devido ao conteúdo sensível da fala.

Contudo, a demanda de intervenção do Estado para prover maior seguridade aos entregadores não é consenso na categoria. Existe uma interpretação de que a contribuição previdenciária seria uma forma de o governo conseguir mais recursos, o que leva a uma conexão para a desconfiança política e o risco de corrupção. A ideia de pagar mais impostos é problemática dentro da categoria, que já arca com muitos custos de sua atividade. Porém, o discurso dos entregadores contra os impostos acaba reverberando uma narrativa contra o Estado e a política, de cunho neoliberal, entendendo como indevido qualquer tipo de intervenção do Estado na economia.

Conforme afirma o Entrevistado 08: “[Eu] não ia ter esse problema de regulamentação, não ia ter problema de governo meter a mão ali, não ia ter problema disso. Eu por mim, eu lutaria pelo aumento de taxa em questão de feriado e pronto”. O Entrevistado 18 também questiona a interferência da regulamentação e afirma que já existem mecanismos de garantia de direitos para a categoria, como o MEI: “A gente pode fazer um MEI, a gente pode fazer, pagar o INSS ali se a gente quiser se aposentar, se caso a gente, se se acidente, a gente tenha suporte. Exatamente, são coisas assim que a gente pode procurar, sem interferir tanto no nosso trabalho, entendeu?”.

A falta de liberdade de decidir contribuir ou não é apontada por outro entregador como motivo para ser contrário à contribuição previdenciária na regulamentação:

*Entrevistado 02: Então, é injusto eu que estou com um score [...] bom fazer corrida e o entregador que está com um score ruim, não está fazendo corrida e ter que pagar contribuição do sindicato. Como vai ser lei de a gente pagar sindicato via o INSS, onde já vai ser descontado já do nosso repasse, não é uma opção minha, não é opcional, é descontado. É a partir do momento que for aprovada a regulamentação, vai ser ter esse desconto do INSS, sindicato.*

Essa fala também é interessante, porque a confusão dos instrumentos da contribuição sindical e da previdência social demonstra uma aproximação da crítica a ambos. É a obrigatoriedade de contribuir que é problemática aqui e não a finalidade ou mesmo a instituição à qual o pagamento é direcionado. A lógica neoliberal do cálculo (Gago, 2018) chega a uma perspectiva de que o trabalhador deve ter o direito de escolher ser protegido ou não por um sistema de direitos e aderir a ele por meio do pagamento: nesta fala, pagando o INSS ou o Sindicato. Na fala anterior, do Entrevistado 18, por meio do MEI. E, para o Entrevistado 08, ter uma remuneração melhor e melhores condições de trabalho já seria o suficiente.

Os papéis do Estado e do sistema de seguridade social, então, também estão em disputa. Existe uma interpretação de que o Estado tem um problema de arrecadação para o provimento de políticas de seguridade, necessárias para a categoria. Assim, entregadores buscam narrativas de justificação do interesse da própria categoria em contribuir, junto com as plataformas, para tal política pública. Porém, como visto no capítulo 3, também existe toda uma perspectiva de que o Estado não tem capacidade de garantir a segurança física e previdenciária da qual necessitam, surgindo interpretações ressentidas e críticas quanto a seu papel. Se alguns vão concluir que o Estado precisa de criar tributos para poder ter recursos de apoio aos efeitos adversos da atividade, outros serão fortemente contrários a esse tipo de medida. Afinal, não esperam que elas levem a melhorias nas suas condições de trabalho e seguridade social, podendo extrapolar para interpretações antipolíticas e anti-Estado.

### *6.3.3. Como calcular a remuneração?*

O tema da remuneração e sua forma de cálculo acabou sendo o mais debatido no GT, tendo sido escolhido como primeiro tema a ser analisado e no qual já surgiram os primeiros entraves na negociação. No centro da questão, está a definição do que é o próprio trabalho de entregas, fazendo ressurgir a discussão entre flexibilidade e autonomia, só que sob os termos de “hora trabalhada” e “hora logada”.

As plataformas se posicionaram a favor do pagamento do que elas consideram o período “efetivamente e comprovadamente trabalhado” (AMOBITEC, 2023b p. 1), ou seja, entre aceitar o pedido e encaminhar para buscá-lo até efetivar a entrega em seu destino. Os tempos de espera entre pedidos não seriam contabilizados na remuneração. Vale pontuar a boa escolha de termos usados pelas plataformas, uma vez que elas reduzem o “trabalho” apenas ao tempo de rota, ignorando o tempo em que o trabalhador fica a sua disposição, esperando ser chamado para um novo serviço. Portanto, utilizarei “hora em rota” como sinônimo da “hora trabalhada”, por entender que é a própria noção do que é trabalho que está em disputa aqui.

Por sua vez, a remuneração por “hora logada” é defendida pela ANEA, apontando a correspondência entre o trabalho e todo o período em que o entregador fica disponível para receber pedidos no aplicativo. Como não cabe aos trabalhadores a distribuição dos pedidos, mas, sim, a fatores controlados pelo gerenciamento algorítmico das plataformas, a suposta autonomia que justificaria o pagamento pela hora em rota não é efetiva, por faltar acesso a elementos decisórios por parte dos entregadores. Como afirma o Entrevistado 02: *“porque a*

*partir do momento que eu saio da minha casa para trabalhar, eu estou a disponibilidade do aplicativo, sabe? Cabe a ele tocando pra mim ou não, mas eu estou disponível pra ele. Se ele não toca, infelizmente não é culpa minha”*

Ainda, o valor da hora também foi parte do dissenso. Durante o mês de agosto, diferentes documentos de cálculo de remuneração foram produzidos e debatidos em reuniões. Para chegar a um valor da hora (logada ou em rota), deve-se levar em consideração os custos operacionais e a remuneração pelo serviço. Os custos são divididos em fixos e variáveis e estão relacionados à quilometragem produzida no mês. A forma de cálculo de custos usa parâmetros padrões e de mercado quanto a valores, por exemplo, dos veículos e sua depreciação, combustível, equipamentos de segurança, celular e plano de *internet*, entre outros. O valor do quilômetro é convertido para um parâmetro de hora.

O embate entre plataformas e trabalhadores envolve o levantamento dos componentes de custos e seus valores. A primeira proposta da AMOBITEC foi o valor de R\$ 10,20 por hora em rota (170% do salário-mínimo) para motos e R\$ 6,54 por hora em rota (109% do salário-mínimo) para bicicletas. Entregadores listaram mais itens de custo do que as plataformas, como velocidade maior de internet, botas, capacetes, capa de chuva, DPVAT, IPVA e licenciamento, entre outros. Além disso, a demanda parte de um piso de remuneração com base no salário-mínimo e uma soma de itens de custos operacionais, taxa de entrega e adicional de periculosidade. O cálculo dos entregadores, então, chegou ao valor de R\$ 35,76 por hora logada para entregas por moto (AMOBITEC, 2023c). Respondendo às demandas dos trabalhadores, a bancada patronal, via AMOBITEC e MID, chegou a um valor final de R\$ 12,00 (200% do salário-mínimo) por hora (AMOBITEC, 2023d; MID, 2023). Por sua vez, os entregadores não revisaram sua demanda, firmando a demanda de R\$ 35,76 por hora logada.

Como se vê, os entregadores se debruçaram sobre as fórmulas de cálculo de custos e remuneração do setor de logística urbana. Sob os meandros do cálculo, existem discussões sobre a própria natureza do trabalho. É o que se vê no embate quanto à inclusão do descanso semanal remunerado no cálculo dos entregadores, por exemplo. Os trabalhadores apontam a necessidade de a remuneração garantir o descanso, como uma medida contra as típicas jornadas exaustivas do setor. Com isso, incorporam elementos do trabalho formal mesmo em uma regulamentação que renunciou à incorporação da atividade nos marcos da CLT.

Novamente, a lógica do cálculo transparece, mas não somente como sua essência neoliberal, mas “como um momento de um *conatus* (‘vitalismo da vida’, ‘saúde’, ‘querer viver’)

que produz realidade não previamente calculada, que dá lugar a novos modelos de organização [...], de criação de linguagem, enfim, de valor no sentido amplo” (Gago, 2018 p. 242). A criatividade está em tentar inverter a perda de direitos: se a mesa de negociações não estava aberta a discutir a CLT, a proposta da ANEA reincorpora esses direitos no valor da hora, usando a própria linguagem neoliberal de quantificar as demandas. A resposta da AMOBITEC foi de recusar a demanda, argumentando que ela “não se adequa à nova forma de trabalho via plataformas digitais” (AMOBITEC, 2023d), ou seja, que não cederia a essa nova forma de incorporar direitos trabalhistas aos entregadores.

Como é de se esperar, no embate quanto à forma de remuneração, os entregadores fizeram muitas contas: diversos entrevistados buscavam me explicar como seria calculado o valor da hora e se o resultado final seria interessante ou não para a categoria. Os cálculos também eram feitos nos grupos de WhatsApp, explicando a diferença entre as formas de remuneração por hora logada ou em rota e os valores propostos. A fala de um entregador de Natal é ilustrativa neste sentido:

*Entrevistado 02: Como eu te falei, hoje o aplicativo [...] lançou uma proposta de 12 reais e por hora trabalhada. Porque é hora trabalhada. É aonde, um exemplo: de 8 às 9. Se eu peguei uma corrida de 6 e 50, que é a taxa mínima hoje do aplicativo é 6 e 50 e não consegui pegar nenhuma outra corrida. Ele complementa com 5 e 50. Mais 5 e 50 para completar os 12 reais. Então, aonde a gente acha isso um absurdo, aonde a gente acha isso uma proposta injusta, entendeu? Aonde a gente colocando os nossos gastos de combustível, de manutenção de moto, coisa do tipo, aonde a gente colocou uma proposta para eles de 35 reais por hora logada.*

Por sua vez, a Entrevistada 04, avaliou as propostas: “*Pra quem entrega do IFood, o nosso custo é muito alto. Há uma proposta, se eu não me engano, de até de 17 reais por hora trabalhada, parece comédia. Se fosse por hora logada, era viável, quanto mais por hora trabalhada, é impossível. Impossível viver, muito caro, é muito caro*”. Contudo, um mesmo tipo de cálculo pode chegar à conclusão de que a proposta de hora logada é cara demais para as empresas, conforme apresentou o Entrevistado 08: “*Por mim essa questão de hora logada talvez não dê certo, porque as empresa não vai ter força para custear esse valor*”.

Dentre os posicionamentos contrários à adoção da hora logada, o Entrevistado 15 é favorável à regulamentação e à contribuição para a seguridade social. Contudo, entende como inadequado o cálculo da remuneração pelo tempo à disposição, dizendo “*Eu quero ganhar a entrega*”. E continua: “*Mas a maioria dos entregadores, como são muito político, eles querem trabalhar por hora logada. Já logar e já está ganhando. Eu não acho correto, porque assim eu*

*entendo que é uma empresa e que é uma empresa, não é o governo que vai te dar dinheiro, entendeu?”*. Na sua fala, é possível perceber a reverberação da relação privada de transação comercial, pela qual ele *quer* receber pela entrega efetivada, entendo que assim o interesse da empresa terá sido satisfeito, o que justifica sua remuneração. O raciocínio segue para a ideia de que só o poder público poderia dar dinheiro sem essa transação comercial.

A partir do exposto, a forma de cálculo da remuneração evidencia disputas a respeito da quantificação de direitos, que podem ser incorporados no valor da hora e na própria natureza do trabalho: se ele ocorre durante todo o tempo à disposição da plataforma, ou apenas nos períodos em rota. Por outro lado, buscar um aumento da remuneração parece ser consensual dentre os entrevistados que entendem que seus ganhos são insuficientes. Esses conflitos deixam transparecer a dimensão do cálculo neoliberal nas demandas dos entregadores, reproduzindo um ideário vindo de cima e transparecendo a pragmática vitalista dos debaixo (Gago, 2018).

#### **6.4. Uma disputa sobre o futuro e a invenção da regulamentação**

*Glória a todas as lutas inglórias  
Que através da nossa história não esquecemos jamais*

*Salve o navegante negro  
Que tem por monumento as pedras pisadas do cais*

*(O mestre-sala dos mares, Aldir Blanc Mendes e João Bosco de Freitas Mucci)*

*“Eu me sinto fazendo parte de uma história”, afirmou o Entrevistado 01, ao realizar um balanço de sua atuação na causa dos entregadores por aplicativo, e continuou: “E eu sei que lá na frente possa não ter meu nome citado. Mas essa parte, esse pedaço do que nós estamos vivendo, ele vai ser contado. O que eu falo pra você, a tecnologia, ela não vai parar de evoluir. E o objetivo do patrão, enquanto capitalismo, é ter escravo”.*

A noção de que as alterações nas relações de trabalho advindas da plataformização do capitalismo estão só começando é frequente nas falas dos entrevistados. Outro entrevistado, que deixou de fazer entregas para estudar e trabalhar como bolsista de iniciação científica, falou diretamente comigo, já ao final da entrevista:

*Entrevistado 14: Eu não sei se você trabalha como professora ou algo do gênero, mas já existem hoje em dia professores MEI, né? Professores trabalhando de forma precarizada também. Então, é uma preocupação real. Que a gente tem que ter com as dinâmicas do nosso trabalho, as dinâmicas da nossa legislação brasileira. E que eu dou muito valor a quem se importa a estudar essa área porque é importante. É importante, porque vai atingir outras áreas da nossa sociedade, entendeu?*

Ao me implicar em sua fala, o ex-entregador faz um movimento de retirar minha pesquisa da narrativa sobre “o outro”, ou seja, uma categoria profissional da qual eu não faço parte, e a coloca no lugar sobre “o nós”, a classe trabalhadora. O que ele e outros entregadores estão denunciando, seja nas entrevistas, seja em sua ação coletiva, é que não se trata somente da precarização de um trabalho que já estava inserido em padrões pouco formais de contratação e que este processo não é exclusivo para os grupos marginalizados e suas vivências periféricas. Trata-se de uma reconfiguração ampla das relações de produção. “As mediações regulatórias e minimamente protetivas do trabalho vão se desfazendo. Neste sentido, olhar para motoristas e entregadores por aplicativo é enxergar os elementos centrais que tendencialmente desenharam o horizonte do trabalho” (Abílio, 2021 p. 943). Como de costume, isso não quer dizer que os diferentes grupos sociais serão atingidos da mesma forma, mas eles chamam a atenção para o futuro que está por vir.

O Entrevistado 10, afirma que “*foi um azar, tá ligado? A gente vira e falou, p\*\*\*, começou pela gente, né?*”. Como a tendência é de o capitalismo de plataforma reconfigurar cada vez mais setores produtivos, ele entende que a regulamentação da atividade de entregas por aplicativo tem um papel maior do que as demandas específicas da categoria. A responsabilidade seria “*monstruosa*” e relacionada com “*o restante da classe trabalhadora toda, porque se a gente faz um texto de regulamentação que seja extremamente porco e muito favorável à plataformização, [...] na hora que chegar no coleguinha ali, ela já vai chegar toda errada [...] e referendada por uma lei*”.

Se, conforme o Entrevistado 06, existe uma compreensão de que “*a tecnologia é algo que não dá pra ser parado, não dá pra bloquear, ela vai sempre avançar, o mundo vai evoluir, tecnologia vai avançar*”, está em disputa o tipo de futuro que essas tecnologias ajudam a construir. Segundo ele: “*não [pode continuar] do jeito que tá hoje. Tecnologia tá muito avançada e eles tão ganhando muito dinheiro e explorando a mão de obra, porque realmente a população ainda não está preparada pra esse tipo de trabalho*”.

O Entrevistado 01 citou figuras históricas, como Karl Marx, Martin Luther King, Malcom X para dimensionar a luta dos entregadores no presente. E o Entrevistado 10 trouxe a



referência da revolução industrial para demonstrar o papel das tecnologias na alteração da dinâmica do trabalho e sua consequente luta de classes. A disputa em torno da regulamentação tem o papel de trazer para o presente elementos da história da luta trabalhadora e atualizá-los dentro de referências contemporâneas, conformando também as visões de futuro. O risco, tal qual anunciado por Walter Benjamin em sua Tese VI, é o momento de “lampejo”, em que a história das classes oprimidas pode ser vislumbrada, é também é um “instante de perigo”, no qual pode-se deixar “transformar em instrumento da classe dominante” (Löwy, 2005 p. 65). Os Breques, a ação coletiva e a regulamentação são esses momentos de lampejo, descortinando um histórico de luta de classes. E o alerta de um futuro distópico, em que a própria regulamentação da atividade tenha um papel de avançar a exploração do trabalho e a perda de direitos, cada vez de mais categorias, faz parte desse perigo.

Conforme Mark Fisher (2012), estamos em um momento de profunda exaustão e esterilidade política e cultural, no qual o capitalismo é o único horizonte possível no imaginário individual e coletivo. Entendendo que o diagnóstico de Fisher quanto ao realismo capitalista está correto, cabe vislumbrar futuros alternativos nesses momentos de irrupção e organização da ação coletiva. Desnaturalizar a posição do capitalismo em sua fase neoliberal, como a única alternativa possível, faz parte da disputa quanto aos futuros possíveis para o mundo do trabalho. Os entregadores fazem isso ao nomear os aplicativos conforme aquilo o eles realmente são: empresas capitalistas. E seguem, ao reinstalar a demanda por direitos na relação capital-trabalho, na ordem do dia.

Assim, ainda que com todos os conflitos internos à categoria, tem-se visto uma reconfiguração da própria luta trabalhista. É o que entende o entregador de São Paulo:

*Entrevistado 13: E de que na minha avaliação, não sei, a luta dos entregadores pode fazer, pode e eu acho que tem contribuído muito pra retomada da luta da classe trabalhadora como um todo pra esse século. Da retomada das experiências de luta da classe trabalhadora, que no Brasil principalmente, são hoje reféns de uma burocracia sindical que inibe, que contém a luta. E que depender daquilo que nós conquistamos ou não, isso certamente vai refletir em outras categorias*

Não digo que seja uma luta anticapitalista, nos termos revolucionários originais, da tomada do Estado e instalação de uma nova ordem política e social. A própria demanda de regulamentação pode ser pensada como “reformista” ou “recuada” dentro da matriz clássica. Ela se torna ainda mais ambivalente, quando os três setores envolvidos na negociação optam por não garantir os marcos básicos da CLT. Trata-se, porém, de uma organização de cunho

trabalhista, em um contexto de desfazimento de garantias laborais, perda de força dos sindicatos e da própria capacidade de se imaginar a criação de novos marcos de direitos.

Nesse sentido, Veronica Gago (2018), a partir do conceito de política dos governados, nos auxilia a interpretar a luta pela regulamentação da atividade. Segundo ela, os governados fazem política com os mesmos mecanismos de governabilidade de que são objeto, ao se apropriar, rechaçar e negociar com eles. Essa seria uma forma ao mesmo tempo realista e provocadora da ação dos de baixo:

A perspectiva ativa – e não como conquistas de consolo – com que se teorizam essas lutas concretas elude a clássica qualificação de ‘reformistas’, para dotá-las de uma nova qualidade: sua capacidade de apropriação política de recursos e de abertura subjetiva de um espaço que pretende, em boa medida, objetificar e passivizar esses recursos (Gago, 2018 p. 325).

Existe um potencial de criatividade e inovação na regulamentação da atividade de entregas por aplicativos, que poderia realizar uma torção na lógica neoliberal da flexibilidade em favor da própria classe trabalhadora. A invenção da flexibilidade com direitos, segundo a perspectiva dos entregadores, aponta para essa direção. Ou seja, a categoria se apropria de um instrumento que tem sido utilizado para recusar direitos aos trabalhadores e que tende a se ampliar por meio da expansão do capitalismo de plataforma: a flexibilidade na jornada de trabalho. Como a categoria tem interesse em manter as condições de determinar suas jornadas de trabalho e plataformas nas quais trabalhar, elas recriam para si essa “novidade” das relações de trabalho sob plataformas para torná-la um direito e não um mecanismo de desresponsabilização das empresas e precarização da atividade. Com isso, demais garantias de proteção social, condições de trabalho e remuneração não podem ser esvaziadas, mas devem ser ampliadas. A flexibilidade com direitos é negociar acatando termos da produção plataformizada, mas recusando-se a ceder à brutalidade neoliberal da flexibilidade e mais nada.

Assim, se vivemos em um contexto em que “é mais fácil imaginar o fim do mundo do que o fim do capitalismo” (Fisher, 2012), a luta dos entregadores ao mesmo tempo denuncia um futuro distópico e busca conquistar um futuro possível. No momento de escrita desta tese, a regulamentação ainda estava em aberto, por mais que pareça que os setores do governo tenderão a se alinhar ao das plataformas e dar mais um passo no sentido da precarização do trabalho. Ainda assim, persistem a resistência criativa e seus ensinamentos, que propõem novos marcos e dignidade para a categoria.

## CONCLUSÃO

A presente tese se debruçou sobre as reconfigurações do capitalismo de plataforma e suas afinidades com o neoliberalismo no Brasil para compreender a dinâmica de ação coletiva dos entregadores por aplicativo entre 2020 e 2023. O percurso realizado iniciou-se na caracterização do modelo produtivo em questão, que participa da destruição criativa neoliberal (Peck, Theodore, Brenner, 2009; Brenner, Theodore, 2002), desfazendo arranjos laborais e sociais prévios e criando novos arranjos, baseado nos dados, funcionamento dos algoritmos, no individualismo e em uma precarização geral do trabalho (Antunes, 2003; Filgueiras, Antunes, 2020). Esse modelo se beneficia não só da estrutura desigual, informal e racista do mercado de trabalho brasileiro (Abílio, Amorim, Grohmann, 2021; Abílio, 2021; Almeida, 2019), mas também do espaço urbano (Tonucci Filho, Cruz, 2019) para a extração de lucro por meio da atividade de entregas por aplicativo.

A análise segue, em quatro capítulos, voltados para a caracterização da dinâmica de ação coletiva dos entregadores por aplicativo no Brasil. Deve ser ressaltada a contribuição aqui realizada de ter sido feita uma pesquisa com entrevistas semiestruturadas de dimensão nacional, com entregadores das cinco regiões do país. A lógica dos capítulos passou do individual para o coletivo e das resistências subterrâneas para as mais públicas e institucionalizadas. Primeiro, então, analiso o corre dos entregadores para encontrarem brechas e táticas criativas que oscilam entre aceitação e subversão, mas que indicam um vitalismo persistente (Gago, 2018). Sigo para a análise dos eventos de protesto e das campanhas, identificando aprendizados e interações entre as campanhas (Tilly, 2008) e delas com o contexto político (Abers, Silva, Tatagiba, 2009). Essas experiências fazem parte da construção de vínculos de solidariedade (Fantasia, 1988) e formulação pública do problema (Cefai, 2017) do trabalho dos entregadores, levando à constituição de organizações e à busca por representação (Fraser, 2009) da categoria, em meio a desconfianças políticas. A participação na mesa tripartite de negociações sobre a regulamentação do trabalho mediado por plataformas aponta para uma adoção de amplo repertório de interação com o Estado (Abers, Serafim, Tatagiba, 2014) e para a busca de soluções criativas para o problema jurídico existente em torno da identificação do entregador como trabalhador e para o futuro do trabalho digital.

A política de confronto da categoria está em andamento e passa por momentos de aceleração e outros de desaceleração, de forma que mudanças nas plataformas, na regulamentação da atividade e no entendimento da categoria sobre as disputas passam por

mudanças contextuais. Assim, algumas análises e apontamentos da tese estão constringidas pela conjuntura de sua escrita. Outras têm a intenção de contribuir para análises de mais conflitos da relação capital-trabalho contemporâneo, permeados pela plataformização das relações sociais, desregulamentação neoliberal e mobilizações ambíguas. Destaco algumas dessas contribuições na presente conclusão, com intenções de sistematizar argumentos que surgiram ao longo das análises e destacar conceitos que servirão de guia para uma agenda de pesquisa.

*A dinâmica de ação coletiva* dos entregadores por aplicativo perpassa um leque amplo de táticas, permeadas pela lógica do corre e da experimentação, mas que ganham coesão e organização conforme os aprendizados coletivos e o contexto político. Apesar da precariedade dos vínculos, da dispersão territorial e da digitalização da categoria, as experiências de solidariedade, problematização pública e protestos contribuem para a sustentação da ação coletiva. Sua mobilização não é, somente, uma série de irrupções locais contra casos de violência – por mais que elas sejam centrais nesse processo. Por outro lado, não se trata de uma categoria coesa: a heterogeneidade, as divergências internas e a ambiguidade política fazem parte de sua dinâmica de interação e interfere na definição de opositores e apoiadores, bem como na formulação de demandas e soluções.

*A ambiguidade*, então, é uma chave de leitura importante para o conflito em andamento. Parte relevante da mobilização da categoria envolve tentar superar os antagonismos políticos e desconfianças frente a instituições mediadoras. Mais do que identificar posicionamentos *a priori* das classes – seja que os trabalhadores necessariamente estão contra o capital, ou que os setores precarizados são de direita –, ou dizer que suas visões são mera reprodução de uma racionalidade neoliberal, proponho acatar a existência das divergências como parte do conflito em andamento. Ou seja, elas são dinâmicas e passíveis de mudança. A formação de vínculos de *solidariedade* na interação da categoria, seja em seu dia a dia, seja nos momentos de confronto, contribui para superar algumas dessas clivagens, fortalecendo aspectos compartilhados da experiência coletiva. Com isso, a formação de identidade coletiva e, de forma mais rigorosa, de identidade de classe – como trabalhadores em oposição ao capital – começa a ocorrer.

O *corre* dos entregadores contribui para compreender a dinâmica de interação da categoria. Apresentada na tese de forma concomitante aos conceitos de viração (Abílio, 2020b; Abílio, 2021), pragmática vitalista (Gago, 2018) e táticas cotidianas (Mendonça, 2012), a ideia de corre insere uma dimensão de velocidade a eles. Afinal, o cotidiano de entregas é fortemente constringido pela realização rápida das tarefas, pelo ritmo para conseguir atingir a “meta” e

pela ansiedade nos momentos sem chamadas. Por outro lado, a diminuição de velocidade, o dizer não a pedidos que “não valem a pena” e o desligar o aplicativo para aproveitar momentos de descanso fazem parte da oposição ao modelo produtivo que induz a velocidade. Oscilando entre a autossubordinação e a subversão às regras, o corre dos entregadores envolve um vitalismo (Gago, 2018) criativo, que os levam a encontrar táticas de escape à exploração. Por meio dessas experimentações, novas formas de sociabilidade podem surgir, interferindo nas imposições neoliberais de competição e ocultação do trabalho dos entregadores, germinam formas de solidariedade e de identificação profissional, além de reapropriações dos espaços e invenção de soluções coletivas nos momentos de dificuldade.

O *híbrido digital-urbano* perpassa todo esse corre, os vínculos de solidariedade e as iniciativas de organização da categoria. Cada um, a seu modo, possibilita encontros, compartilhamentos e formação de laços entre os entregadores, simultaneamente os distanciam, geram desconfortos e violência e impõem ritmos velozes e inseguranças. Tendo sido tema em diferentes capítulos, os espaços digitais e urbanos facilitam e constroem a ação coletiva dos entregadores. Ressalto a dinâmica de interação entre as experiências de confronto em diferentes cidades, conectadas pelo ambiente digital, que levam ao compartilhamento de performances e experiências e à decisão conjunta de formas de agir e calendários de protestos. Com isso, há um ganho de escala nas reivindicações, que conquistam maior relevância social e política.

As soluções criativas frente a situações de precariedade e desassistência não só compõem o corre cotidiano, mas ampliam essa lógica para o repertório de confronto mobilizado. A *adaptação da greve* é exemplo disso. Em geral, sem apoio de sindicatos e tendo o desafio de mobilizar uma categoria dispersa territorialmente, os entregadores se articulam por meio de grupos e reuniões digitais e encontros presenciais para realizar os breques. Existe um problema de coordenação da ação, porque aqueles entregadores que não puderem ou não quiserem aderir à paralisação, poderão continuar a atividade muitas vezes sem serem percebidos e pode ser até que as plataformas criem incentivos financeiros para tanto. Dentre as performances, eles recriam os piquetes e barricadas, em que os grevistas empilham as *bags* na frente dos locais de coleta de entregas, buscando impedir a saída de pedidos dos espaços com maior demanda. Também criaram estratégias digitais, como o desligamento dos aplicativos pelos trabalhadores, o boicote pelos clientes, o uso de *hashtags* e tentativas de fazer as plataformas encerrarem o funcionamento das entregas.

Os *bololôs*, por sua vez, são protestos comumente utilizados pelos entregadores em reação contra algum caso de violência ou humilhação contra algum colega e são organizados

em grupos de mensagem instantânea. Os entregadores, rapidamente, vão juntos, sobre as motos, de volta para o local onde a situação aconteceu. Lá, buzina, aceleram o motor e pressionam os agressores. Em uma lógica de “nós por nós”, os entregadores apontam para uma adoção de elementos do repertório de confronto precedente, mais particulares, diretos e locais, aos moldes (Mendonça, Bustamante, 2020). A performance de confronto, os barulhos das motos, a expressão não verbal e a velocidade dos protestos – que ao mesmo tempo é rápida para quem assiste, mas de alguma forma devagar para quem está sobre a moto, que anda a poucos quilômetros por hora em uma motocada – são elementos de compartilhamento da experiência da categoria que colaboram para a formação de laços de solidariedade e de identidade.

A busca por *representação* também aponta para iniciativas de maior coesão e formalização da ação coletiva da categoria. O processo de mobilização da categoria levou a diversos momentos em que não conseguiam dialogar com instâncias estatais ou com as plataformas por faltarem instrumentos de representação da categoria. Na busca por acesso a esses espaços e por se fazerem vistos e ouvidos, ao mesmo tempo em que sindicatos e partidos pré-existentes falhavam em representá-los, diversos entregadores passaram a compor associações, além da experiência de candidatura coletiva em Santa Catarina. Mesmo com as desconfianças políticas e divergências, a busca de formalização das organizações amplia as possibilidades de dinâmicas de ação coletiva e demonstra uma abertura, ao menos de parte dos entregadores, para estruturarem seus próprios caminhos de representação.

Quanto às formas de *interação* da categoria, a leitura dinâmica de sua mobilização leva à compreensão de que alguns atores podem mudar de posição, entre aliados e opositores, a depender do contexto político ou dos objetivos da interação. Assim, restaurantes e clientes oscilam entre essas posições, ora sendo chamados para se somar às mobilizações e boicotar os aplicativos, fechar os estabelecimentos no dia de breque e participar de ações digitais, ora são alvo dos bololôs. Por sua vez, os governos locais e nacionais oscilam entre aliados e opositores, a depender do grau de abertura para diálogo, adesão às demandas e fornecimento de infraestrutura e políticas públicas de apoio para a categoria. As plataformas ficam mais constantemente na posição de opositoras, ainda que em alguns momentos, como nos bololôs, elas não sejam parte proeminente no conflito.

O caso da *(re)invenção da regulamentação* é o mais interessante para compreender essa dinâmica de interação com o Estado, as ambiguidades e soluções criativas da categoria. Existe uma noção dentre os entregadores de que eles representam uma tendência no mundo do trabalho, em que a contratação intermitente e a mediação das plataformas será cada vez mais

presente. Aqueles envolvidos na disputa da regulamentação realizaram propostas que mantinham elementos de direitos consolidados na própria legislação trabalhista e da seguridade social, com a incorporação da flexibilidade como elementos central. Se tivesse sucesso, a proposta dos entregadores poderia realizar uma torção na lógica neoliberal de precarização de vínculos e garantir a flexibilidade com direitos.

Dentre os limites da pesquisa, o método das entrevistas e levantamento de protestos leva a um maior entendimento quanto aos sujeitos que estão mobilizados e com maior proeminência nas organizações da categoria. Seria interessante ter um conhecimento mais aprofundado quanto aos entregadores que não aderem aos protestos, para compreender melhor seus vínculos e identificação com a categoria. Além disso, ainda que a dimensão do capitalismo seja central para compreender o conflito capital-trabalho em questão, isso se deu por meio de análises teóricas e de documentos produzidos pelas plataformas de entrega. Compreender as dinâmicas específicas dos aplicativos em atuação no Brasil, sua relação com os investimentos de risco, financeirização do capital e seus fluxos internacionais, bem como os sujeitos que estão envolvidos em sua produção, é importante para entender as tendências de desenvolvimento do campo e suas disputas. Por sua vez, o papel do Estado, considerando tanto os Municípios, quanto a União, foi analisado principalmente com base em suas políticas públicas, o GT da regulamentação e as leituras dos entregadores quanto a suas atuações. Aprofundar nas interações entre estado e sociedade também será útil para ter uma compreensão maior dos momentos de apoio e de oposição entre eles e os repertórios adotados por ambos.

Tais limitações apontam, cada uma, para uma agenda de pesquisa relacionada aos principais atores do confronto: entregadores, empresários e representantes estatais. Além disso, entendendo que um aprofundamento na dimensão urbana, pensada como espaço para a práxis sociopolítica, é relevante para compreender os tensionamentos entre produção e regulação da atividade de entregas e entre constrangimentos – físicos, produtivos e políticos – à atuação dos entregadores e suas resistências, que perpassam a reinvenção do espaço e das relações nele existentes. E um aprofundamento na dimensão de identidade, para evidenciar divergências e aproximações nas noções de identidade coletiva e identidade de classe, darão continuidade aos achados da presente tese.

## REFERÊNCIAS

99. (2023). A 99: o ponto de partida da 99 são as pessoas. 99. [Online]. <https://99app.com/sobre-a-99/>.
- ABERS, Rebecca Neaera; ROSSI, Federico e BÜLOW, Marisa von. (2021). State–society relations in uncertain times: Social movement strategies, ideational contestation and the pandemic in Brazil and Argentina. *International Political Science Review*. Vol. 42, 3, pp. 333-349.
- ABERS, Rebecca Neaera; SERAFIM, Lizandra e TATAGIBA, Luciana. (2014). Repertórios de interação Estado-Sociedade em um estado heterogêneo: a experiência na era Lula. *DADOS – Revista de Ciências Sociais*. Vol. 57, 2, pp. 325-357.
- ABERS, Rebecca Neaera; SILVA, Marcelo Kunrath e TATAGIBA, Luciana. (2018). Movimentos sociais e políticas públicas: repensando atores e oportunidades políticas. *Lua Nova*. Vol. 105, pp. 15-46.
- ABÍLIO, Ludmila Costhek. (2020a). Plataformas digitais e uberização: Globalização de um Sul administrado? *Contracampo*. abr/jul, Vol. 39, 1, pp. 12-26.
- ABÍLIO, Ludmila Costhek. (2020b). Uberização: a era do trabalhador just-in-time? *Estudos Avançados*. Vol. 34, 98, pp. 112-126.
- ABÍLIO, Ludmila Costhek. (2021). Empreendedorismo, autogerenciamento subordinado ou viração? Uberização e o trabalhador just-in-time na periferia. *Contemporânea - Revista de Sociologia da UFSCar*. Vol. 11, pp. 933-955.
- ABÍLIO, Ludmila Costhek; AMORIM, Henrique e GROHMANN, Rafael. (2021). Uberização e plataformização do trabalho no Brasil: conceitos, processos e formas. *Sociologias*. Vol. 57, pp. 26-56.
- ABÍLIO, Ludmila, et al. (2020). Condições de trabalho de entregadores via plataforma digital durante a Covid-19. *Revista Jurídica Trabalho e Desenvolvimento Humano*. Edição Especial - Dossiê Covid-19, pp. 1-21.
- ABINBEV. (2023). *TaDa Delivery: The magic behind AB InBev’s first, global direct-to-consumer platform*. AbInBev Our Stories. [Online] 19 de abr. de 2023. <https://www.ab-inbev.com/news-media/news-stories/tada-delivery-the-magic-behind-ab-inbevs-first-global-direct-to-consumer-platform/>. Acesso em: 02 de ago. de 2023.
- ABRAMET, Associação Brasileira de Medicina de Tráfego. (2021). *A motocicleta no Brasil do século XXI*. São Paulo: Associação Brasileira de Medicina de Tráfego.
- ABRASEL, Associação Brasileira de Bares e Restaurantes. (2022). *Aplicativos de ‘delivery’ reagem a recuo da demanda*. Associação Brasileira de Bares e Restaurantes. [Online] 20 de jul. de 2022. <https://projetos.abrasel.com.br/noticias/noticias/aplicativos-de-delivery-reagem-a-recuo-da-demanda/>. Acesso em: 04 de ago. de 2023.



AGGIO, Camilo e CASTRO, Filipe. (2020). "Meu partido é o povo": Uma proposta teórico-metodológica para o estudo do populismo como fórmula de comunicação política seguida de estudo de caso do perfil de Jair Bolsonaro no Twitter. *Comunicação & Sociedade*. Vol. 42, 2.

ALMEIDA, Débora Rezende de. (2023). Representação como participação: os mandatos coletivos no Brasil. *Revista de Sociologia e Política*. Vol. 31, 024, pp. 1-20.

ALMEIDA, Sílvio Luiz de. (2019). *Racismo estrutural*. São Paulo: Sueli Carneiro; Pólen.

ALONSO, Ângela. (2009). As teorias dos movimentos sociais: um balanço do debate. *Lua Nova*. Vol. 76, pp. 49-86.

ALONSO, Ângela. (2012). Repertório, segundo Charles Tilly: história de um conceito. *Sociologia & Antropologia*. Vol. 02, 03, pp. 21-41.

ALVES, Marco Antônio Sousa. (2018). Cidade inteligente e governamentalidade algorítmica: liberdade e controle na era da informação. *Philósofos*. Vol. 23, 2.

AMBEV. (2022). *Sobre Ambev*. Ambev. [Online] <https://www.ambev.com.br/sobre-ambev>. Acesso em: 02 de ago. de 2023.

AMOBITEC, Associação Brasileira de Mobilidade e Tecnologia. (2023). Amobitec apresenta propostas para discussão no GT sobre regulação do trabalho em plataforma digital contemplando ganho mínimo mensal e limitação de horas trabalhadas.

AMOBITEC, Associação Brasileira de Mobilidade e Tecnologia. (2023a). Princípios para a regulação do trabalho em plataforma. [Online] 19 de Junho de 2023. <https://amobitec.org/wp-content/uploads/2023/09/V4-Amobitec-Principios-para-a-regulacao-do-trabalho-em-plataforma-bancada-das-empresas-Documentos-Google.pdf>. Acesso em: 22 de Fevereiro de 2024.

AMOBITEC, Associação Brasileira de Mobilidade e Tecnologia. (2023b). AMOBITEC: proposta de discussão de ganhos mínimos para os trabalhadores. [Online] 18 de Julho de 2023. <https://amobitec.org/wp-content/uploads/2023/08/Amobitec-Proposta-de-ganhos-minimos-para-o-GT-vf.pdf>. Acesso em: 22 de Fevereiro de 2024.

AMOBITEC, Associação Brasileira de Mobilidade e Tecnologia. (2023c). Proposta de ganhos mínimos para os trabalhadores (entregadores). [Online] 14 de Agosto de 2023. <https://amobitec.org/wp-content/uploads/2023/08/Amobitec-Proposta-de-ganhos-minimos-completa-Delivery-vf.pdf>. Acesso em: 23 de Fevereiro de 2024.

AMOBITEC, Associação Brasileira de Mobilidade e Tecnologia. (2023d). Considerações sobre a proposta da bancada dos trabalhadores (entregadores). [Online] 29 de Agosto de 2023. <https://amobitec.org/wp-content/uploads/2023/09/Consideracoes-proposta-trabalhadores-entregadores.pdf>. Acesso em: 22 de Fevereiro de 2024.

AMORIM, Henrique e GROHMANN, Rafael. (2021). O futuro do trabalho: entre novidades e permanências. *Fundação Oswaldo Cruz: textos para discussão*. Vol. 63.

ANDERSON, Donald Nathan. (2019). Digital Platforms, Porosity, and Panorama. *Surveillance & Society*. Vol. 17, 1/2, pp. 14-20.

ANDREJEVIC, Mark e GATES, Kelly. (2014). Editorial. Big Data Surveillance: Introduction. *Surveillance & Society*. Vol. 12, 2, pp. 185-196.

ANDRÉS, Roberto. (2021). Vivendas do Alvorada: Jair Bolsonaro levou para o centro do poder a lógica dos condomínios. *Piauí*. Edição 173, Fevereiro.

ANEA, Aliança Nacional dos Entregadores de Aplicativos. (2023). *Carta da Aliança Nacional dos Entregadores de Aplicativos sobre regulação das plataformas digitais*. ANEA. [Online] 12 de Fevereiro de 2023. <https://anea.net.br/2023/03/downloads/carta-da-alianca-nacional/>. Acesso em: 02 de Fevereiro de 2024.

ANTP, Associação Nacional dos Transporte Públicos. (2017). *Custos dos serviços de transporte público por ônibus: método de cálculo*. São Paulo: ANTP.

ANTUNES, Ricardo. (2003). Trabalho e precarização numa ordem neoliberal. G Frigottto e P Gentili (orgs.). *A cidadania negada*. São Paulo: Cortez, 2003.

ANTUNES, Ricardo. (2020). Trabalho intermitente e uberização do trabalho no limiar da indústria 4.0. *Uberização, trabalho digital e indústria 4.0*. São Paulo: Boitempo, pp. 11-22.

AVRITZER, Leonardo. (2007). Sociedade civil, instituições participativas e representação: da autorização à legitimidade da ação. *Dados - Revista de Ciências Sociais*. Vol. 50, 3, pp. 443-464.

AVRITZER, Leonardo. (2016). *Impasses da democracia no Brasil*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira.

BAKER, Colin. (2013). Class struggle and social movements. Colin Baker, et al (orgs.). *Marxism and social movements*. Leiden and Boston: Brill.

BARBOSA, Alexandre de Freitas. (2016). O mercado de trabalho: uma perspectiva de longa duração. *Estudos Avançados*. 87, 30.

BARROS, Caetano Patta da Porciuncula e. (2022). *"Escravos" e "guerreiros": Trabalho uberizado e política da crise no Brasil (2015-2021)*. São Paulo: USP, Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas. Departamento de Ciência Política, 2022. Orientador: Jean François Germain Tible.

BARROS, Carlos Juliano. (2023). Entregadores fazem 'Breque Nacional' amanhã para pressionar apps e governo. Uol. [Online] 28 de Setembro de 2023. <https://economia.uol.com.br/colunas/carlos-juliano-barros/2023/09/28/entregadores-fazem-breque-nacional-dia-29-para-pressionar-apps-e-governo.htm>. Acesso em: 31 de Janeiro de 2024.

BEER, David. (2017). The social power of algorithms. *Information, Communication & Society*. Vol. 20, 1, pp. 1-13.

BELO HORIZONTE. (2011). *Lei Municipal nº 10.220, de 1º de julho de 2011*. Dispõe sobre o exercício da atividade de transporte remunerado ou vinculado ao trabalho de pequenas cargas em motocicleta, motoneta ou triciclo motorizado.

BENFORD, Robert D. e SNOW, David A. (2000). Framing processes and social movements: an overview and assessment. *ANNUAL REVIEW OF SOCIOLOGY*. Vol. 26, pp. 611-639.

BENNETT, Lance W. e SEGERBERG, Alexandra. (2012). The logic of connective action. *Information, Communication & Society*. Vol. 15, 5, pp. 281-290.

BERGAMO, Mônica. (2023). Motoboys suspendem paralisação após governo Lula dizer que regulação de apps é prioridade. *Folha de São Paulo*. [Online] 17 de Janeiro de 2023. <https://www1.folha.uol.com.br/colunas/monicabergamo/2023/01/motoboys-suspendem-paralisacao-apos-governo-lula-dizer-que-regulacao-de-apps-e-prioridade.shtml>. Acesso em: 31 de Janeiro de 2024.

BIEBRICHER, Thomas. (2018). *The political theory of neoliberalism*. Stanford: Stanford University Press.

BIMBER, Bruce; FLANAGIN, Andrew e STOHL, Cynthia. (2012). *Collective action in organizations: interaction and engagement in an era of technological change*. New York; Cambridge: Cambridge University Press.

BLYTH, Mark. (2017). *Austeridade: a história de uma ideia perigosa*. São Paulo: Autonomia Literária.

BONINI, Tiziano, et al. (2024). Cooperative affordances: how instant messaging apps afford learning, resistance and solidarity among food delivery workers. *Convergence: The International Journal of Research into New Media Technologies*. Vol. 30, 1, pp. 554-571.

BRAGA, Ruy. (2017). *A rebeldia do precariado: trabalho e neoliberalismo no Sul global*. São Paulo: Boitempo.

BRASIL (2024). *Projeto de Lei Complementar nº 12, de 2024*. Dispõe sobre a relação de trabalho intermediado por empresas operadoras de aplicativos de transporte remunerado privado individual de passageiros em veículos automotores de quatro rodas e estabelece mecanismos de inclusão previdenciária e outros direitos.

BRASIL. (2008). *Lei Complementar nº 128, de 19 de dezembro de 2008*. Altera a Lei Complementar no 123, de 14 de dezembro de 2006, altera as Leis nos 8.212, de 24 de julho de 1991, 8.213, de 24 de julho de 1991, 10.406, de 10 de janeiro de 2002 – Código Civil, 8.029, de 12 de abril de 1990, e dá outras providências.

BRASIL. (2009). *Lei nº 12.2009, de 29 de julho de 2009*. Regulamenta o exercício das atividades dos profissionais em transporte de passageiros, "mototazista", em entrega de mercadorias e em serviço comunitário de rua, e "motoboy", com o uso de motocicleta...

BRASIL. (2016). *Emenda Constitucional nº 95, de 15 de dezembro de 2016*. Altera o Ato das Disposições Constitucionais Transitórias, para instituir o Novo Regime Fiscal, e dá outras providências.

BRASIL. (2017). *Lei nº 13.647, de 13 de julho de 2017*. Altera a Consolidação das Leis do Trabalho (CLT).

BRASIL. (2023). *Decreto nº 11.513, de 1º de maio de 2023*. Institui Grupo de Trabalho com a finalidade de elaborar proposta de regulamentação das atividades de prestação de serviços,

transporte de bens, transporte de pessoas e outras atividades executadas por intermédio de plataformas tecnológicas.

BRENNER, Neil e THEODORE, Nik. (2002). Cities and the Geographies of “Actually Existing Neoliberalism”. *Antipode*. Vol. 34, 3, pp. 349-379.

BRINGEL, Breno e PLEYERS, Geoffrey. (2017). *Protesta e indignación global: Los movimientos sociales en el nuevo orden*. Ciudad Autónoma de Buenos Aires; Rio de Janeiro: FAPERJ, 2017.

BROWN, Wendy. (2006). The American Nightmare, Neoliberalism, Neoconservatism and Democratization. *Political Theory*. Vol. 34, 6, pp. 690-714.

BROWN, Wendy. (2015). *Undoing the demos*. New York : Zone Books, 2015.

BROWN, Wendy. (2019). *Nas ruínas do neoliberalismo*. São Paulo: Editoria Filosófica Politeia.

BÜLOW, Marisa von; VILAÇA, Luiz e ABELIN, Pedro Henrique. (2018). Varieties of digital activist practices: students and mobilization in Chile. *Information, Communication & Society*. Vol. 22, 12, pp. 1770-1788.

CALDEIRA, Teresa Pires do Rio. (1997). Enclaves fortificados: a nova segregação urbana. *Novos Estudos CEBRAP*. Vol. 47, pp. 155-176.

CAREN, Neal; GABY, Sarah; HERROLD, Catherine. (2016). Economic breakdown and collective action. *Social Problems*, pp. 1-23.

CARVALHO, Laura. (2018). *Valsa brasileira: do boom ao caos econômico*. São Paulo: Todavia.

CEBRAP. (2023). *Mobilidade urbana e logística de entregas: um panorama sobre o trabalho de motoristas e entregadores com aplicativos*. Coordenação Victor Callil, Monise Fernandes Picanço. São Paulo: Centro Brasileiro de Análise e Planejamento Cebrap.

CEFAÏ, Daniel. (2017). Públicos, problemas públicos, arenas públicas... O que nos ensina o pragmatismo (Parte I). *Novos Estudos CEBRAP*. Março de 2017, Vol. 36, 01, pp. 187-213.

CESARINO, Letícia. (2022). Bolsonarismo sem Bolsonaro? Públicos antiestruturais na nova fronteira cibernética. *Revista do Instituto de Estudos Brasileiros*. Vol. 82, pp. 162-188.

CMBH. (2023). *Motociclistas protestam por regulamentação de serviço por aplicativo*. Câmara Municipal de Belo Horizonte.

CONNOR, Richard. (2024). UE irá regulamentar direitos de trabalhadores por aplicativo. *DW*. [Online] 11 de Março de 2024. <https://www.dw.com/pt-br/ue-ir%C3%A1-regulamentar-direitos-de-trabalhadores-por-aplicativo/a-68498038#:~:text=O%20projeto%20permite%20que%20os,durante%20a%20mesa%20de%20negocia%C3%A7%C3%B5es>. Acesso em: 07 de Maio de 2024.

CONTEÚDO, Estadão. (2023). 99 vai encerrar operação de entrega de restaurantes no Brasil. Uol. [Online] 18 de mar. de 2023. <https://economia.uol.com.br/noticias/estadao->

conteudo/2023/03/18/99-vai-encerrar-operacao-de-entrega-de-restaurantes-no-brasil.htm. Acesso em: 03 de ago. de 2023.

CONTEÚDO, Estadão. (2024). Motoristas de aplicativo fazem manifestação contra a regulamentação da profissão. Exame. [Online] 26 de Março de 2024. <https://exame.com/brasil/motoristas-de-aplicativo-fazem-manifestacao-contr-a-regulamentacao-da-profissao/>. Acesso em: 21 de Maio de 2024.

COPELAND, Rob, Flitter, Emily e Farrell, Maureen. (2023). Silicon Valley Bank, 'banco das startups', é fechado pelo governo americano. [Online] 10 de 03 de 2023. [Citado em: 24 de 03 de 2023.] <https://www.estadao.com.br/economia/silicon-valley-bank-banco-das-startups-e-fechado-pelo-governo-americano/>.

COSTA, Márcia da Silva. (2010). Trabalho informal: um problema estrutural básico no entendimento das desigualdades na sociedade brasileira. *Caderno CRH*. Vol. 23, 58, pp. 171-190.

COULDRY, Nick e ULISES, A. Mejias. (2018). Data colonialism: rethinking Big Data's relation to the contemporary subject. *Television & New Media*. pp. 1-14.

CROQUER, Gabriel. (2024). 1 em cada 3 cidades tem mais motos que carros; INFOGRÁFICO mostra a situação na sua. G1. [Online] 06 de Janeiro de 2024. <https://g1.globo.com/carros/noticia/2024/01/06/1-em-cada-3-cidades-tem-mais-motos-que-carros-infografico-mostra-a-situacao-na-sua.ghtml>. Acesso em: 17 de Junho de 2024.

CRUZ, Carlos Estevão Caligiorne. (2019). *Neoliberalismo e destruição da democracia: uma abordagem marxista na Ciência Política*. [Dissertação]. Orientador: Juarez Rocha Guimarães. Belo Horizonte: Programa de Pós-Graduação em Ciência Política, UFMG.

CUT, Secretaria de Relações Internacionais e SOCIAL, Instituto Observatório. (2021). Condições de trabalho, direitos e diálogo social para trabalhadoras e trabalhadores do setor de entrega por aplicativo em Brasília e Recife. São Paulo : Central Única dos Trabalhadores.

D'ANDRÉA, Carlos. (2020). Pesquisando plataformas online: conceitos e métodos. Salvador: EDUFBA.

DARDOT, Pierre e LAVAL, Christian. (2016). A nova razão do mundo: ensaio sobre a sociedade neoliberal. São Paulo: Boitempo.

DE STEFANO, Valerio. (2016). *The rise of the "just-in-time workforce": on-demand work, crowdwork and labour protection in the "gig-economy"*. International Labour Office, Inclusive Labour Markets, Labour Relations and Working Conditions Branch. Geneva : ILO.

DEAN, Jodi. (2009). *Democracy and other neoliberal fantasies: communicative capitalism and left politics*. Durham, London : Duke University Press.

DEAN, Jodi. (2016). *Crowds and party*. London : Verso.

DECCACHE, David. (2024). PLP 12/2024 e o fim do salário-mínimo: o que não lhe contaram. IHU Unisinos. [Online] 10 de Abril de 2024. <https://www.ihu.unisinos.br/categorias/638138-o-plp-12-2024-e-o-fim-do-salario-minimo-no-brasil-o-que-nao-lhe-contaram-sobre-o-pl-da-uber-artigo-de-david-deccache>. Acesso em: 14 de Maio de 2024.

- DELIVERY, James. (2023). *Início*. James Delivery.
- DELLA PORTA, Donatella e DIANI, Mario. (2006 [1998]). *Social movements: an introduction*. 2nd edition. Oxford: Blackwell Publishing.
- DELLA PORTA, Donatella. (2005). Deliberation in Movement: Why and How to Study Deliberative Democracy and Social Movements. *Acta Politica*, Vol. 40, pp. 336-350.
- DELLA PORTA, Donatella. (2015). *Social Movements in times of austerity: bringing capitalism back into protest analysis*. Cambridge : Polity.
- DELLA PORTA, Donatella. (2017). *Global diffusion of protest: Riding the protest wave in the neoliberal crisis*. Amsterdam: Amsterdam University Press.
- DESGRANGES, Nina e RIBEIRO, Wickson. (2021). Narrativas em rede: o Breque dos apps e as novas formas de manifestação de trabalhadores em plataformas digitais. *Revista Movimentação*. Vol. 8, 14, pp. 189-208.
- DIJCK, José van; POELL, Thomas e WAAL, Martijn de. (2018). *The Platform Society: Public Values in a connective world*. New York : Oxford University Press.
- DOMINGUES, Leticia Birchal. (2019). *Junho de 2013: atores, práticas e gramáticas nos protestos em Belo Horizonte*. Belo Horizonte: Universidade Federal de Minas Gerais. Dissertação (Mestrado em Ciência Política).
- DOMINGUES, Leticia Birchal. (2021). Crise da democracia, neoliberalismo e protestos: enquadramentos de desigualdade econômica e serviços públicos de qualidade em Occupy Wall Street e em Junho de 2013. Leonardo Avritzer e Priscila Delgado de Carvalho (orgs.). *Crises da democracia: legitimidade, participação e inclusão*. Belo Horizonte: Arraes Editores.
- DOMINGUES, Leticia Birchal. (2022). Ocupação do espaço público: uma proposta prefigurativa sob a urbanização capitalista neoliberal. *Novos Estudos CEBRAP*. set-dez, Vol. 41, 3, pp. 507-525.
- DOURADO, Tatiana. (2021). Processos de rumores e circulação de fake news: paralelos teóricos e o caso das eleições municipais de 2020 do Brasil. *Cadernos Adenauer XXII*. Vol. 1, pp. 99-121.
- DUFRESNE, Anne. (2024). Uma lei Uber na Europa? *Le Monde Diplomatique Brasil*. Fevereiro, pp. 32-33.
- ENGELS, Friedrich. (2010 [1845]). *A situação da classe trabalhadora na Inglaterra*. São Paulo: Boitempo.
- FAIRWORK. (2022). *Fairwork Brazil 2021: towards decent work in the platform economy*. Porto Alegre, Oxford, Berlin : Fairwork.
- FAIRWORK. (2023). *Relatório Fairwork Brasil 2023: ainda em busca de trabalho decente na economia de plataformas*. Oxford, Berlim : Fairwork.
- FANTASIA, Rick. (1988). *Cultures of solidarity: consciousness, action and contemporary American workers*. Berkeley and Los Angeles : University of California Press.

FELIX, Diego. (2023). *Governo dá uma semana para acordo entre entregadores e aplicativos*. Painel S.A. in Folha de São Paulo. [Online] 04 de Outubro de 2023. <https://www1.folha.uol.com.br/colunas/painelsa/2023/10/governo-da-uma-semana-para-acordo-entre-entregadores-e-aplicativos.shtml>. Acesso em: 31 de Janeiro de 2024.

FESTI, Ricardo, et al. (2023). Que pensam os entregadores sobre a regulação laboral? Outras Palavras. [Online] 10 de ago de 2023. <https://outraspalavras.net/trabalhoeprecariado/o-que-pensam-os-entregadores-da-regulacao-laboral/>. Acesso em: 15 de ago de 2023.

FILGUEIRAS, Victor e ANTUNES, Ricardo. (2020). Plataformas digitais, uberização do trabalho e regulação no capitalismo contemporâneo. Ricardo Antunes. *Uberização, trabalho digital e indústria 4.0* (org.). São Paulo : Boitempo.

FILGUEIRAS, Vitor Araújo e KREIN, José Dari. 2018. A raiz da greve dos caminhoneiros e a regulação do trabalho. Instituto Humanitas Unisinos. [Online] 29 de Maio de 2018 <https://www.ihu.unisinos.br/188-noticias/noticias-2018/579431-a-raiz-da-greve-dos-caminhoneiros-e-a-regulacao-do-trabalho>. Acesso em: 02 de Fevereiro de 2024.

FISHER, Mark. (2012). *Capitalist realism: is there no alternative?* London : Zero Books.

FLOR, Katarine. (2021). “Os aplicativos não estão no ramo do delivery, mas no ramo da exploração” – entrevista com Paulo Galo Lima. Daniel Santini, Paíque Santarém e Rafaela Albergaria (orgs.). *Mobilidade antirracista*. São Paulo : Autonomia Literária.

FLYVBJERG, Bent. (2001). *Making social science matter: why social inquiry fails and how it can succeed again*. Cambridge : Cambridge University Press.

FRASER, Nancy. (2009). *Scales of justice: reimagining political space in a globalizing world*. New York: Columbia University Press.

FREIRE FILHO, João e CABRAL, Ana Julia Cury de Brito. (2008). *Contra-hegemonia e resistência juvenil: movimentos mundiais de contestação da ordem neoliberal*. [A. do livro] Eduardo Granja Coutinho (org.). *Comunicação e contra-hegemonia: processos culturais e comunicacionais de contestação, pressão e resistência*. Rio de Janeiro : Editora UFRJ.

FURNO, Juliane e ROSSI, Pedro. (2023). *Economia para transformação social: pequeno manual para mudar o mundo*. São Paulo : Fundação Perseu Abramo; Autonomia Literária.

FURTADO, Celso. (2000 [1961]). *Desenvolvimento e subdesenvolvimento*. Ricardo Bielschowsky (org.). *Cinquenta anos de pensamento na CEPAL*. Rio de Janeiro: Record.

G1. (2022). Prosus adquire controle total do iFood em negócio de até R\$ 9,4 bilhões. G1 Economia. [Online] 19 de ago. de 2022. <https://g1.globo.com/economia/noticia/2022/08/19/prosus-compra-controle-total-do-ifood-em-negocio-de-ate-r-94-bilhoes.ghtml>. Acesso em: 02 de ago. de 2023.

G1. (2024). Motoristas de aplicativo protestam em SP contra projeto que propõe regulamentação da profissão. G1 São Paulo. [Online] 02 de Abril de 2024. <https://g1.globo.com/sp/sao-paulo/noticia/2024/04/02/motoristas-de-aplicativo-protestam-em-sp-contra-projeto-que-propoe-regulamentacao-da-profissao.ghtml>. Acesso em: 21 de Maio de 2024.

GABY, Sarah e CAREN, Neal. (2016). The rise of inequality: how social movements shape discursive fields. *Mobilization: an International Quarterly*. Vol. 21, 4, pp. 413-429.

GAGO, Verônica. (2018). *A razão neoliberal: economias barrocas e pragmática popular*. São Paulo: Elefante.

GAHAN, Peter e PEKAREK, Andreas. (2013). Social movement theory, collective action frames and union theory: a critique and extension. *British Journal of Industrial Relations*. Vol. 51, 4, pp. 754-776.

GALLEGO, Esther Solano. (2018). *O ódio como política: a reinvenção da direita no Brasil*. São Paulo: Boitempo (coleção Tinta Vermelha).

GALVÃO, Andréia, et al. (2019). Reforma trabalhista: precarização do trabalho e os desafios para o sindicalismo. *Caderno CRH*. mai/ago de, Vol. 32, 86, pp. 253-269.

GALVÃO, Andréia. (2011). Marxismo e movimentos sociais. *Crítica Marxista*. Vol. 32, pp. 107-126.

GATTI, Bernardete Angelina. (2012). *Grupo focal na pesquisa em ciências sociais e humanas*. Brasília : Liber Livros Editora.

GIOVANAZ, Daniel. (2021). Após 6 dias de greve contra apps, iFood cede e motoboys retomam trabalho em São José dos Campos. *Brasil de Fato*. [Online] 17 de Setembro de 2021. <https://www.brasildefato.com.br/2021/09/17/apos-6-dias-de-greve-contra-apps-ifood-cede-e-motoboys-retomam-trabalho-em-sao-jose-dos-campos>. Acesso em: 24 de Janeiro de 2024.

GOHN, Maria da Glória. (2006 [1997]). *Teoria dos movimentos sociais: paradigmas clássicos e contemporâneos*. São Paulo : Edições Loyola.

GOMES, Wilson. (2016). “Nós somos a rede social!”: o protesto político entre as ruas e as redes. Ricardo Fabrino Mendonça, Marcos Abílio Pereira e Fernando Filgueiras (orgs.). *Democracia digital: publicidade, instituições e confronto político*. Belo Horizonte: Editora UFMG, pp. 367-390.

GONÇALVES, Nicolle Wagner da Silva. (2022). *A Constituição Federal de 1988 e a organização coletiva dos trabalhadores entregadores mediados por aplicativos em Belo Horizonte/MG*. [Dissertação]. Orientador Amauri Cesar Alves; Programa de Pós-Graduação em Direito, UFOP.

GOV.br. Por que ser um MEI? [Online] <https://www.gov.br/empresas-e-negocios/pt-br/empreendedor/quero-ser-mei/o-que-e-ser-um-mei>. Acesso em: 06 de julho de 2023.

GRAEBER, David. (2002). The new anarchists. *New Left Review*. jan-fev.

GRAHAM, Mark e ANWAR, Mohammed Amir. (2020). *Trabalho Digital*. Ricardo Antunes (org.). *Uberização, trabalho digital e Indústria 4.0*. São Paulo: Boitempo (Mundo do Trabalho), pp. 47-58.

GRIMES, Christopher e Nicolau, Anna. (2022). Entenda o que a crise na Netflix indica sobre o futuro do streaming. *Folha de São Paulo*. [Online] 24 de abr. de 2022.



<https://www1.folha.uol.com.br/mercado/2022/04/entenda-o-que-a-criese-na-netflix-indica-sobre-o-futuro-do-streaming.shtml>. Acesso em: 03 de ago. de 2023.

GROHMANN, Rafael. (2020). Plataformização do trabalho: características e alternativas. Ricardo Antunes (org.). *Uberização, trabalho digital e indústria 4.0*. São Paulo : Boitempo, pp. 93-110.

GROHMANN, Rafael. (2021). Prefácio. Secretaria de Relações Internacionais CUT e Instituto Observatório Social (org.). *Condições de trabalho, direitos e diálogo social para trabalhadoras e trabalhadores do setor de entrega por aplicativo em Brasília e Recife*. São Paulo: Central Única dos Trabalhadores.

HARVEY, David. (1989). From managerialism to entrepreneurialism: the transformation in urban governance in late capitalism. *Geografiska Annaler: Series B, Human Geography*. Vol. 71, 1, pp. 3-17.

HARVEY, David. (1992). *A condição pós-moderna: uma pesquisa sobre as origens da mudança cultural*. São Paulo: Edições Loyola.

IBGE. (2021). *Síntese de indicadores sociais: uma análise das condições de vida da população brasileira*. Rio de Janeiro: Diretoria de Pesquisas.

IBGE. (2022). *Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios Contínua*, acumulado de primeiras visitas, exceto 2020-2021, acumulado de quintas visitas, devido à pandemia de Covid-19. IBGE.

IBGE. (2023). *Teletrabalho e trabalho por meio de plataformas digitais 2022*. Rio de Janeiro : IBGE.

IFOOD. (2022). Afinal, o entregador tem ou não que subir até o apartamento? iFood. [Online] 06 de Dezembro de 2022. <https://institucional.ifood.com.br/noticias/entregador-subir-ate-o-apartamento/>. Citado em: 02 de Fevereiro de 2024.

IFOOD. (2023). Nossa História. iFood news. [Online] jul. de 2023. Acesso em: 02 de ago. de 2023.

ILO, International Labour Office. (2021). *World Employment and Social Outlook 2021: The role of digital labour platforms in transforming the world of work*. Geneva : ILO.

JASPER, James M. e DUYVENDAK, Jan Williem. (2015). *Players and arenas: the interactive dynamics of protest*. Amsterdam : Amsterdam University Press.

KLEIN, Naomi. (2001). Reclaiming the Commons. *New Left Review*. mai/jun.

KLEIN, Naomi. (2010). *The shock doctrine: the rise of disaster capitalism*. New York : Henry Holt and Co..

KLEINA, Nilton. (2022). Fim do Uber Eats no Brasil: a história e o que muda agora. Tecmundo. [Online] 08 de mar. de 2022. <https://www.tecmundo.com.br/mercado/234986-fim-uber-eats-brasil-o-que-muda-agora.htm>. Acesso em: 02 de ago. de 2023.

LEFEBVRE, Henri. (2016 [1972]). *Espaço e política*. Belo Horizonte: Editora UFMG.

- LEFEBVRE, Henry. (1999 [1970]). *A revolução urbana*. Belo Horizonte: Editora UFMG.
- LEI, Ya-Wen. (2021). Delivering solidarity: platform architecture and collective contention in China's platform economy. *American Sociological Review*. Vol. 86, 2, pp. 279-309.
- LEME, Ana Carolina Reis Paes. (2022). De vidas e vínculos: as lutas dos motoristas plataformizados por reconhecimento, redistribuição e representação no Brasil (Dissertação). Belo Horizonte: Faculdade de Direito (UFMG), 2022. Orientadora: Adriana Goulart de Sena Orsini.
- LEVITSKY, Steven e ZIBLATT, Daniel. (2018). *Como as democracias morrem*. Rio de Janeiro: Zahar.
- LEVY, Clarissa. (2022). *A máquina oculta de propaganda do iFood*. Pública. [Online] 04 de abr de 2022. [https://apublica.org/2022/04/a-maquina-oculta-de-propaganda-do-ifood/?utm\\_source=twitter&utm\\_medium=post&utm\\_campaign=ifood](https://apublica.org/2022/04/a-maquina-oculta-de-propaganda-do-ifood/?utm_source=twitter&utm_medium=post&utm_campaign=ifood). Acesso em: 21 de ago de 2023.
- LIMEIRA, Leonardo Rodrigues. (2024). *Construindo a ação coletiva: registro e análise das práticas de luta e organização coletiva dos entregadores plataformizados em Porto Alegre* (Dissertação). Porto Alegre: Programa de Pós-Graduação em Ciência Política, UFRGS. Orientador: Davide Carbonai.
- LIPIETZ, Alain e LEBORGNE, Danièle. (1988). O pós-fordismo e seu espaço. *Espaço & Debates*. 25.
- LIPIETZ, Alain. (1997). O mundo do pós-fordismo. *Indicadores econômicos FEE*. Vol. 24, 4, pp. 79-130.
- LOGGI. (2023). História. Loggi. [Online] <https://www.loggi.com/conheca-a-loggi/#historia>. Acesso em: 02 de ago. de 2023.
- LOUCO, Amigos do Cachorro. (2021). Greves de entregadores no interior de São Paulo já completam 7 dias. Passa Palavra. [Online] 14 de Outubro de 2021. <https://passapalavra.info/2021/10/140577/>. Acesso em: 24 de Janeiro de 2024.
- LÖWY, Michael. (2005). *Walter Benjamin: aviso de incêndio: uma leitura das teses "Sobre o conceito de história"*. São Paulo : Boitempo.
- LUDD, Ned. (2002). *Urgência das ruas: black bloc, Reclaim the Streets e os Dias de Ação Global*. São Paulo : Conrad Editora do Brasil (Coleção Baderna).
- MACHADO, Marília Novais da Mata. (2002). *Entrevista de pesquisa: a interação pesquisador/entrevistado*. Belo Horizonte : C/Arte.
- MAGALHÃES, Felipe Nunes Coelho. (2015). A dimensão simbólica na cidade neoliberal: notas sobre a construção de subjetividades na produção social do espaço do neoliberalismo. *Revista Brasileira de Estudos Urbanos e Regionais*. Vol. 17, 1.
- MARCHESINI, Lucas. (2023). Governo ignora empresas e trabalhadores de apps em proposta para regular setor. Folha de São Paulo. [Online] 23 de Outubro de 2023.

<https://www1.folha.uol.com.br/mercado/2023/10/governo-ignora-empresas-e-trabalhadores-de-apps-em-proposta-para-regular-setor.shtml>. Acesso em: 20 de Fevereiro de 2024.

MASSA, Rubens M. (2022). O "Boom" das plataformas de Delivery no Brasil e suas consequências peculiares. Portal FGV. [Online] 13 de abr. de 2022. <https://portal.fgv.br/artigos/boom-plataformas-delivery-brasil-e-suas-consequencias-peculiares>. Acesso em: 02 de ago. de 2023

MATTOS, Fernando Augusto Mansor de. (2015). Avanços e dificuldades para o mercado de trabalho. *Estudos Avançados*. Vol. 29, 85, pp. 69-85.

MCADAM, Doug; TARROW, Sidney e TILLY, Charles. (2001). *Dynamics of contention*. Cambridge: Cambridge University Press.

MCCALLUM, Shiona. (2022). Por que gigantes da tecnologia estão demitindo em massa. BBC News Brasil. [Online] 19 de 11 de 2022. <https://www.bbc.com/portuguese/geral-63669681>. Acesso em: 24 de 03 de 2023.

MELLO, Paulo Antônio Romano de. (2023). *"Breque dos app": Análise do ciclo de protestos dos trabalhadores de entrega por aplicativo em Belo Horizonte (2020-2022)*. (Dissertação), Belo Horizonte : Universidade Federal de Minas Gerais. Programa de Pós-Graduação em Sociologia, 2023. Orientador: Ana Marcela Ardila Pinto.

MELUCCI, Alberto. (1996). *Challenging codes: collective action in the information age*. Cambridge : Cambridge University Press.

MENDONÇA, Ricardo Fabrino e BUSTAMANTE, Márcio. (2020). Back to the Future: Changing repertoire in contemporary protests. *Bulletin of Latin American Research*. pp. 1-15.

MENDONÇA, Ricardo Fabrino e CAETANO, Renato Duarte. (2020). Populism as parody: the visual self-presentation of jair bolsonaro on instagram. *The International Journal of Press/Politics*. Vol. 26, 1, pp. 210-235.

MENDONÇA, Ricardo Fabrino e DOMINGUES, Letícia Birchal. (2022). Protestos contemporâneos e a crise da democracia. *Revista Brasileira de Ciência Política*. Vol. 37, pp. 1-36.

MENDONÇA, Ricardo Fabrino, et al. (2023). Fake News e o Repertório Contemporâneo de Ação Política. *Dados*. Vol. 66, 2, pp. 1-33.

MENDONÇA, Ricardo Fabrino. (2012). Táticas cotidianas e ação coletiva: a resistência das pessoas atingidas pela hanseníase. *Varia Historia*, Vol. 28, 47, pp. 341-360.

MENDONÇA, Ricardo Fabrino. (2017). Singularidade e identidade nas manifestações de 2013. *Revista do Instituto de Estudos Brasileiros*. Vol. 66, pp. 130-159.

MENDONÇA, Ricardo Fabrino. (2018). Dimensões democráticas nas Jornadas de Junho: reflexões sobre a compreensão de democracia entre manifestantes de 2013. *Revista Brasileira de Ciências Sociais*. Vol. 33, 98, pp. 1-24.

MENDONÇA, Ricardo Fabrino; ERCAN, Selen e ASENBAUM, Hans. (2022). More than words: a multidimensional approach to deliberative democracy. *Political Studies*. Vol. 70, 1, pp. 153-172.

MENDONÇA, Ricardo Fabrino; FILGUEIRAS, Fernando e ALMEIDA, Virgílio. (2023). *Algorithmic institutionalism: the changing rules of social and political life*. Oxford : Oxford University Press, 2023.

MENDONÇA, Ricardo Fabrino; GELAPE, Lucas de Oliveira e CRUZ, Carlos Estevão C. (2023). Collective Candidacies and Mandates in Brazil: challenges and pitfalls of a gambiarra. Adrian Bua e Sonia Bussu (orgs.). *Reclaiming participatory governance: social movements and the reinvention of democratic innovations*. London : Routledge.

MID, Movimento Inovação Digital. (2023. MID): Revisão dos ganhos mínimos. [Online] 12 de Setembro de 2023. Acesso em: 23 de Fevereiro de 2024.

MIGUEL, Luis Felipe e BIROLI, Flávia. (2014). *Feminismo e política: uma introdução*. São Paulo: Boitempo.

MINISTÉRIO DA SAÚDE. (2023). *Boletim Epidemiológico*. Cenário brasileiro das lesões de motociclistas no trânsito entre 2011 a 2021. Secretaria de vigilância em saúde e meio ambiente. Brasília. n. 6, vol. 54.

MINISTÉRIO DO TRABALHO E EMPREGO. (2023). Grupo de Trabalho que busca regulação de trabalho por aplicativo é instalado em Brasília. gov.br. [Online] 05 de Junho de 2023. <https://www.gov.br/trabalho-e-emprego/pt-br/noticias-e-conteudo/2023/junho/grupo-de-trabalho-que-busca-regulacao-de-trabalho-por-aplicativo-e-instalado-em-brasilia>. Acesso em: 19 de Fevereiro de 2024.

MONCAU, Gabriela. (2021a). Greves de entregadores contra apps de delivery se espalham e já duram dias. Brasil de Fato. [Online] 11 de Outubro de 2021. <https://www.brasildefato.com.br/2021/10/11/greves-de-entregadores-contra-apps-de-delivery-se-espalham-e-ja-duram-dias>. Acesso em: 24 de Janeiro de 2024.

MONCAU, Gabriela. (2021b). Entregadores de apps afirmam que a greve agora é por tempo indeterminado até terem respostas. Brasil de Fato. [Online] 14 de Outubro de 2021. <https://www.brasildefato.com.br/2021/10/14/entregadores-de-apps-afirmam-que-a-greve-agora-e-por-tempo-indeterminado-ate-terem-respostas>. Acesso em: 24 de Janeiro de 2024.

MONCAU, Gabriela. (2023a). Com demandas ao governo federal e ao iFood, entregadores convocam paralisação para dia 25. Brasil de Fato. [Online] 16 de jan de 2023. <https://www.brasildefato.com.br/2023/01/16/com-demandas-ao-governo-federal-e-ao-ifood-entregadores-convocam-paralisacao-para-dia-25>. Acesso em: 16 de ago de 2023.

MONCAU, Gabriela. (2023b). 'Unificar a luta contra a exploração': entregadores convocam breque para 1 e 2 de julho. Brasil de Fato. [Online] 26 de jun. de 2023 <https://www.brasildefato.com.br/2023/06/26/unificar-a-luta-contra-a-exploracao-entregadores-convocam-breque-para-1-e-2-de-julho>. Acesso em: 09 de ago. de 2023.

MONCAU, Gabriela. (2024). PL que regula trabalho de motoristas de apps será votado por deputados na semana de 12 de junho, diz governo. Brasil de Fato. [Online] 25 de Abril de 2024. <https://www.brasildefato.com.br/2024/04/25/pl-que-regula-trabalho-de-motoristas-de-apps->

sera-votado-por-deputados-na-semana-de-12-de-junho-diz-governo#:~:text=O%20PLP%2012%2F2024%20cria,R%2432%2C10%20por%20hora. Acesso em: 14 de Maio de 2024.

MONTE-MÓR, Roberto L. de M. (2006). O que é o urbano no mundo contemporâneo. *Revista Paranaense de Desenvolvimento*. jul/dez, Vol. 111, pp. 19-18.

MOROZOV, Evgeny. (2018). *Big Tech: a ascensão dos dados e a morte da política*. São Paulo: Ubu Editora.

MOUNK, Yasha. (2018). *The people vs. democracy: why our freedom is in danger and how to save it*. Cambridge, Massachusetts: Harvard University Press.

MUNIZ, Bianca e Cícero, José. (2021). Aplicativos de delivery: a nova faceta do trabalho infantil. Agência Pública. [Online] 20 de Outubro de 2021. [https://apublica.org/2021/10/aplicativos-de-delivery-a-nova-faceta-do-trabalho-infantil/#\\_](https://apublica.org/2021/10/aplicativos-de-delivery-a-nova-faceta-do-trabalho-infantil/#_). Acesso em: 17 de Junho de 2024.

NEBLINA.XYZ. 2022. *Assalto à nuvem*. Masterclass de fim do mundo: conflitos sociais no Brasil em pandemia. 1000contra, pp. 17-34.

NUNES, Rodrigo. (2014). *Organisation of the organisationless: collective action after networks*. Lunenburg: Mute Books, PML Books.

NUNES, Rodrigo. (2023). *Nem horizontal, nem vertical: uma teoria da organização política*. São Paulo : Ubu Editora.

OFFE, Claus. (2013). Participatory inequality in the austerity state: a supply-side approach. Armin Schäfer e Wolfgang Streeck (orgs.). *Politics in the age of austerity*. Cambridge, Malden: Polity Press.

OLIVEIRA, Felipe. (2020). "Breque dos apps" no sábado é menor, mas protestos ocorrem nas capitais. Tilt Uol. [Online] 25 de Julho de 2020. <https://www.uol.com.br/tilt/noticias/redacao/2020/07/25/breque-dos-apps-no-sabado-e-menor-mas-protestos-ocorrem-nas-capitais.htm?cmpid=copiaecola>. Acesso em: 29 de Janeiro de 2024.

OLSON, Mancur. (2002 [1965]). *The logic of collective action: public goods and the theory of groups*. Cambridge, London : Harvard University Press.

PECK, Jamie; THEODORE, Nik e BRENNER, Neil. (2009). Neoliberal urbanism: models, moments, mutations. *SAIS Review*. Vol. XXIX, 1.

PIAIA, Victor, et al. (2021). “Breque dos Apps”: uma análise temporal de comunidades e influenciadores no debate público online no Twitter. *Comunicação e Sociedade*. Vol. 39, pp. 57-81.

PINHEIRO-MACHADO, Rosana. (2019). *Amanhã vai ser maior: o que aconteceu com o Brasil e as possíveis rotas de fuga para a crise atual*. São Paulo: Planeta Brasil.

PINHEIRO-MACHADO, Rosana. (2024). Why and how precarious workers support neo-illiberalism. Markus Gabriel, et al (orgs.). *Beyond neoliberalism and neo-illiberalism*:

economic policies and performance for sustainable democracy. Regensburg : Friedrich Pustet GmbH & Co. KG.

POLETTA, Francesca. (2020). *Inventing the ties that bind: imagined relationships in moral and political life*. Chicago: University of Chicago Press.

PORTO, Mauro. (2023). *Mirrors of Whiteness: Media, Middle-Class Resentment, and the Rise of the Far Right in Brazil*. University of Pittsburgh Press.

PRZEWORSKI, Adam. (2019). *Crises of democracy*. Cambridge : Cambridge University Press.

QUALIBEST. (2022). *Pesquisa: uso de apps de delivery de refeição*. Qualibest.

RAPPI. (2022). Rappi Brasil. [Online]. <https://www.rappi.com.br/>. Acesso em: 02 de ago. de 2023

REDAÇÃO. (2021). "Apagão dos Apps" mobiliza entregadores e clientes por dignidade no trabalho. Brasil de Fato. [Online] 23 de Julho de 2021. <https://www.brasildefato.com.br/2021/07/23/apagao-dos-apps-mobiliza-entregadores-e-clientes-por-dignidade-no-trabalho>. Acesso em: 30 de Janeiro de 2024.

REDAÇÃO. (2023). Entregadores de aplicativos reagem à precarização e realizam greve nesta sexta. [Online] 29 de Setembro de 2023. <https://www.brasildefato.com.br/2023/09/29/entregadores-de-aplicativos-reagem-a-precariacao-e-realizam-greve-nesta-sexta>. Acesso em: 31 de Janeiro de 2024.

RIPARDO, Sérgio. (2022). Zé Delivery entrega mais cerveja por moto e ajuda Ambev a faturar mais. Bloomberg Línea. [Online] 24 de fev. de 2022. <https://www.bloomberglinea.com.br/2022/02/24/ze-delivery-entrega-mais-cerveja-por-moto-e-ajuda-ambev-a-faturar-mais/?outputType=amp>. Acesso em: 02 de ago. de 2023.

ROCHA, Camila. (2019). "Imposto é Roubo!": a formação de um contrapúblico ultraliberal e os protestos pró-impeachment de Dilma Rousseff. *Dados*. Vol. 62, 3.

RODRIGUES, Cristiano. (2013). A atualidade do conceito de interseccionalidade para a pesquisa e prática feminista no Brasil. *Seminário Internacional Fazendo Gênero 10*.

RODRIGUES, Lucca Henrique G., RESENDE, Amanda Martinho e SERRA, Gustavo Pereira. (2023). *Economia do bico (ou gig economy) no setor de transportes e entregas: desigualdades regionais e raciais*. São Paulo: MADE/USP, Nota nº046.

ROSA, Hartmut. (2013). *Social acceleration: a new theory of modernity*. [ed.] Jonathan Trejo-Mathys. New York: Columbia University Press.

RUNCIMAN, David. (2018). *Como a democracia chega ao fim*. São Paulo: Todavia.

SAAD FILHO, Alfredo e Morais, Lécio. (2018). *Neoliberalismo versus democracia*. São Paulo: Boitempo.

SAKATE, Marcelo. (2023). Rappi: os planos do novo CEO para atrair restaurantes após as regras do Cade. Bloomberg Línea. [Online] 02 de ago. de 2023.

<https://www.bloomberglinea.com.br/negocios/rappi-os-planos-do-novo-ceo-brasil-para-atrair-restaurantes-apos-as-regras-do-cade/>. Acesso em: 02 de ago. de 2023.

SANTIAGO JÚNIOR, Francisco das Chagas Fernandes. (2023). Auto de fé para o Borba Gato: historicidades públicas e chaves historiográficas. *História*. Vol. 42, pp. 1-27.

SANTIAGO, Henrique. (2022). Trabalhadores de apps marcam nova paralisação contra iFood e Uber na sexta. Uol Economia. [Online] 31 de mar. de 2022. <https://economia.uol.com.br/noticias/redacao/2022/03/31/breque-dos-apps-entregadores-e-motoristas-de-app.htm>. Acesso em: 09 de ago. de 2023.

SANTOS, Eneida M. dos e CARELLI, Rodrigo de Lacerda. (2022). As plataformas digitais de transporte e o lugar do negro no mercado de trabalho: o racismo nas configurações institucionais do trabalho no Brasil do século XXI. *Revista Jurídica Trabalho e Desenvolvimento Humano*. Vol. 5, pp. 1-37.

SANTOS, Marcelo. (2020). No Brasil, trabalho de plataforma como sinônimo de precarização é discurso de classe. *Contracampo*. Vol. 39, 2, pp. 94-115.

SANTOS, Milton. (2008 [1979]). *O espaço dividido: os dois circuitos da economia urbana dos países subdesenvolvidos*. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo.

SARMENTO, Rayza. (2017). *Das sufragistas às ativistas 2.0: feminismo, mídia e política no Brasil (1921 a 2016)*. Belo Horizonte: Tese (doutorado) - Universidade Federal de Minas Gerais, Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas. Orientador: Ricardo Fabrino Mendonça.

SEI. (2024). *Memória de Reuniões GT Aplicativos*: SEI 19955.012389/2024-61, 2024. Pedido da Lei de Acesso à Informação.

SEWELL, William H. (2008.) The temporalities of capitalism. *Socio-Economic Review*. Vol. 6, pp. 517-537.

SILVA, Janaína Lima Penalva e TAVARES, Francisco Mata Machado. (2021). Neoliberalismo como Autoritarismo no Brasil Contemporâneo: declínio democrático e periclitamento constitucional em nome do mercado, da ordem e da família. *Boletim Goiano de Geografia*. Vol. 41, e70041, pp. 1-31.

SILVA, Victor, ORRICO, Alexandre e MENEZES, Samira. (2021). Motoboys planejam novo breque dos apps em setembro. Núcleo. [Online] 06 de Julho de 2021. <https://nucleo.jor.br/reportagem/2021-07-06-entregadores-breque-setembro/>. Acesso em: 05 de Fevereiro de 2024.

SILVERMAN, Jacob. (2023). Everyone Hates VCs After the SVB Collapse. *Tech Won't Save Us*: with Paris Marx, 23 de 03 de 2023.

SINGER, André. (2013). Brasil, Junho de 2013: classes e ideologias cruzadas. *Novos Estudos CEBRAP*. Vol. 97, Dossiê: mobilizações, protestos e revoluções, pp. 23-40.

SINGER, Paul Israel. (1981). *Quem são os pobres e os ricos no Brasil*. Dominação e desigualdade: estrutura de classes e repartição de renda no Brasil. Rio de Janeiro: Editora Paz e Terra.

SKOTNICKI, Tad e NIELSEN, Kelly. (2021). Toward a theory of alienation: futurelessness in financial capitalism. *Theory and Society*.

SPADONI, Pedro Borges. 2023. Prejuízo bilionário! Disney, Warner e Paramount anunciam demissões. Olhar Digital. [Online] 24 de mar. de 2023. Acesso em: 03 de ago. de 2023.

SRNICEK, Nick. (2016). *Platform capitalism*. Cambridge; Malden: Polity Press.

STANDING, Guy. (2011). *The Precariat: The new dangerous class*. London: Bloomsbury Academic.

STREECK, Wolfgang e MERTENS, Daniel. (2013). Public finance and the decline of state capacity in democratic capitalism. Armin Schäfer e Wolfgang Streeck (orgs.). *Politics in the age of austerity*. Cambridge, Malden : Polity Press, 2013.

TARROW, Sidney. (1993). Cycles of collective action: between moments of madness and the repertoire of contention. *Social Science History*. Vol. 17, 2.

TARROW, Sidney. (2009 [1994]). O poder em movimento: movimentos sociais e confronto político. Petrópolis: Vozes.

TASSINARI, Arianna e MACCARRONE, Vincenzo. (2020). Riders on the storm: workplace solidarity among gig economy couriers in Italy and the UK. *Work, Employment and Society*. Vol. 34, 1, pp. 35-54.

TATAGIBA, Luciana. (2019). Entre as ruas e as instituições: os protestos e o impeachment de Dilma Rousseff. *Lusotopie*. Vol. 17, pp. 112-135.

TATAGIBA, Luciana; TRINDADE, Thiago e TEIXEIRA, Ana Claudia Chaves. (2015). Protestos à direita no Brasil (2007-2015). Sebastião Velasco Cruz, André Kaysel e Gustavo Cudas (orgs.). *Direita, volver: retorno da direita e o ciclo político brasileiro*. São Paulo: Fundação Perseu Abramo, pp. 197-212.

TAVARES, Francisco Mata Machado e BENEDITO, Sérgio Mendonça. (2018). Pós-democracia no Sul Global: uma leitura sócio-fiscal dos confrontos políticos e da ruptura institucional no crepúsculo da Nova República brasileira (2003-2017). *Revista Sul-Americana de Ciência Política*. Vol. 4, 2, pp. 179-196.

TEJERINA, Benjamín e IGNACIA, Perugorría. (2012). *From social to political: new forms of mobilization and democratization*. Conference Proceedings. Bilbao: Universidad del País Vasco.

TILLY, Chales. (1995). Contentious repertoires in Great Britain, 1758-1834. Mark Traugott (ed.). *Repertoires and cycles of collective action*. Durham and London : Duke University Press, pp. 15-42.

TILLY, Chales. (2008). *Contentious Performances*. Cambridge: Cambridge University Press.

TONELO, Iuri; SILVA, Leonardo Mello e FRAMI FILHO, Ricardo. (2022). Os trabalhadores em meio à Covid-19 no Brasil: flexibilidade, precariedade, e a mobilização internacional. *Sociologias*. Vol. 24, 60, pp. 140-168.



TONUCCI FILHO, João Bosco Moura e CRUZ, Mariana de Moura. (2019). O comum urbano em debate: dos comuns na cidade à cidade como comum. *Revista Brasileira de Estudos Urbanos e Regionais*. Set-Dez, Vol. 21, 3, pp. 487-504.

TRAB21. (2023). Estudo financiado por associação de plataformas digitais revela remuneração abaixo do salário mínimo para entregadores e motoristas. Trab21. [Online] 22 de Maio de 2023. <https://trab21blog.wordpress.com/2023/05/22/estudo-financiado-por-associacao-de-plataformas-digitais-revela-remuneracao-abaixo-do-salario-minimo-para-entregadores-e-motoristas/>. Acesso em: 03 de Julho de 2023.

TRAMPO, Treta no. (2020). “A diferença na forma é um termômetro da luta” – Entrevista com militantes do canal Treta no Trampo. [entrev.] Francisco Miguez e Victor Guimarães. 17 de Setembro.

ULYSSEA, Gabriel. (2006). Informalidade no mercado de trabalho brasileiro: uma resenha da literatura. *Revista de Economia Política*. Vol. 26, 4, pp. 596-618.

VALE, João Henrique do. (2019). Motociclistas de apps se posicionam contra fiscalização e pedem regras próprias. Estado de Minas. [Online] 25 de Julho de 2019. [https://www.em.com.br/app/noticia/gerais/2019/07/25/interna\\_gerais,1072215/motociclistas-de-aplicativos-se-posicionam-contra-fiscalizacao.shtml](https://www.em.com.br/app/noticia/gerais/2019/07/25/interna_gerais,1072215/motociclistas-de-aplicativos-se-posicionam-contra-fiscalizacao.shtml). Acesso em: 26 de Janeiro de 2024.

VELOSO, André Henrique de Brito. (2017). *O ônibus, a cidade e a luta*. Belo Horizonte : Impressões de Minas.

WEISS, Robert Stuart. (1994). *Learning from strangers: the art and method of qualitative interview studies*. New York : The Free Press.

WOOD, David Murakami e MONAHAN, Torin. (2019). Editorial: Platform Surveillance. *Surveillance & Society*. Vol. 17, 1/2, pp. 1-6.

WOODCOCK, Jamie e GRAHAM, Mark. (2020). *The gig economy: a critical introduction*. Cambridge, Medford: Polity Press.

WOODCOCK, Jamie. (2020). O panóptico algorítmico da Deliveroo: mensuração, precariedade e a ilusão do controle. Ricardo Antunes (org.). *Uberização, trabalho digital e indústria 4.0*. São Paulo : Boitempo, pp. 23-46.

WOODCOCK, Jamie. (2021). *The fight against platform capitalism: an inquiry into the global struggles of the gig economy*. London : University of Westminster Press.

WRIGHT, Erik Olin. (2019). *Como ser anti-capitalista no século XXI?* São Paulo: Boitempo.

YANOW, Dvora e SCHARTZ-SHEA, Peregrine. (2006). *Interpretation and Method: Empirical Research Methods and the Interpretive Turn*. New York : M. E. Sharpe, 2006.

YIN, Robert K. 2001. *Estudo de caso: planejamento e métodos*. Porto Alegre: Bookman, 2001.

## APÊNDICE A

### **Roteiro de entrevista semiestruturada e *survey* com entregadores por aplicativos**

#### **1. Perfil**

- Nome, idade, sexo, raça/cor, cidade de trabalho e residência (se for diferente)
- Você pode falar um pouco sobre como começou a trabalhar com entregas por aplicativos?
- Você tem outro trabalho atualmente? Com o que trabalhava antes de ser entregador por aplicativo?

#### **2. Trabalho**

- Me conte um pouco sobre um dia normal de trabalho seu
- Como você escolhe seus locais de trabalho? E os dias e horários?
- Como que é sua experiência em relação aos espaços da cidade e os restaurantes?
- Como você avalia suas condições de trabalho? Elas melhoraram ou pioram com o tempo?
- Como você avalia sua relação com as empresas do aplicativo?
- Quais são suas estratégias para ter melhores condições de trabalho e melhores resultados?
- Quando você tem algum problema nas entregas, quais são as medidas que costuma tomar?

#### **3. Organização**

- Como é a sua convivência com outros entregadores? Participa de grupos de whatsapp/telegram/facebook, encontra presencialmente, tem relação de amizade?
- Você já participou de algum protesto por melhores condições de trabalho nas entregas por aplicativos? Se sim, pode me contar como foi?
- Você atua em alguma associação, grupo ou sindicato de trabalhadores por aplicativos? Se sim, pode me contar mais de sua atuação?
- Atualmente, está em debate a regulamentação do trabalho dos entregadores por aplicativos, o que você acha sobre a proposta?

### Survey – Perfil de entregadores

- 1) Nome
- 2) Idade
- 3) Sexo
- 4) Raça/cor
- 5) Com quais aplicativos você trabalha (é possível marcar mais de uma opção)?
  - a) Ifood
  - b) Rappi
  - c) Zé Delivery
  - d) Outro:
- 6) Há quanto tempo você trabalha com entregas por aplicativos? (considere o momento que você começou, mesmo que tenha ocorrido interrupções)
  - a) Menos de um mês
  - b) De um mês a seis meses
  - c) De seis meses a um ano
  - d) De um ano a dois anos
  - e) Mais de dois anos
- 7) Considerando o tempo em que você atua com entregador por aplicativos, houve períodos em que você ficou afastado?
  - a) Não
  - b) Sim. Menos de uma semana.
  - c) Sim. Mais de uma semana e menos de um mês.
  - d) Sim. Mais de um mês.
- 8) Você realiza entregas por (é possível marcar mais de uma opção):
  - a) Moto
  - b) Bicicleta
  - c) A pé
- 9) Você costuma trabalhar quantas horas por dia?
  - a) Até 2 horas
  - b) De 2 a 4 horas
  - c) De 4 a 6 horas
  - d) De 6 a 8 horas
  - e) Mais de 8 horas
- 10) Considerando seu último mês de trabalho com o aplicativo, você recebeu qual faixa de remuneração?
  - a) Até meio salário-mínimo
  - b) Meio SM a 1 SM
  - c) 1 SM a 1,5 SM
  - d) 1,5 SM a 2 SM
  - e) 2 SM a 2,5 SM
  - f) 2,5 SM a 3 SM
  - g) 3 SM a 6 SM
  - h) Mais de 6 SM

## APÊNDICE B

Tabela 2: Livro de códigos para análise das entrevistas

<b>Categoria</b>	<b>Código</b>	<b>Descrição</b>	
<b>Perfil</b>	Identificação pessoal	Características como idade, gênero, local de residência	
	Experiência prévia de trabalho	Quando narra trabalhos prévios, formais ou informais, e formação educacional	
	Profissão atual	Trabalhos formais ou informais e estudos no momento da entrevista	
<b>Trabalho</b>	Jornada de trabalho	Descrição ou avaliação do número de horas trabalhadas	
	Remuneração	Descrição ou avaliação dos valores recebidos, metas diárias	
	Condições de trabalho	Descanso, espaço, condições climáticas	
	Gerenciamento algorítmico	Scores, gamificação de tarefas, atendimento robotizado	
	Flexibilidade	Descrição ou avaliação das condições de flexibilidade do trabalho	
	Custos	Descrição de custos como manutenção, insumos, aluguel e prestação de moto e bicicleta etc	
	Estresse	Descrição de momentos e motivos para estresse e cansaço	
	Acidentes e violência urbana	Descrição de eventos de acidente e violência urbana ou medo de sua ocorrência	
	Relação com clientes	Descrição de situações que demonstram a relação cotidiana com clientes	
	Relação com restaurantes e pontos de coleta	Descrição de situações que demonstram a relação cotidiana com estabelecimentos em geral	
	Relação com Estado	Descrição de situações que demonstram a relação cotidiana com Estado ou governo	
	Avaliação positiva do trabalho	Quando explicitamente elenca um fator positivo do trabalho	
	Avaliação negativa do trabalho	Quando explicitamente elenca um fator negativo do trabalho	
	<b>Espaço</b>	Infraestrutura urbana	Descrição das condições da infraestrutura urbana no trabalho
		Centralidades	Espaços da cidade com mais chamadas
Trânsito		Descrição das condições do trânsito no trabalho	
Relação entre casa e trabalho		Distância, escolha de trajetos e horários, especificamente para as rotas casa-trabalho	
Distâncias percorridas		Descrição das distâncias e rotas que não sejam casa-trabalho	
<b>Tempo</b>	Velocidade das entregas	Quando fala da velocidade empregada para realizar as entregas	
	Tempo de espera nas entregas	Quando fala do tempo esperando as entregas, seja em restaurantes, nas casas de clientes ou em "descanso"	

<b>Categoria</b>	<b>Código</b>	<b>Descrição</b>
	Futuro do trabalho	Quando fala do futuro do trabalho, seja de forma positiva ou negativa. Não se trata do futuro pessoal, mas do trabalho como categoria geral
	Outras formas de falar sobre o tempo	Situações não classificadas pelas categorias anteriores
<b>Interação com atores chave para demandas</b>	Interação com Estado	Diálogos, negociações, protestos e outras ações coletivas em interação com agentes estatais
	Interação com plataformas	Diálogos, negociações, protestos e outras ações coletivas em interação com plataformas
	Interação com clientes e pontos de coleta	Diálogos, negociações, protestos e outras ações coletivas em interação com atores privados
<b>Protestos</b>	Protestos nacionais relacionados às plataformas e ao governo	Quando ocorre menção a um evento de protesto específico, de dimensão nacional, voltado às plataformas e governos
	Protestos locais relacionados às plataformas	Quando ocorre menção a um evento de protesto específico, de dimensão local, voltado às plataformas
	Protestos locais relacionados a regulamentação e fiscalização	Quando ocorre menção a um evento de protesto específico, de dimensão local, voltado a questões de regulamentação e fiscalização (governos)
	Protestos locais relacionados a eventos de violência ou humilhação	Quando ocorre menção a um evento de protesto específico, de dimensão local, voltado a questões de violência ou humilhação (atores privados)
	Não participou de protesto	Quando afirma ou explica ausência em protesto
<b>Organização</b>	Estratégias individuais	Melhores dias, melhores rotas, quais pedidos aceitar, como bater a meta
	Interação por meio de redes sociais digitais	Descrição de usos de redes sociais e mensagens instantâneas, inclui mobilização e conversas em geral
	Interação presencial	Reuniões, panfletagens, negociações
	Associações, sindicatos, partidos etc	Descrição de organizações existentes e participação nelas
	Contra associações, sindicatos, partidos etc	Falas diretamente contrárias à atuação ou participação em organizações
<b>Identidade</b>	Identidade coletiva	Inclui elementos de ação coletiva, o nós por nós, solidariedade, laços externos ao trabalho
	Identidade profissional	Narrativas do trabalho que demonstram identificação profissional, ainda que precária
	Visibilidade e dignidade	Demandas de tratamento mais digno pelas plataformas, governo e sociedade
	Individualismo	Narrativas do trabalho que buscam se isolar de outros entregadores
	Competição	Narrativas do trabalho em posição de competição com outros entregadores
	Trabalho temporário	Pouca identificação profissional, quer outro trabalho, complemento de renda...
<b>Regulamentação</b>	A favor da regulamentação	Falas que se posicionam favoravelmente à regulamentação do trabalho por plataformas
	Contra a regulamentação	Falas que se posicionam contrariamente à regulamentação do trabalho por plataformas
	Indiferente à regulamentação	Falas que se mostram indiferentes à regulamentação do trabalho por plataformas

<b>Categoria</b>	<b>Código</b>	<b>Descrição</b>
	Há correspondência entre regulamentação e CLT	Quando entendem que a natureza da regulamentação é aderir à CLT
	Não há correspondência entre regulamentação e CLT	Quando entendem que a natureza da regulamentação não é aderir à CLT
	Hora logada vs. Hora 'trabalhada'	Falas que apresentam o debate do cálculo da remuneração como hora logada ou trabalhada

## APÊNDICE C

### **Termo de Consentimento Livre e Esclarecido (TCLE)**

Eu, ....., .... anos, documento de identificação ....., fui convidado(a) a participar da pesquisa denominada “Reconfigurações no repertório de confronto contemporâneo e as mobilizações dos entregadores por aplicativos no Brasil”, que estuda a mobilização política dos entregadores por aplicativos nas cidades de São Paulo e Belo Horizonte. A pesquisa tem como benefícios a produção de conhecimento que possa ser útil a estudiosos e à sociedade, para o aperfeiçoamento das discussões e ações nas temáticas dos movimentos sociais contemporâneos e a plataforma do trabalho.

A minha participação no estudo será no sentido de responder à entrevista semiestruturada com minhas percepções e experiências a respeito do trabalho de entregas por plataformas e a organização política da categoria. A entrevista será gravada no formato de áudio e posteriormente transcrita. As transcrições ficarão armazenadas em poder dos pesquisadores durante um período de 05 (cinco) anos após a realização da entrevista, podendo os arquivos de áudio serem destruídos após a transcrição. Estou ciente de que os dados coletados nessa pesquisa ficarão disponíveis para futuros estudos, mantidas as condições de privacidade e sigilo.

Fui informado(a) a respeito dos riscos da pesquisa e às medidas para sua minimização. Como se trata de uma atividade política que está em andamento, podem ser levantados conteúdos sensíveis sobre a organização política dos entregadores, sua relação profissional e disputas internas. Para mitigar tais riscos, me foram garantidas as medidas de anonimato, sendo que meu nome ou qualquer outro dado ou elemento que possa, de qualquer forma, me identificar, serão mantidos em sigilo. Também será garantida a segurança do material original coletado, que ficará salvo apenas de forma física, em hardware sem uso de sites ou plataformas virtuais, reduzindo o risco de acesso por terceiros não autorizados ao conteúdo. Estou ciente de que minha privacidade será respeitada e que poderei deixar de responder qualquer pergunta ou encerrar a entrevista a qualquer momento. Para mitigar os riscos específicos de transmissão de Covid-19, me foram garantidas medidas de prevenção de contaminação como uso de máscara e de álcool em gel. Também me é garantido o livre acesso a todas as informações e esclarecimentos adicionais sobre o estudo e suas implicações, enfim, tudo o que eu queira saber antes, durante e depois da minha participação.

Fui informado(a) de que o prof. Ricardo Fabrino Mendonça, da Universidade Federal de Minas Gerais, é o coordenador da pesquisa e que poderei manter contato com ele, para dúvidas gerais sobre a pesquisa, por meio do telefone (31) 3409-5352. Também poderei tirar dúvidas relativas à ética na pesquisa no Comitê de Ética em Pesquisa da UFMG, localizado na Av. Presidente Antônio Carlos, 6627 – Unidade Administrativa II – 2º Andar – Sala 2005, CEP: 31270-901 – BH – MG, no telefax (31) 3409-4592 ou através do e-mail: coep@prpq.ufmg.br .

Enfim, tendo compreendido a natureza e o objetivo da pesquisa, manifesto meu livre consentimento em participar, sem qualquer valor econômico, a receber ou a pagar, por minha participação. Estou totalmente ciente da garantia de indenização diante de eventuais danos decorrentes da pesquisa e de que tenho o direito de retirar meu consentimento, em qualquer fase da pesquisa, sem qualquer penalização ou prejuízo. Este documento tem duas vias, sendo uma minha e a outra do pesquisador.

....., ..... de ..... de .....

(Local)

.....

Nome e assinatura do sujeito da pesquisa

.....

Assinatura do Pesquisador Responsável: Ricardo Fabrino Mendonça / Departamento de Ciência Política - Programa de Pós-Graduação em de Ciência Política / Universidade Federal de Minas Gerais



## APÊNDICE D

### Categorias de coleta de protestos na página de Instagram “Treta no Trampo”

Data do protesto: indicar data de ocorrência da manifestação.

Local: indicar cidade e estado.

Demandas: elencar demandas a partir do conteúdo das postagens, vídeos e imagens.

Qual plataforma?: indicar para qual plataforma a demanda se direciona.

Ponto de concentração: indicar qual ponto de início da manifestação.

Tamanho: indicar conforme os critérios:

Pequeno	Até 100 pessoas
Médio	Até 300 pessoas
Grande	Mais de 300 pessoas

Dizeres em faixas/cartazes: transcrever dizeres possíveis de identificar nos vídeos e fotos.

Ações realizadas: indicar conforme as classificações:

Paralisação	Não realização de entregas (greve)
Concentração	Ação com ponto de encontro
Motocada	<i>Motoboy</i> s saem em cortejo de moto
Empilhamento de bags	Empilhar as mochilas térmicas
Falas para coletividade	Discursos dos entregadores para transeuntes e participantes da
Panfletagem	Distribuição de panfletos
Buzinação	Uso de buzinas
Desligar o app	Entregadores desligam o aplicativo como forma de paralisar
Bloqueio de entregas	Entregadores bloqueiam a saída de estabelecimentos
Vaquinha	Pedido de contribuição financeira
Twitação/vomitação (boicote dos apps)	Ações de apoiadores de forma online
Avaliação negativa	Apoiadores avaliam negativamente o aplicativo em plataforma de <i>download</i>

Resposta da plataforma?: indicar quando postagem apresenta a resposta dada pela plataforma em relação à ação e às demandas.

Resposta do governo?: indicar quando postagem apresenta a resposta dada pelo governo em relação à ação e às demandas.

Tipo de mídia compartilhada: indicar se foi compartilhado vídeo ou foto.

Link: Link da postagem.

Data da postagem: Data em que foi feita a postagem

## APÊNDICE E

Tabela 3: Linha do tempo de eventos de protesto e campanhas de entregadores por aplicativos no Brasil (março de 2020 a dezembro de 2023)

<b>Data do protesto</b>	<b>Local</b>	<b>Tamanho</b>	<b>Classificação do evento</b>
25/07/2019	Belo Horizonte (MG)	N/A	(ii) protestos locais relacionados às plataformas
21/03/2020	São Paulo (SP)	Pequeno	(iv) protestos locais relacionados a eventos de violência ou humilhação
20/04/2020	São Paulo (SP)	Médio	(ii) protestos locais relacionados às plataformas
~11/05/2020	Brasília (DF)	Médio	(ii) protestos locais relacionados às plataformas
30/05/2020	Jundiaí (SP)	N/A	(ii) protestos locais relacionados às plataformas
05/06/2020	São Paulo (SP)	Pequeno	(ii) protestos locais relacionados às plataformas
09/06/2020 a 10/06/2020	Rio de Janeiro (RJ)	Grande	(ii) protestos locais relacionados às plataformas
10/06/2020	Santos (SP)	Pequeno	(ii) protestos locais relacionados às plataformas
20/06/2020	Goiânia (GO)	Pequeno	(ii) protestos locais relacionados às plataformas
<b>01/07/2020</b>	<b>Distrito Federal, Aracaju (SE), Belo Horizonte (MG), Campinas (SP), São Paulo (SP), Piracicaba (SP), Fortaleza (CE), Recife (PE), Rio de Janeiro (RJ), Salvador (BA), Teresina (PI), Maceió (AL), Goiânia (GO), Rio Branco (AC) e Belém (PA)</b>	<b>Grande</b>	<b>(i) protestos de dimensão nacional</b>
14/07/2020	São Paulo (SP)	N/A	(ii) protestos locais relacionados às plataformas
~15/07/2020	Fortaleza	Médio	(ii) protestos locais relacionados às plataformas
18/07/2020	Rio de Janeiro (RJ)	N/A	(iv) protestos locais relacionados a eventos de violência ou humilhação
~20/07/2020	São Paulo (SP)	Pequeno	(ii) protestos locais relacionados às plataformas
23/07/2020	São Paulo (SP)	Pequeno	(ii) protestos locais relacionados às plataformas
<b>25/07/2020</b>	<b>São Paulo, Recife (PE), Rio Branco (AC), Brasília (DF), Porto Alegre (RS), Caçamari (BA), Belo Horizonte (MG), Rio de Janeiro (RJ), Teresina (PI), São Luiz (MA) e Curitiba (PR)</b>	<b>Médio</b>	<b>(i) protestos de dimensão nacional</b>

<b>Data do protesto</b>	<b>Local</b>	<b>Tamanho</b>	<b>Classificação do evento</b>
~12/08/2020	São Paulo (SP)	Pequeno	(ii) protestos locais relacionados às plataformas
10/09/2020	São Paulo (SP)	Pequeno	(ii) protestos locais relacionados às plataformas
23/09/2020	Florianópolis (SC)	Pequeno	(iii) protestos locais relacionados a regulamentação e fiscalização
12/10/2020	São Bernardo do Campo (SP)	Médio	(iv) protestos locais relacionados a eventos de violência ou humilhação
16/10/2020	Natal (RN)	Pequeno	(ii) protestos locais relacionados às plataformas
12/12/2020	São Paulo (SP)	Pequeno	(iv) protestos locais relacionados a eventos de violência ou humilhação
~2020 ou 2021	Rio Branco (AC)	N/A	(ii) protestos locais relacionados às plataformas
20/01/2021	São Paulo (SP)	Pequeno	(ii) protestos locais relacionados às plataformas
02/03/2021	Minas Gerais, Londrina (PR)	Pequeno	(ii) protestos locais relacionados às plataformas
05/03/2021	Estado de São Paulo	Grande	(ii) protestos locais relacionados às plataformas
10/03/2021	São Paulo (SP)	N/A	(ii) protestos locais relacionados às plataformas
15/03/2021	Carapicuíba (SP) e Osasco (SP)	Pequeno	(iii) protestos locais relacionados a regulamentação e fiscalização
19/03/2021	São Paulo (SP)	Médio	(ii) protestos locais relacionados às plataformas
20/03/2021	Diadema (SP)	Pequeno	(ii) protestos locais relacionados às plataformas
~10/04/2021	São Paulo (SP)	Pequeno	(ii) protestos locais relacionados às plataformas
16/04/2021	São Paulo, Osasco e ABC (SP)	Grande	(ii) protestos locais relacionados às plataformas
23/04/2021	São Paulo, ABC e Guarulhos (SP)	Médio	(ii) protestos locais relacionados às plataformas
~29/04/2021	São Paulo (SP - Consulado da China)	Pequeno	(ii) protestos locais relacionados às plataformas
30/04/2021	Goiânia (GO)	Médio	(ii) protestos locais relacionados às plataformas
07/05/2021	Goiânia (GO)	Médio	(ii) protestos locais relacionados às plataformas
11/05/2021	Arujá (SP)	Pequeno	(ii) protestos locais relacionados às plataformas
21/05/2021	Carapicuíba (SP)	Pequeno	(ii) protestos locais relacionados às plataformas
12/06/2021	Goiânia (GO)	Médio	(ii) protestos locais relacionados às plataformas
02/07/2021	São Paulo (SP)	Médio	(iv) protestos locais relacionados a eventos de violência ou humilhação
04/07/2021	Goiânia (GO), Campo Grande (MS) e Curitiba (PR)	Médio	(ii) protestos locais relacionados às plataformas
~06/07/2021	Rio de Janeiro (RJ)	Pequeno	(ii) protestos locais relacionados às plataformas

<b>Data do protesto</b>	<b>Local</b>	<b>Tamanho</b>	<b>Classificação do evento</b>
18/07/2021	Rio de Janeiro (RJ)	Pequeno	(ii) protestos locais relacionados às plataformas
<b>23/07/2021</b>	<b>Nacional (online)</b>	<b>N/A</b>	<b>(i) protestos de dimensão nacional</b>
29/07/2021	São Paulo (Zona Leste - SP)	Médio	(ii) protestos locais relacionados às plataformas
01/08/2021	Ribeirão Preto (SP)	Pequeno	(ii) protestos locais relacionados às plataformas
26/08/2021	Cidade Tiradentes (SP)	Pequeno	(ii) protestos locais relacionados às plataformas
09/09/2021	Jabaquara (SP)	Pequeno	(ii) protestos locais relacionados às plataformas
<b>11/09/2021</b>	<b>São Paulo, São José dos Campos, Paulínia, Jundiaí, Uberlândia, Atibaia, João Pessoa, Jacareí, São Carlos, Bauru, São José do Rio Preto, Barueri, Mauá (SP), Maceió (AL), Niterói (RJ), Manaus (AM), Belo Horizonte, Contagem (MG), Goiânia (GO), Campo Grande (MS), Cuiabá (MT), Salvador (BA) e Belém (PA)</b>	<b>Grande</b>	<b>(i) protestos de dimensão nacional</b>
<b>11/09/2021 a 16/09/2021</b>	<b>São José dos Campos (SP)</b>	<b>Pequeno</b>	<b>(i) protestos de dimensão nacional</b>
~13/09/2021	João Pessoa (PB)	Grande	(iv) protestos locais relacionados a eventos de violência ou humilhação
~21/09/2021	João Pessoa (PB)	Grande	(iv) protestos locais relacionados a eventos de violência ou humilhação
<b>08/10/2021 a 14/10/2021</b>	<b>Paulínia (SP)</b>	<b>Pequeno</b>	<b>(i) protestos de dimensão nacional</b>
<b>09/10/2021 a 15/10/2021</b>	<b>Jundiaí (SP)</b>	<b>Médio</b>	<b>(i) protestos de dimensão nacional</b>
<b>10/10/2021</b>	<b>Maceió (AL)</b>	<b>Médio</b>	<b>(i) protestos de dimensão nacional</b>
<b>11/10/2021 a 13/10/2021</b>	<b>São Carlos (SP)</b>	<b>Pequeno</b>	<b>(i) protestos de dimensão nacional</b>
<b>15/10/2021 a 17/10/2021</b>	<b>Bauru (SP)</b>	<b>Pequeno</b>	<b>(i) protestos de dimensão nacional</b>
<b>15/10/2021 a 21/10/2021</b>	<b>Niterói, São Gonçalo e região (RJ)</b>	<b>Pequeno</b>	<b>(i) protestos de dimensão nacional</b>
<b>15/10/2021 a 21/10/2021</b>	<b>Atibaia (SP)</b>	<b>Pequeno</b>	<b>(i) protestos de dimensão nacional</b>

<b>Data do protesto</b>	<b>Local</b>	<b>Tamanho</b>	<b>Classificação do evento</b>
27/10/2021 e 28/10/2021	São Paulo (SP)	Pequeno	(ii) protestos locais relacionados às plataformas
30/10/2021	Blumenau (SC)	Pequeno	(ii) protestos locais relacionados às plataformas
01/11/2021	Belo Horizonte (MG)	Pequeno	(ii) protestos locais relacionados às plataformas
05/11/2021	São Paulo (SP)	Pequeno	(ii) protestos locais relacionados às plataformas
06/11/2021	Belo Horizonte (MG)	Pequeno	(ii) protestos locais relacionados às plataformas
13/12/2021	São Paulo, Barueri (SP - Zona oeste da região metropolitana)	Pequeno	(ii) protestos locais relacionados às plataformas
13/11/2021 e 14/11/2021	Carapicuíba (SP)	Pequeno	(ii) protestos locais relacionados às plataformas
29/12/2021 a 01/01/2022	Mauá (SP)	Pequeno	(ii) protestos locais relacionados às plataformas
~2021	Juiz de Fora (MG)	N/A	(ii) protestos locais relacionados às plataformas
~2021	Juiz de Fora (MG)	N/A	(iii) protestos locais relacionados a regulamentação e fiscalização
~Fim de 2021	Natal (RN)	Médio	(ii) protestos locais relacionados às plataformas
31/01/2022	João Pessoa (PB)	Pequeno	(iv) protestos locais relacionados a eventos de violência ou humilhação
07/01/2022	São Paulo (SP)	Pequeno	(ii) protestos locais relacionados às plataformas
04/02/2022	Piracicaba (SP)	Pequeno	(ii) protestos locais relacionados às plataformas
11/02/2022 e 12/02/2022	Goiânia (GO)	Grande	(ii) protestos locais relacionados às plataformas
26/02/2022	Vitória (ES)	Médio	(ii) protestos locais relacionados às plataformas
06/03/2022	Florianópolis (SC)	Pequeno	(ii) protestos locais relacionados às plataformas
10/03/2022	São Paulo (SP)	Pequeno	(ii) protestos locais relacionados às plataformas
11/03/2022	Macaé (RJ), São Paulo (SP) e Belo Horizonte (MG)	Médio	(ii) protestos locais relacionados às plataformas
29/03/2022	Rio de Janeiro (RJ), Recife (PE), Balneário Camboriú (SC)	Grande	(ii) protestos locais relacionados às plataformas
<b>01/04/2022</b>	<b>São Paulo, Rio de Janeiro, Minas Gerais, Goiás e Rondônia</b>	<b>Médio</b>	<b>(i) protestos de dimensão nacional</b>
01/04/2022 e 02/04/2022	Belo Horizonte (MG)	Médio	(ii) protestos locais relacionados às plataformas

<b>Data do protesto</b>	<b>Local</b>	<b>Tamanho</b>	<b>Classificação do evento</b>
08/04/2022 a 10/04/2022	Belo Horizonte (MG)	Pequeno	(ii) protestos locais relacionados às plataformas
27/05/2022	São Paulo (SP)	Grande	(iii) protestos locais relacionados a regulamentação e fiscalização
12/06/2022	Goiânia (GO)	N/A	(ii) protestos locais relacionados às plataformas
20/07/2022 a 26/07/2022	Belo Horizonte (MG)	Pequeno	(ii) protestos locais relacionados às plataformas
12/08/2022	São Paulo (SP)	N/A	(iii) protestos locais relacionados a regulamentação e fiscalização
16/08/2022	São Paulo (SP)	N/A	(iii) protestos locais relacionados a regulamentação e fiscalização
~26/08/2022	Diadema (SP)	Pequeno	(ii) protestos locais relacionados às plataformas
16/09/2022	Mogi Guaçu e Mogi Mirim (SP)	Pequeno	(ii) protestos locais relacionados às plataformas
~06/12/2022	Rio de Janeiro (RJ)	Pequeno	(ii) protestos locais relacionados às plataformas
~28/12/2022	Fortaleza (CE)	Pequeno	(ii) protestos locais relacionados às plataformas
~2022	Belo Horizonte (MG)	N/A	(ii) protestos locais relacionados às plataformas
~17/01/2023	São José dos Pinhais (PR)	Pequeno	(ii) protestos locais relacionados às plataformas
<b>25/01/2023</b>	<b>Porto Alegre (RS), Americana (SP), Osasco (SP)</b>	<b>Médio</b>	<b>(i) protestos de dimensão nacional</b>
25/01/2023 a 27/01/2023	Diadema (SP)	Pequeno	(ii) protestos locais relacionados às plataformas
25/01/2023 a 29/01/2023	Indaiatuba (SP)	Médio	(ii) protestos locais relacionados às plataformas
04/02/2023	Recife (PE)	Pequeno	(ii) protestos locais relacionados às plataformas
08/02/2023	Salvador (BA)	Pequeno	(iii) protestos locais relacionados a regulamentação e fiscalização
14/02/2023	Belo Horizonte (MG)	Pequeno	(iii) protestos locais relacionados a regulamentação e fiscalização
17/02/2023	Goiânia (GO)	Pequeno	(ii) protestos locais relacionados às plataformas
22/03/2023	São Paulo (SP)	Pequeno	(iv) protestos locais relacionados a eventos de violência ou humilhação
21/04/2023	Goiânia (GO)	Pequeno	(iv) protestos locais relacionados a eventos de violência ou humilhação
21/04/2023	ABC e Sorocaba (SP)	Pequeno	(ii) protestos locais relacionados às plataformas
27/04/2023	Belo Horizonte (MG)	Pequeno	(iv) protestos locais relacionados a eventos de violência ou humilhação

<b>Data do protesto</b>	<b>Local</b>	<b>Tamanho</b>	<b>Classificação do evento</b>
~04/05/2023	Ribeirão Preto (SP)	Pequeno	(ii) protestos locais relacionados às plataformas
~05/05/2023	Natal (RN)	Pequeno	(iv) protestos locais relacionados a eventos de violência ou humilhação
20/05/2023	Fortaleza (CE)	Pequeno	(iv) protestos locais relacionados a eventos de violência ou humilhação
07/06/2023	Rio de Janeiro (RJ), João Pessoa (PB) e Belém (PA)	Pequeno	(ii) protestos locais relacionados às plataformas
<b>09/06/2023</b>	<b>Rio Grande do Sul, Santa Catarina, São Paulo, Rio de Janeiro, Mato Grosso, Distrito Federal, Pernambuco, Ceará e Pará</b>	<b>Grande</b>	<b>(i) protestos de dimensão nacional</b>
20/06/2023	João Pessoa (PB)	N/A	(iii) protestos locais relacionados a regulamentação e fiscalização
<b>01/07/2023 e 02/07/2023</b>	<b>São Paulo (SP), Porto Alegre (RS), Niterói (RJ)</b>	<b>Médio</b>	<b>(i) protestos de dimensão nacional</b>
16/08/2023	Belo Horizonte (MG)	Pequeno	(iv) protestos locais relacionados a eventos de violência ou humilhação
<b>29/09/2023</b>	<b>Bahia, DF, Espírito Santo, Minas Gerais, Paraíba, Pernambuco, Rio de Janeiro, Rio Grande do Sul, Santa Catarina e São Paulo</b>	<b>Grande</b>	<b>(i) protestos de dimensão nacional</b>
28/10/2023	Goiânia (GO)	N/A	(ii) protestos locais relacionados às plataformas
08/12/2023	Guarulhos (SP)	Pequeno	(ii) protestos locais relacionados às plataformas
Sem data	Natal (RN)	N/A	(ii) protestos locais relacionados às plataformas
Sem data	Juiz de Fora (MG)	N/A	(iv) protestos locais relacionados a eventos de violência ou humilhação
Sem data	Porto Alegre (RS)	N/A	(iv) protestos locais relacionados a eventos de violência ou humilhação
Sem data	Porto Alegre (RS)	N/A	(ii) protestos locais relacionados às plataformas
Sem data	Campo Grande (MS)	N/A	(iii) protestos locais relacionados a regulamentação e fiscalização
Sem data	São Paulo (SP)	N/A	(iv) protestos locais relacionados a eventos de violência ou humilhação
Sem data	Recife (PE) e região	N/A	(iv) protestos locais relacionados a eventos de violência ou humilhação

<b>Data do protesto</b>	<b>Local</b>	<b>Tamanho</b>	<b>Classificação do evento</b>
Sem data	Recife (PE) e região	N/A	(iv) protestos locais relacionados a eventos de violência ou humilhação
Sem data	Juiz de Fora (MG)	N/A	(iv) protestos locais relacionados a eventos de violência ou humilhação
Sem data	Rio Branco (AC)	N/A	(iv) protestos locais relacionados a eventos de violência ou humilhação
Sem data	João Pessoa (PB)	N/A	(iv) protestos locais relacionados a eventos de violência ou humilhação
Sem data	Campo Grande (MS)	N/A	(iv) protestos locais relacionados a eventos de violência ou humilhação

Fonte: Elaboração própria com base em postagens do perfil de Instagram Treta no Trampo, coleta de notícias e entrevistas.

Legenda:

**Negrito:** identifica a ocorrência de uma campanha.

~dd/mm/aaaa: ~ significa que a data é aproximada.

Tamanho: Pequeno  $\leq 100$ ;  $101 \leq$  Médio  $\leq 300$ ; Grande  $\geq 301$ ; N/A = Não se aplica.