

"Trabajo preparado para su presentación en el 10 CONGRESO LATINOAMERICANO DE CIENCIA POLÍTICA, organizado por la Asociación Latinoamericana de Ciencia Política (ALACIP).

Julho 2022

A construção de políticas públicas para trabalhadores de aplicativos diante das manifestações e resistências da categoria no Brasil na pandemia de Sars covid2¹

Autor:

1-Ludmila Rodrigues Antunes

Dra. em Ciências Econômicas IE-UNICAMP. Prof.^a Associada do Departamento de Segurança Pública da UFF do IAC. Pesquisadora e integrante do Laboratório de Estudos sobre Conflito, Cidadania e Segurança Pública (LAESP/UFF) e do GT Economia e Trabalho.

ludmilaa@id.uff.br

2-Talitha Mirian do Amaral Rocha

Instituto de Estudos Comparados em Administração de Conflitos da Universidade Federal Fluminense - INEAC/UFF

3-Marina Ferraz Bacharelada em Segurança Pública da Universidade Federal Fluminense. Pesquisadora e integrante do Laboratório de Estudos sobre Conflito, Cidadania e Segurança Pública (LAESP/UFF) e do GT Economia e Trabalho.

Resumo

No campo de estudos sobre políticas públicas não é grande o acúmulo de pesquisa voltada para a compreensão do trabalho precarizado em plataformas digitais. A presente comunicação tem como objetivo apresentar algumas inovações no campo de elaboração e implementação de políticas públicas para trabalhadores de aplicativos no Brasil. Partindo da observação de uma manifestação de entregadores, motoboys e mototaxistas que aconteceu em Niterói, no dia 23 de março de 2021 foram levantadas as demandas e as respostas institucionais em curso. Reunimos relatos nas redes sociais, reportagens de jornal local, além das entrevistas realizadas com três entregadores. Posteriormente, realizamos uma tentativa de comparação com as reportagens sobre as manifestações de

¹ Trabalho inicialmente apresentado na I Jornada de Políticas Públicas Comparadas de América Latina (GIPPC-ALACIP) no âmbito do VII Congresso Internacional sobre Democracia: “La democracia en tiempos de desconfianza e incertidumbre global. Acción colectiva y politización de las desigualdades en la escena pública”

motoristas de aplicativos que ocorreram em outros lugares do Brasil, nesta mesma data. Esse trabalho é parte de um estudo sobre o conjunto e características das precariedades que marcam o cotidiano dos trabalhadores e trabalhadoras por aplicativos de delivery com destaque para o contexto da pandemia de COVID-19. Temos a hipótese de que as novas apostas na regulação e olhares entrecruzados com um novo direito do trabalho mostram não ser a única saída para os dilemas do trabalho em plataforma. Nesse momento, diferentes e limitadas políticas públicas estão sendo discutidas e promovidas por instituições governamentais pelo país; mas é também no campo da segurança pública, em contexto de violências que observamos o quanto na América Latina iniciativas pertencentes às políticas públicas propostas pelo Estado ou iniciativas de coletivos com o objetivo de administrar os conflitos nos espaços públicos resultam em experiências importantes a serem pesquisadas.

Palavras- chave : trabalho precário; trabalho em aplicativos; flexibilização ; pandemia.

Introdução

Após quase mais de dois anos da pandemia da Covid-19, as consequências das diferentes providências e medidas tomadas pelos governos mostraram-se “bastante extremas para reorganizar e reescalonar a economia global ou internacional” frente as muitas desigualdades reveladas pela crise pandêmica². Desde muito antes de 2020, as

² “Dos organismos internacionais como o FMI ouviu-se alertas de as autoridades que “devem fazer tudo o que estiver ao seu alcance para promover um crescimento mais inclusivo” e que “assegurar um retorno ao crescimento após o coronavírus não é suficiente: são necessárias reformas e investimentos para melhorar significativamente as perspectivas econômicas dos mais frágeis”. A diretora geral do Fundo Monetário Internacional (FMI), Kristalina Georgieva, insistiu na urgência de mais investimentos em saúde, no fortalecimento das redes de assistência social e no maior acesso a uma educação de qualidade. [...] “Em médio prazo, haverá espaço para melhorar a eficiência dos gastos públicos. O risco de milhões de novos pobres também é uma preocupação da OCDE e às estimativas cautelosas do Fed (Federal Reserve) sobre o crescimento e, especialmente, sobre o mercado de trabalho. As previsões do Banco Central dos EUA são confirmadas pelo novo aumento dos pedidos de subsídio ao desemprego, que aumentaram em mais de 1,5 milhão. O que por enquanto se vê como respostas é a diferença dramática nas respostas fiscais dos governos para as muitas desigualdades reveladas pela pandemia de covid-19.[...]A atividade econômica inicialmente colapsada no mundo todo como resultado esperado das medidas de quarentena para conter o coronavírus[...] não significou que a arrecadação de impostos está despencando no exato momento em que os governos precisam desesperadamente ampliar os gastos. Nos países que podem tomar emprestado diretamente de seus bancos centrais [ou seja, emitir dinheiro], isso não é um problema. Mas na maior parte dos países em desenvolvimento, a conta parece ser mais difícil de entendimento” adaptado de Jayati Ghosh, em artigo publicado por Outras Palavras, 18-05-2020 <http://www.ihu.unisinos.br/78-noticias/599126-nunca-fomos-tao-desiguais> Acesso 28/07/2021

já deficitárias políticas públicas de caráter mais universalizantes- em discussão nos estudos e campos do saber das políticas de direitos, segurança(s) e proteção social em geral- confirmam suas fragilidades diante das consequências do pensamento hegemônico e políticas financeira, econômicas e culturais neoliberais. As reflexões e tentativas de construir argumentos e respostas para as complexidades ,diversidades, diferenças e similitudes sobre o trabalho e a vida nas cidades no âmbito local e global, evidenciaram o óbvio : na distribuição de poder e conhecimento, a morte pelo vírus comprovou a desigualdade de condições estruturais.

Assim, da mesma forma, vimos reafirmadas a gravidade dos problemas ou soluções de mobilidade, de habitação, de saneamento, de resolução de conflitos e (in)segurança(s) e direitos diante da crise sanitária, do trabalho e civilizatória ainda vigente no planeta. Para Pires (2020),o advento da Covid-19 e as transformações na sociabilidade e formas de convivência e trabalho entre outras tantas, “potencializaram a reflexão acadêmica em um patamar particular”.

Desde o início da pandemia de 2020³ acompanhamos no grupo de pesquisa do qual faço parte, o trabalho dos entregadores, motoboys, mototaxistas e motoristas de carros de aplicativos e ambulantes. Esse olhar se deve principalmente pela observação das dificuldades enfrentadas por esses grupos de trabalhadores a partir da pandemia, que se encontram relacionadas às péssimas condições estruturais e conjunturais do trabalho no Brasil. Por retroalimentarem um vasto universo de formas de sobrevivência nos modos do trabalho precário hoje denominado entre outras nomenclaturas por suas condições, trabalho uberizado.

O fenômeno uberização utilizado como categoria ao longo do presente texto, explicita o entendimento das autoras semelhante ao de um conjunto de autores ; “a uberização nomeia um novo tipo de gestão e controle da força de trabalho , também compreendida como uma tendência passível de se generalizar no âmbito das relações de trabalho (Abílio, 2017, 2020, Fontes, Amorim; Moda 2020). É uma resultante “das formas contemporâneas de eliminação de direitos, transferência de riscos e custos para os trabalhadores e novos arranjos produtivos, ela(a uberização) em alguma medida

³ No âmbito do Laboratório de Estudos sobre Conflito, Cidadania e Segurança Pública- Laesp /UFF, durante o início da pandemia, foi criado o GT Economia e Trabalho que tomou como ponto de partida analisar e refletir teórica e empiricamente as questões que foram se apresentando e complexificando ao longo dessa temporada sem, contudo, “deixar de estar ciente dos desafios e das dificuldades gerados ao se propor analisar um objeto que se encontra em uma constante e efervescente transformação”.

sintetiza processos em curso há décadas, ao mesmo tempo que se apresenta como tendência para o futuro do trabalho”(Abílio, Amorim, Grohmann, 2021:27)

Para fins desta apresentação, num primeiro momento, analisamos a manifestação de entregadores, motoboys e mototaxistas que aconteceu em Niterói, no dia 23 de março de 2021. Reunimos relatos nas redes sociais de mototaxistas e de vereadores que estavam presentes no ato, reportagens de jornal local, além das entrevistas realizadas com três entregadores habitantes da cidade. Posteriormente, apresentamos uma tentativa de comparação com as reportagens de outras mídias sobre as manifestações de entregadores de delivery e motoristas de aplicativos que ocorreram em outros lugares do Brasil, nesta mesma data.

Destacamos e procuramos mostrar o que acontece com essas categorias em algumas cidades do Brasil, naquelas onde foi possível avaliar de forma muito sensorial e preliminar por meio do Instagram de alguns grupos, e de textos de sites específicos sobre trabalho em plataformas digitais. A proposta é apresentar, os aspectos sobre as demandas da categoria de trabalhadores(as) de entregadores e entregadoras de delivery e motoristas de aplicativos em Niterói-RJ, indicar suas propostas de organização e como entendem buscar projetar barreiras e respostas à espoliação, gestão do trabalho e da reprodução da vida no trabalho, manejadas e reestruturadas pelas empresas controladoras das plataformas digitais.

Ainda muito incipientes na cidade, os poucos modelos de cooperativas de trabalho em plataformas digitais, sugerem maiores estudos para compreensão teórica e metodológica da elaboração de formas de organização, resistência e respostas às inovações tecnológicas de controle e exploração da mão de obra, atualmente um vasto campo de estudo e investigação entendendo-se o crescimento o avanço de algumas associações nacionais e internacionais. ⁴

⁴ “Os trabalhadores dos armazéns da Amazon em Nova York votaram para estabelecer o primeiro sindicato da gigante de tecnologia nos EUA, proporcionando uma grande vitória para os ativistas trabalhistas que há muito procuram trazer representação ao segundo maior empregador privado do país.[...]. Mais de 57% dos cerca de 8.300 eleitores elegíveis da instalação votaram válidos[...]. Mas os resultados devem galvanizar ativistas que já acionaram votos em duas outras instalações da Amazon e intensificaram seus esforços nos últimos anos, à medida que a Amazon rapidamente adicionou trabalhadores e se tornou uma referência em salários, benefícios e práticas de contratação de empresas em muitas regiões. A Amazon emprega cerca de um milhão de pessoas nos EUA, atrás apenas do Walmart.” **Trabalhadores da Amazon em NY votam para formar o 1º sindicato da empresa nos EUA .Amazon disse estar decepcionada com o resultado porque acredita que ter um relacionamento direto com a empresa é o melhor para os funcionários** Estadão conteúdo 02/04/2022-<https://www.infomoney.com.br/minhas-financas/trabalhadores-da-amazon-em-ny-votam-para-formar-o-1o-sindicato-da-empresa-nos-eua/>

Acho importante indicar que esse texto é um dos primeiros relatos a partir de um estudo do GT sobre a precariedade e características e trabalho e cotidiano dos trabalhadores e trabalhadoras entregadores, motoboys e motoristas por aplicativos de plataformas digitais no contexto de pandemia de COVID-19. O texto procurou ter como objetivo principal perceber e entender as atuais dinâmicas de relacionamento existentes com os quais a categoria se envolve, assim como perceber e entender quais são as instituições com quem procuram manter uma interação no que se refere à sua proteção, reconhecimento, organização e capacidade de negociação de direitos.

Nesse sentido, a tentativa de olhar por contraste alguns eventos que aconteceram nas cidades brasileiras de Niterói, Brasília, São Paulo e Rio de Janeiro, partiu de uma indagação: o que há de comum e contrastante com as demandas e solicitações desses trabalhadores e trabalhadoras? E, principalmente, como são, ou quais seriam as respostas mais imediatas obtidas do poder municipal, em suas políticas, ou de ajuizamento de processos que recebem trabalhadores e entregadores de aplicativos e trabalhadores de aplicativos de automóveis em diferentes cidades? Contribuir para a reflexão sobre os sentidos das movimentações em vias de audição das demandas dos grupos e as respostas das instituições legislativas e regulatórias está dentro do escopo da pesquisa maior. Temos uma hipótese de que as novas apostas na regulação, e os olhares entrecruzados entre um novo direito do trabalho⁵ e ações do judiciário a depender do país parecem não ser a saída.⁶

⁵ Interessante destacar a página do Instagram da do Movimento #revogajá no Brasil. “A partir das experiências que ocorrem em outros países, como a Espanha, em que há um processo de revisão das reformas trabalhistas de cunho liberal aplicadas, o evento propôs uma discussão sobre o que foi a reforma adotada no Brasil, a partir do ano de 2017. O seminário analisou a Lei 13.647 a partir de diversas perspectivas: jurídica, econômica, política e sindical, com objetivo de apontar formas de reverter o quadro de degradação social que se formou com a aprovação da reforma”.

<https://www.ajd.org.br/71-videos/3035-seminario-revoga-ja-marca-o-lancamento-da-campanha-pela-revogacao-da-reforma-trabalhista>

⁶ A Espanha tornou-se no primeiro semestre de 2021 o primeiro país da União Europeia a legislar um enquadramento específico de proteção aos trabalhadores da economia das plataformas. O Governo de Madrid chegou a acordo com os parceiros sociais para uma revisão do Código do Trabalho que passa a contemplar a "presunção de estatuto de assalariado" para trabalhadores de entregas ao domicílio como os que trabalham para plataformas como a Uber ou Deliveroo. [...]na generalidade dos países, há muito que os trabalhadores da economia das plataformas vêm denunciado situações de extrema precariedade e ausência de direitos que já motivaram inúmeros casos em tribunal. [...]em Portugal, os Governos têm vindo a promover uma reflexão profunda sobre a necessidade de rever as respetivas leis laborais para reforçar a proteção aos trabalhadores das plataformas, introduzindo nos seus códigos as designadas "Lei-Uber". Com o estatuto de "presunção de assalariado, o acordo entre o Governo, sindicatos e empregadores consiste em incluir esta categoria de pessoas no Código do Trabalho, reconhecendo "a presunção de emprego assalariado para trabalhadores que prestam serviços de entrega remunerada através de empresas que realizam esta tarefa graças a um algoritmo que gere o serviço ou as condições de trabalho, através de uma plataforma digital" [...]Na Bélgica, o Parlamento aprovou em 2016 uma lei, que entrou em vigor apenas em março do ano seguinte, sobre plataformas de colaboração introduzindo um imposto de 10% sobre os rendimentos provenientes desse trabalho. No entanto, segundo os sindicatos esta lei não confere qualquer estatuto ou proteção à pessoa que entrega ou cobertura social através do seu empregador.

Em junho de 2022, na Universidade do Vale do Rio dos Sinos (Unisinos), em Porto Alegre aconteceu um encontro sobre Cooperativismo de Plataforma e Políticas Públicas realizado pelo Observatório do Cooperativismo de Plataforma, uma iniciativa do laboratório DigiLabour, e apoio da Fundação Rosa Luxemburgo. Neste mesmo mês Vitor Filgueiras e Rafael Grohmann falaram à Fundação Perseu Abramo sobre como os problemas que a uberização da economia tem gerado estudos e fazendo também considerações sobre as proposições alternativas que pensavam ser pertinentes, no campo das experiências nacionais e internacionais, mostrando como de 2021 em diante o tema do cooperativismo de plataformas digitais havia avançado. Segundo Rafael Grohmann existem hoje

[...]alternativas de políticas públicas, cooperativas de trabalhadores operando a partir de outras perspectivas, como trabalho decente e alimentação saudável[...] O que temos visto é que as plataformas não respeitam os conceitos de trabalho decente. Começamos a fomentar iniciativas de trabalho decente (remuneração adequada, condições de trabalho de saúde e segurança entre outros) com a criação de plataformas locais pensadas também em questões representativas, de classe, raça e gênero.[...]não basta criar uma plataforma. É preciso envolver todos na auto gestão, nas estruturas e criar infraestrutura digital autônoma, por isso a importância de políticas públicas” Pauta Brasil: plataformas digitais, trabalho (in)decente e alternativas; Fundação Perseu Abramo; junho 2021 <https://fpabramo.org.br/2021/06/16/pauta-brasil-plataformas-digitais-trabalho-indecente-e>

Na mesma matéria, Victor Filgueiras diz como pensa ser importante

“criar laboratórios de alternativas que possam se tornar comuns na sociedade. No cenário atual as plataformas abrem uma janela de oportunidade, e as políticas públicas podem auxiliar na promoção de condições dignas de trabalho[...]O que estamos propondo é que a relação de trabalho não seja uberizada. Estamos falando de vinte milhões de autônomos, um quarto do mercado de trabalho potencialmente com inserção instável e precária, seja do ponto de vista da renda ou da sua condição de vida” Pauta Brasil: plataformas digitais, trabalho (in)decente e alternativas; Fundação Perseu Abramo; junho 2021 <https://fpabramo.org.br/2021/06/16/pauta-brasil-plataformas-digitais-trabalho-indecente-e>

A concepção de políticas públicas para plataformas digitais diverge bastante a depender da perspectiva e do interesse do usuário.

.O cotidiano em Niterói dos trabalhadores e trabalhadoras de aplicativos.

No dia 23 de março de 2021 aconteceu uma manifestação de entregadores, motoboys e mototaxistas pelo centro de Niterói e outras imediações da cidade. Os cerca de 50 trabalhadores e trabalhadoras protestaram pelas ruas pilotando seus veículos até a Prefeitura de Niterói quando foram recebidos pelas vereadoras Walkiria e Beny.

Já pensaram em como seria esse momento difícil de pandemia sem os entregadores, os moto boy e os mototaxistas? Aposto que sim! E nas condições de trabalho desses profissionais, também já pensaram? Pois é, tem muita coisa pra ser revista e muita luta por direitos trabalhistas desses profissionais. Por isso, os recebemos hoje em nosso gabinete, após uma manifestação, para tratar de assuntos que às vezes nós, consumidores, nem imaginamos. Já parou pra pensar onde fica a moto do entregador que sobe até o seu apartamento? Ou se a sua rua tem local adequado para a entrega enquanto eles te esperam? E quanto aos mototaxistas, que sequer tem seu espaço de trabalho regulamentado? Esses são só alguns dos questionamentos sobre o trabalho das categorias que pararam as capitais do país no ano passado, com justas reivindicações. Precisamos regulamentar e proporcionar direitos e melhores condições de trabalho! Nosso mandato se comprometeu a estar atento e fazer o que for possível para que Niterói seja referência de condições de trabalho para os mototaxistas e os entregadores.(Postagem no Instagram da Vereadora Walkiria Nitcheroy)

O texto da vereadora em sua rede social chama a atenção para questões que foram trazidas pelo grupo de manifestantes niteroienses. Uma delas é a dificuldade que os entregadores possuem para encontrar locais em que possam estacionar suas motos, seja nos momentos em que vão entrar nos prédios para entregar ou mesmo quando precisam esperar o pedido ficar pronto no restaurante. Outro ponto importante que foi apresentado está relacionado a atuação da Niterói Presente, programa custeado pela prefeitura a fim de “contribuir com o aumento do policiamento na cidade”⁷. Segundo os entregadores, as blitzes dos Policiais

⁷No Programa Niterói Presente os Policiais Militares credenciados para essa função atuavam em bairros da cidade, atualmente o governador do Estado do Rio de Janeiro extinguiu o programa substituindo-o por um outro programa. <http://www.niteroi.rj.gov.br/index>.

Militares financiados por esse programa costumam atuar parando, em sua maioria, aqueles que estão pilotando com baú ou bag de entrega em sua moto. Quando são parados, as entregas dos pedidos se atrasam e, por consequência, os aplicativos de delivery punem os entregadores pela demora para entregar ao cliente. Segundo informado pelos entregadores entrevistados, uma das punições mais comuns das plataformas é o bloqueio para entregas por tempo indeterminado. Para reverter essa situação cabe ao entregador entrar em contato com seus superiores por meio da plataforma, tentando explicar e provando o imprevisto que o fez atrasar na entrega.

No caso do protesto que aconteceu em Niterói, as necessidades e pedidos dos mototaxistas se somaram às causas dos entregadores e motoboys. Esse grupo, por sua vez, questionava a fixação dos pontos na cidade e a realização de uma tabela de preços única. Desde 2015 existe uma lei aprovada na Câmara de Vereadores de Niterói regulamentando o serviço de moto táxi (Lei nº 3163/15). Como enfatiza Rocha (2020) em sua tese, apesar de muitos mototaxistas serem a favor da implementação dessa lei, existem resistências quanto à aspectos da lei e as suas exigências já eram bastante discutidas pela categoria desde antes da pandemia. Uma parte dos mototaxistas de Niterói acreditava que essa legislação ajudaria a desconstruir os estereótipos associados a seu afazer e, com isso, auxiliaria no reconhecimento do trabalho enquanto um valor moral central na identidade desses agentes. Como a autora pode analisar, os mototaxistas acreditavam que por conta de seu serviço não ser regularizado era comum que seu trabalho fosse associado a categorias de acusação, tais como, "ilegalidade", "marginalidade" e "criminalidade". Por isso, encontramos suas críticas a algumas das exigências impostas pela legislação, muitos deles gostariam de ter seu trabalho formalmente regulamentado para desconstruir essa imagem exógena que lhes é atribuída .

Entretanto, para além das questões que estão relacionadas com as especificidades de Niterói, as solicitações dos manifestantes, como mostra a reportagem do jornal A Tribuna, do dia 24 de março de 2021, enfatiza que às suas demandas se somam problemas e dificuldades que entregadores de aplicativos sofrem diante da precariedade que lhes é imposta pelo trabalho agravadas pela pandemia de COVID-19

Mais uma vez os entregadores de delivery de Niterói estão pedindo ajuda das empresas em que prestam serviços e também da administração municipal⁸. Os

⁸ Recentemente a Prefeitura do Rio lançou o app de entregas 'Valeu'. "A Prefeitura do Rio de Janeiro lança nessa segunda-feira (28) o aplicativo de delivery "Valeu", que tem como proposta oferecer serviços de entrega de refeições sem taxas de entrega (caso o pedido custe até R\$ 100) ou com taxas abaixo do mercado. Além disso, a ideia também é remunerar melhor os entregadores; eles receberão R\$ 7 por cada entrega de até R\$ 100 e, quando a compra ficar acima desse preço, 2% do valor total" O secretário municipal de Fazenda e Planejamento, Pedro Paulo Carvalho Teixeira, disse em entrevista ao jornal O Globo que o app também não cobrará taxas dos gestores dos restaurantes — dentro do limite de R\$ 100. Isso porque a ideia é estimular o setor de serviços e, de acordo com fontes do mercado, essa taxa pode corresponder a até 28% do valor do pedido. Com isso, a Prefeitura do Rio busca competir com os

‘motoboys’ pedem mudanças nas taxas de entrega, assistência em caso de acidentes e até a inclusão da categoria nos programas assistenciais para receberem auxílio emergencial da cidade. Para chamar atenção dessas e outras causas cerca de 50 entregadores fazem uma manifestação nessa manhã (23) pelas ruas da cidade e estão seguindo para a frente da Prefeitura de Niterói. Eles pedem a mudança na taxa de entrega, sobretudo pelo aumento do preço do combustível que está em alta; assistência em casos de acidentes e danos com material de trabalho; expansão de auxílio emergencial para a categoria, além de pontos fixos para estacionamento na cidade e o fim repressão da guarda municipal durante as blitz. ((MORAIS, 2021, Grifos nossos))

Em todas as entrevistas que realizamos os pontos destacados na reportagem estiveram presentes. Para os entregadores com quem conversamos o valor das taxas de entrega era considerado baixo diante do gasto que cada trabalhador precisa desembolsar para a manutenção do seu meio de trabalho (seja ele moto ou bicicleta, ou automóvel). Problemas como a falta de lugares de apoio para os entregadores, em que seja possível descansar, ir ao banheiro e fazer refeições, foram ressaltados por uma das entregadoras. Para contornar essa dificuldade ela contou que recorrem a banheiros públicos de shopping e a “boa vontade” de alguns donos de restaurantes que permitem que esses trabalhadores e trabalhadoras utilizem seus estabelecimentos.

A situação dos trabalhadores de plataforma em aplicativos que observamos em Niterói expõe, num primeiro momento, os riscos inerentes que trabalhadores do setor informal⁹, isto é, não são reconhecidos pela Consolidação das Leis Trabalhistas (CLT), mas não é só isso. Sobejamente estudada-, a definição da categoria “informalidade” não é algo que é determinado apenas por lei, está relacionada aos grupos de trabalhadores não integrados a processos produtivos. Machado da Silva (2002) é um autor que em seus estudos apontou que a

principais aplicativos de entrega que hoje dominam o mercado, como iFood e Rappi — uma vez que o Uber Eats não oferece mais atendimento no Brasil para entregas de refeições. Comparativamente, após um protesto dos entregadores, o iFood anunciou uma nova tabela de pagamentos à categoria: R\$ 6 por entrega, além de remuneração extra de R\$ 1,50 por quilômetro percorrido (o que não está previsto no sistema da Prefeitura). <https://www.tecmundo.com.br/mercado/236150-prefeitura-rio-lanca-app-entregas-valeu-desafia-ifood.htm>

⁹ no que se refere ao trabalho informal no Brasil, ‘muitos têm trabalhado em empregos inseguros, como mensageiros, faxineiros e motoristas, por um longo tempo antes do advento das plataformas de trabalho digital. Todavia os últimos anos tem testemunhado a erosão adicional da provisão pública de seguridade social, educação, saúde, e direitos trabalhistas, abrindo caminho para o modelo de economia plataformizada algorítmicamente gerenciado do trabalho inseguro cada vez mais generalizado. Howson, K.et al.(<https://fair.work>) ‘Just because you don’t see your boss, doesn’t mean you don’t have a boss’: Covid19 and Gig Worker Strikes across Latin America in Focus IMPACTS OF COVID-19 ON WORK AND THE CHALLENGE FOR UNION jan.2021 <https://ictur.org/pdf/IUR273.pdf> Acesso em 28de julho de 2021 - tradução livre das autoras. <https://g1.globo.com/economia/noticia/2020/07/01/entregadores-de-aplicativos-fazem-manifestacoes-pelo-pais.ghtml> Acesso em 16 de julho de 2021

“informalidade” foi uma categoria cognitiva que surgiu na década de 1960 e que, até os anos 1980, possuiu um papel catalisador importante dentro do meio acadêmico que a representava enquanto um meio de crítica ao modelo neoliberal de economia e suas consequências para a realidade brasileira (MACHADO DA SILVA, p.82). Entretanto, devido a sua generalização e uso comum no meio público, a categoria perdeu essa substância analítica e começou a ser substituída pelo par “empregabilidade/ empreendedorismo”. As novas categorias surgem esvaziadas do sentido crítico que a noção de “informalidade” teve durante muito tempo. Ao contrário, a noção de “informalidade” passa a dar um tom de domesticação para construção de uma cultura do trabalho adaptada ao desemprego, ao risco e à insegurança. o trabalho de Luiz Antonio Machado da Silva aqui citado por nós é uma referência fundamental para estudar e entender informalidade no Brasil.

Manifestações da categoria em outros lugares do Brasil

Destacamos outras reportagens de protestos de trabalhadores de aplicativo em outras cidades do país a fim de dar continuidade à argumentação. Em julho de 2020, quando havia pouco mais de quatro meses dos primeiros casos de COVID-19 no Brasil, aconteceram as primeiras manifestações de entregadores em diversas cidades brasileiras. De acordo com uma reportagem do jornal G1, publicada no primeiro de julho desse ano, nessa mesma data haviam ocorrido protestos no Distrito Federal, Aracaju (SE), Belo Horizonte (MG), Campinas (SP), São Paulo (SP), Recife (PE), Rio de Janeiro (RJ), Salvador (BA), Teresina (PI), Maceió (AL), Goiânia (GO), Rio Branco (AC), Belém (PA)¹⁰. Ainda de acordo a matéria, as pautas de reivindicações abordavam os seguintes itens:

“aumento do valor recebido por quilômetro rodado; aumento do valor mínimo de cada entrega, que é independente da distância percorrida e do tempo gasto pelo entregador (esse valor é fixado por cada empresa); fim do que os entregadores consideram bloqueios indevidos, quando eles são bloqueados dos aplicativos sem saber o motivo; e auxílio pandemia (equipamentos de proteção individual - EPIs - e licença).”

Quase dois anos após as primeiras manifestações, os protestos continuam ocorrendo e as reivindicações continuam parecidas. As primeiras conquistas dos trabalhadores ocorreram no âmbito das leis municipais, quando foram aprovadas as primeiras legislações obrigando as empresas de aplicativo a fornecerem EPIs para os entregadores enquanto ocorrer a pandemia de

¹⁰Entregadores de aplicativos fazem manifestações pelo país. G1, 01 de jul de 2020. Disponível em: <https://g1.globo.com/economia/noticia/2020/07/01/entregadores-de-aplicativos-fazem-manifestacoes-pelo-pais.ghtml> Acesso em 16 de julho de 2021

COVID-19. Em Niterói, a lei nº 3517/20 foi aprovada em 3 de julho de 2020, dois dias depois do primeiro protesto nacional da categoria também ocorrido na cidade.

As manifestações em diferentes partes do Brasil faltaram à visibilidade dos aplicativos de entrega. A empresa IFOOD, por exemplo, em sua página virtual, possui um link dedicado a expressar quais são as medidas que tomaram. De acordo com a própria empresa:

“o IFOOD desenvolveu solução que permite a distribuição de kits de proteção individual, compostos de 500 ml de álcool em gel, 4 máscaras reutilizáveis e materiais informativos, para os entregadores que utilizam a sua plataforma sem a necessidade de aglomerações de pessoas¹¹.

Para os entregadores de aplicativo e motoboys, pouca coisa parece ter modificado depois das primeiras manifestações de julho de 2020. O jornal Correio Brasiliense realizou uma reportagem no dia 17 de março de 2021 em que podemos observar um pouco mais da realidade que parece ser comum em outros locais do país:

Na última quarta-feira (17/3) cerca de 2 mil motoristas de aplicativos protestaram pelo pagamento de reajustes no valor pago para categoria. No entanto, os condutores, longe de terem alcançado um retorno positivo, relatam o que chamam de “retaliação” de uma das empresas, a Uber. Segundo relatos, ela diminuiu, nesta quinta-feira (18/3), a taxa mínima de viagem de R\$4,45 para R\$ 4,10. O líder do movimento no DF, Manoel Scooby, avalia que a ação pretende desunir a categoria. “Estão afrontando o pessoal da liderança para que os motoristas não tenham união para ir às ruas ou lutar por seus direitos. Querem que os motoristas tenham medo de se manifestar”, disse. Quem percebeu a diferença no valor pago foi Iedo Souza, 29 anos, morador de Águas Lindas. “Quando eu finalizei a viagem eu levei um susto. Fiquei me perguntando que história era essa da gente fazer manifestação e eles baixarem ainda mais os preços. Estamos sendo praticamente escravos”, Iedo conta que compartilhou o print do valor no grupo de motoristas e, ao longo do dia, foram surgindo mais relatos de taxas mínimas abaixo do preço pago até a última quarta-feira (17/3). “Pelo menos até agora, as demais taxas não baixaram, somente essa de preço mínimo por viagem. Mas é difícil de acreditar, até pensei que era um erro do computador, mas realmente a empresa fez isso”, lamenta. Em nota, a Uber explicou que houve uma falha técnica que reduziu o “repasso mínimo das viagens em Brasília para motoristas parceiros de R\$ 4,45

¹¹Entretanto, apesar de mensagens como essa, em janeiro de 2021 o PROCON do Estado de São Paulo notificou as empresas de serviços de entrega (dentre elas, IFOOD, Loggi, Rappi e UBER EATS) a explicar quais medidas de higiene e preventivas contra COVID-19 estão sendo tomadas. As empresas deveriam explicar quantos materiais de EPI foram fornecidos aos entregadores, quais orientações e treinamentos eles receberão e a quantidade de entregadores de possuem cadastrados. <https://institucional.ifood.com.br/nossa-entrega/distribuicao-alcool> Acesso de 10/07/21

para R\$ 4,10 durante cerca de 36 horas. O problema já foi corrigido, e a Uber já enviou o ressarcimento devido aos motoristas parceiros".

Na voz de Iedo, um motorista que trabalha há um ano e cinco meses como motorista de aplicativo, os motoristas de aplicativos, como UBER, 99 e assemelhados todos sofrem formas de exploração

Se o aplicativo seguisse o aumento de gasolina não haveria problema, a questão é que a gasolina aumenta e o preço pago para a gente cai, não tem como sobreviver desse jeito. *Além disso, somos ignorados, se o governo quisesse nos ajudar ele conseguiria, mas ele não se importa*".(ERES, 2021, grifos nossos)

Além de problemas relacionados ao aumento do preço da gasolina, outra reclamação corriqueira realizada pelos trabalhadores é denominada como “bloqueio branco”. Nessas situações, o entregador é punido pelo aplicativo e, por isso, passa a não ser mais chamado para fazer entrega. Quem passou por isso, por exemplo, foi Paulo Lima, conhecido popularmente como Galo, um dos fundadores do movimento “entregadores antifascistas”. Uma reportagem do jornal “El país”, por exemplo, publicada em junho de 2020, descreve com detalhes momentos importantes da trajetória do entregador:

(...)A gota d'água para Galo foi o dia 21 de março, seu aniversário, quando o pneu da moto furou, e ele não pôde concluir uma entrega. Foi bloqueado pelo aplicativo para o qual prestava serviço. “Foi quando pensei ‘chega, mano, vou denunciar esses caras aí’. Eles não explicam por que te bloqueiam, te mandam ler o contrato e dizem que não têm que explicar nada, não”, conta ele. Passou a fazer entregas por conta própria para clientes que têm seu celular, até porque a maioria dos aplicativos o bloqueou.

A partir do que aconteceu com ele, Galo criou um abaixo-assinado, ainda em março de 2020, exigindo que os aplicativos disponibilizem aos trabalhadores um kit higiene e café da manhã, almoço e jantar. A reportagem do jornal El País também traz uma fala do entregador que pode ser importante para nossas reflexões:

A revolução industrial suprimiu empregos e a uberização suprime direitos. A proposta desses aplicativos é a concretização da proposta fascista que Bolsonaro usou para se eleger: mais empregos, menos direitos. Tem um batalhão de entregadores nas ruas, todos sem direitos

Galo utiliza a expressão “uberização” relacionando a dificuldade de acesso a direitos que dele e de seus colegas entregadores. Entretanto, como sinalizam autores como Ludmila Abílio(2018, 2020,2021), Jose Dari Krein(2018,2020),Tom Slee(2017), Ricardo Antunes(2020), entre essa categoria não se restringe à empresa UBER ou a plataformas digitais. Para Krein e Abílio em seminário online na Semana de Economia da Unicamp em agosto de 2020.

A informalidade era pensada como exceção, algo residual ou às margens , contudo, a partir dos anos 1990, como já observado, essa perspectiva está matizada , o trabalho informal não é residual, ao contrário ele é conectado. (...)após as reformas do trabalho podemos dizer que o trabalho intermitente, é uma informalização do trabalho formal.[...] na informalidade do tempo da uberização, o trabalho encontra-se desprovido de direitos e não conta sequer com as garantias de sua remuneração. Entende-se por isso uma relação degradada de trabalho com formas de gerenciamento do trabalho muito pouco claras e que não permitem controle de nada ao trabalhador.” (KREIN,ABILIO, SE-20 Unicamp, 2020)

Como pudemos observar, nos últimos anos o tema das transformações no trabalho retomou um lugar nas ciências que estudam o trabalho humano, aportando contribuições sobre a noção de “uberização” e a sua ampliação no entendimento maior dos vários tipos de trabalhos em plataformas digitais.

O trabalho em plataforma é uma nova forma de emprego que surgiu na última década. Nesta forma de trabalho, a infraestrutura digital facilita a correspondência entre a demanda e a oferta de serviços específicos e organiza seu desempenho por meio de diretrizes, avaliações de clientes, governança algorítmica e outros mecanismos. A escala, o ritmo e o volume desse fenômeno emergente adicionaram novo impulso às discussões em diversas áreas do direito, incluindo direito público, antitruste, tributário e de TI. Diante das tendências concomitantes que estão remodelando o mercado de trabalho (globalização, terceirização e flexibilização, para citar apenas alguns), os múltiplos desafios que a transformação digital coloca também reacenderam disputas acaloradas sobre questões cruciais como (i) a adequação dos métodos tradicionais para definir o status jurídico dos trabalhadores; (ii) o escopo supostamente estreito da aplicação das normas trabalhistas; e (iii) se os paradigmas trabalhistas e previdenciários existentes podem se adaptar às mudanças no mercado de trabalho. (Tradução livre das autoras) Aloisi, 2020.

As análises sobre as consequências econômicas, jurídicas, políticas e sociais relacionadas a forma de exploração neoliberal, que procura individualizar as novas formas de

produção e controle da vida, da produção e do mercado, apontam desde décadas atrás disputas relativas ao entendimento do papel da seguridade social e dos direitos dos trabalhadores e trabalhadoras.

Considerações Finais

Entendemos que academicamente, a palavra “uberização” se aplica a entender alguns usos e sentidos que a noção de informalidade já teve, como foi apontado por Machado da Silva (2002). Como observado, o contexto que motoboys, mototaxistas e entregadores de aplicativos vivem em Niterói possui aproximações com a realidade de outros trabalhadores dessa categoria no Brasil e que obteve maior destaque, com as pautas e protestos organizados pelos entregadores de plataforma. Essa realidade não é única e exclusivamente por conta da pandemia de COVID-19. Em nossas percepções, as semelhanças quanto às limitações em relação ao uso do espaço público e a dificuldade ao acesso a direitos está relacionada com as definições e reflexões que Pires (2017) vem realizando quanto a noção de precariedade. Em seus estudos, observando a ocupação de ambulantes e camelôs, a dimensão de precário criticada pelo autor trata de percepções que relacionam precariedade a modalidades de predestinação com limitações permanentes econômicas e de direitos e de quando essa precariedade está associada aos valores materiais e simbólicos representados por meio das desigualdades jurídicas as quais eles são expostos em sua existência cotidiana (PIRES, 2019).

A retomada de uma reflexão mais crítica sobre a noção de informalidade (Machado da Silva, 2002), principalmente, em face à hegemonia dos modelos neoliberal de economia, política e pensamento social em suas consequências para a realidade brasileira revigorou o interesse de estudos e pesquisas empíricas sobre a conjugação de formas anteriores e recentes de superexploração do trabalho e de resistência e mobilização de trabalhadores e trabalhadoras. Entendemos, pois, que as questões levantadas no protesto em Niterói e nas reportagens que destacamos sobre outras localidades do Brasil enfatizam não somente as péssimas condições de trabalho, mas ressaltam o caráter das desigualdades de direitos e interesses que marca a sociedade brasileira. Mais uma vez, a precariedade vivida pelos trabalhadores brasileiros está claramente pautada pela sensibilidade jurídica de nossa sociedade, cujas regras são aplicadas particularizadamente a diferentes sujeitos por distintas autoridades. De tal forma que os agentes do Estado responsáveis pelo controle do espaço urbano não necessariamente enxergam os entregadores, motoboys e mototaxistas como indivíduos que possuem direitos (Kant de Lima, 2019). Superar o desafio de se construir um espaço público produzido e negociado por todos faz parte da luta desses trabalhadores e da sociedade na construção de políticas públicas de trabalho e inclusão, ou o que isso signifique nos dias de hoje no Brasil.

Procuramos por meio da narrativa desses eventos trazer a luz as (não) soluções de política, agendas, e projetos urbanos relativos à questão da regulação e organização do trabalho de entregadores e motoristas de aplicativos em Niterói-RJ no contexto pandêmico. Ao sensibilizarmos-nos por estudos como esse e pelas narrativas com repertórios de projetos (nacionais e internacionais) buscamos perceber mudanças significativas que identificam novas propostas de resistência a um cotidiano comum de conflitos, demandas e dificuldades. Nas intenções de construção participativa de interação entre os grupos e a sociedade, as *novas* categorias de trabalhadores precários estão apontando que a busca pelos caminhos da visibilidade, promovem reflexão e discussão sobre formas de pertencimento e compartilhamento do espaço público, não só no mundo do trabalho e direitos do trabalho, na convivialidade e direitos fundamentais.

A informalidade e suas representações como condições estruturantes da organização da sociedade e do mercado de trabalho no Brasil após as consecutivas vitórias das reformas ultraliberais sociais e trabalhistas, frente ao agigantamento da economia das plataformas em nosso país, reiteram práticas e estratégias de uma nova precarização do trabalho.

As novas propostas de cooperativas têm uma importância ressignificada quando sugerem ondas de resistências de diferentes categorias de trabalhadores e trabalhadoras cujas vidas tornaram-se quase impossíveis a partir da conjuntura pandêmica. As condições de trabalho e reprodução da vida dos entregadores de apps em motocicletas, carros ou bicicletas mostram movimentos iniciados por experiências coletivas, e nesse sentido, muitos foram acompanhados em suas discussões pelo governo municipal; havendo inclusive proposta do governo como ofertador da plataforma de compartilhamento de serviços.

O caráter mutante da precarização do trabalho ao longo dos últimos anos nos países do hemisfério norte e sul, adensado durante a pandemia da SARS2covid 19, mostrou que economia da plataformização, ou "uberização" conhecida às vezes como *gig economy*, não é a "viração" tal como tradicionalmente vivida no Brasil-precário, informalizado que manteve gerações na desigualdade, iniquidade, injustiça social e precariedade. A informalidade e suas representações como condições estruturantes da organização da sociedade e do mercado de trabalho no Brasil, após as consecutivas vitórias das reformas ultraliberais sociais e trabalhistas, frente ao agigantamento da economia das plataformas em nosso país reiteram práticas e estratégias de uma nova modalidade de precarização e informalidade do trabalho. Para as pesquisadoras-autoras as atuais mobilizações indicam uma transcendência da luta pela regulamentação das leis e proteção ao trabalho. As questões normativas e legislativas (levantamento de leis e portarias) estão ainda aquém em todos os sentidos da clareza que as novas categorias possuem sobre si mesmas, suas formas de organização de trabalho e sobre seu próprio ofício

Referências Bibliográficas

Abílio, L. C. (2020). Uberização: a era do trabalhador just-in-time?. *Estudos avançados*, 34, 111-126.

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

Abílio, L. C., de Almeida, P. F., Amorim, H., Cardoso, A. C. M., da Fonseca, V. P., Kalil, R. B., & Machado, S. (2020). Condições de trabalho de entregadores via plataforma digital durante a Covid-19. *Revista Jurídica Trabalho e Desenvolvimento Humano*, 3.

Aloisi, Antonio. A thematic working paper for the annual conference of the European centre of expertise (ECE) in the field of labour market policies: Exploring ways to improve working conditions of platform workers: the role of EU labour law ICF GU nov 2020 1-20

Antunes, Ludmila. R., Reestruturação produtiva e sistema bancário: impactos no movimento sindical bancário nos anos 90. Tese (Doutorado em Ciências Econômicas) - Instituto de Economia/UNICAMP. Campinas, p. 270. 2001.

Antunes, Ludmila, Amaral Rocha, Talitha Miriam. Sobre regulação e organização do trabalho de entregadores e motoristas de aplicativos em Niterói-RJ no contexto pandêmico ; proposta de análise de um cotidiano de conflitos, demandas e dificuldades. VII encontro Nacional de Antropologia do Direito encontro virtual agosto de 2021 .
https://www.enadir2021.sinteseeventos.com.br/simposio/view?ID_SIMPOSIO=193

Antunes, Ludmila , Ferraz, Marina, Krugel Carolina -Percepções sobre os fenômenos da informalidade e seus pares precarização e flexibilização : uma análise em construção sobre o trabalho nas plataformas digitais no contexto brasileiro in Elói Martins Senhoras(org) Paradigmas da administração: Princípios e contextos ed. Atena e-book maio 2022 cap 6
<https://doi.org/10.22533/at.ed.4522202056Os>

Barbosa Martins, Luciane; Antunes, Ludmila ; Pinho, Esther; Lopes, Evelyn. Tecnologias sociais, seus usos e significados: a experiência do Catálogo de Tecnologias Sociais da Universidade Federal Fluminense. *TECHNO REVIEW. Revista Internacional de Tecnología, Ciencia y Sociedad*, v.8, p. 97-109, 2019.

Ghoshi, Jayati. Nunca fomos tão desiguais. *Outras Palavras*, maio 2020
<http://www.ihu.unisinos.br/78-noticias/599126-nunca-fomos-tao-desiguais> Acesso 28/07/2021

Howson, K. Ustek-Spilda F, Grohmann, R. Salem, N. Carelli, R. Abs, D. Salvagni, J. Graham, M. Belen Balbornoz, M. Chavez, H. Arriagada, A. and Bonhomme, M.(<https://fair.work>) ‘Just because you don’t see your boss, doesn’t mean you don’t have a boss’: Covid19 and Gig Worker Strikes across Latin America in Focus IMPACTS OF COVID-19 ON WORK AND THE CHALLENGE FOR UNION jan.2021 <https://ictur.org/pdf/IUR273.pdf> Acesso em 28de julho de 2021 -

Humano. Campinas, Edição Especial – Dossiê Covid-19, p. 1-21, jun/2020. Disponível em: <http://revistatdh.org/index.php/Revista-TDH/article/view/74/>. Acesso em: 20 fev.2021

Kant De Lima, Roberto. A polícia da cidade do Rio de Janeiro: seus dilemas e paradoxos. Rio de Janeiro: Lumen Júris, 2019.

Krein, J. D., Abílio, L. C., Freitas, P., Borsari, P., & Cruz, R. (2018). Flexibilização das relações de trabalho: insegurança para os trabalhadores. Flexibilização das relações de trabalho: insegurança para os trabalhadores.

Krein, J.Dari. Revista do Tribunal Regional do Trabalho da 15ª Região, n. 52, 2018. https://juslaboris.tst.jus.br/bitstream/handle/20.500.12178/141969/2018_krein_jose_dari_flexibilizacao_relacoes. Acesso em 28 de julho de 2021

Labronici, R. B. (2021). ANTUNES, Ricardo (org.). 2020. Uberização, trabalho digital e indústria 4.0. São Paulo: Boitempo. 333 pp.

Morais, Raquel. Manifestação dos entregadores de delivery em Niterói, Atribuna, 23 de mar de 2021. Disponível em: <https://www.atribunarj.com.br/manifestacao-dos-entregadores-de-delivery-em-niteroi/23032021/> acesso em 05 de maio de 2021

Oliveira, Joana. Galo lança a revolução dos entregadores de aplicativo. Essenciais na pandemia, invisíveis na vida real, El País, 28 de junho de 2020. Disponível em: <https://brasil.elpais.com/brasil/2020-06-28/galo-lanca-a-revolucao-dos-entregadores-de-aplicativo-essenciais-na-pandemia-invisiveis-na-vida-real.html> Acesso em 20 de julho de 2021

Peres, Edis Henrique. Após protesto, motoristas dizem que Uber reduziu valor da taxa mínima, Correio Braziliense, 19 de mar de 2021. Disponível em: <https://www.correiobraziliense.com.br/cidades-df/2021/03/4912721-apos-protesto-motoristas-dizem-que-uber-reduziu-valor-da-taxa-minima.html>. Acesso em 05 de maio de 2021

Santana, M.; Antunes, A.A pandemia da uberização e a revolta dos precários <https://diplomatique.org.br/a-pandemia-da-uberizacao-e-a-revolta-dos-precarios> 30 de abril de 2021

Slee, Tom. Uberização: a nova onda do SLEE, Tom. Uberização: a nova onda do trabalho precarizado. São Paulo: Editora Elefante, 2017. 320 p

Trovão, Cassiano J B. ; ARAUJO, Juliana B. Reformas trabalhistas, flexibilização e novas formas de contratação : impactos sobre o mercado de trabalho no brasil até 2019 RBEST/ BJSLEv2 2020 CESIT-UNICAMP pp1-38