



**UNIVERSIDADE ESTADUAL DE CAMPINAS
INSTITUTO DE FILOSOFIA E CIÊNCIAS HUMANAS**

EDUARDO JOSÉ REZENDE PEREIRA

**NA CORRIDA PELA REPRESENTAÇÃO SINDICAL:
O CASO DOS ENTREGADORES E DOS MOTORISTAS
POR APLICATIVOS EM SÃO PAULO**

**CAMPINAS
2022**

EDUARDO JOSÉ REZENDE PEREIRA

**NA CORRIDA PELA REPRESENTAÇÃO SINDICAL:
O CASO DOS ENTREGADORES E DOS MOTORISTAS
POR APLICATIVOS EM SÃO PAULO**

Dissertação apresentada no Instituto de Filosofia e Ciências Humanas da Universidade Estadual de Campinas como parte dos requisitos exigidos para obtenção do título de Mestre em Ciência Política.

Orientadora: PROFA. DRA. ANDRÉIA GALVÃO

ESTE TRABALHO CORRESPONDE À
VERSÃO FINAL DA DISSERTAÇÃO
DEFENDIDA PELO ALUNO
EDUARDO JOSÉ REZENDE PEREIRA,
E ORIENTADA PELA PROFA. DRA.
ANDRÉIA GALVÃO.

**CAMPINAS
2022**

FICHA CATALOGRÁFICA

Universidade Estadual de Campinas (Unicamp)
Biblioteca do Instituto de Filosofia e Ciências Humanas (IFCH)
Paulo Roberto de Oliveira – CRB 8/6272

P414n Pereira, Eduardo José Rezende, 1996-
Na corrida pela representação sindical : o caso dos entregadores e dos motoristas por aplicativos de São Paulo / Eduardo José Rezende Pereira. –Campinas, SP : [s.n.], 2022.

Orientador: Andréia Galvão.
Dissertação (mestrado) – Universidade Estadual de Campinas, Instituto de Filosofia e Ciências Humanas.

1. Sindicalismo. 2. Organização. 3. Precarização. 4. Trabalho. 5. Uberização. 6. Uber (firma). I. Galvão, Andréia, 1971-. II. Universidade Estadual de Campinas. Instituto de Filosofia e Ciências Humanas. III. Título.

Informações para Biblioteca Digital

Título em outro idioma: In the race for union representation : the case of delivery and drivers by applications in São Paulo

Palavras-chave em inglês:

Syndicalism

Organization

Precariousness Work

Uberization

Uber (firm)

Área de concentração: Ciência Política

Titulação: Mestre em Ciência Política

Banca examinadora:

Andréia Galvão [Orientador]

Armando Boito Junior

Ana Cláudia Moreira Cardoso

Data de defesa: 24-02-2022

Programa de Pós-Graduação: Ciência Política

Identificação e informações acadêmicas do(a) aluno(a)

- ORCID do autor: <https://orcid.org/0000-0001-5793-251X>

- Currículo Lattes do autor: <http://lattes.cnpq.br/3848510860452930>



**UNIVERSIDADE ESTADUAL DE CAMPINAS
INSTITUTO DE FILOSOFIA E CIÊNCIAS HUMANAS**

A comissão julgadora dos trabalhos de defesa da dissertação de mestrado, composta pelas professoras doutoras e pelo professor doutor a seguir descritos, em sessão pública realizada de forma remota, em 24 de fevereiro de 2022, às 14h, considerou o candidato Eduardo José Rezende Pereira **aprovado**.

Profa. Dra. Ana Cláudia Moreira Cardoso

Prof. Dr. Armando Boito Junior

Profa. Dra. Andréia Galvão (presidente)

A ata de defesa com as respectivas assinaturas dos membros encontra-se no Siga/Sistema de Fluxo de Dissertações/Teses e na Coordenaria do Programa de Pós-Graduação em Ciência Política do Instituto de Filosofia e Ciências Humanas.

AGRADECIMENTOS

A vaga no programa de pós-graduação, a urgente ligação em uma manhã e a solicitação do envio imediato dos documentos para a matrícula fizeram com que a chegada ao mestrado na Unicamp fosse uma grande surpresa. As inseguranças por novamente a vida mudar seus rumos, e o carinho daqueles ao meu redor, me inundaram naquelas horas de hesitação. O aceite e o amparo da orientação, a inserção em um qualificado grupo de pesquisa, os encontros com outros pesquisadores e pesquisadoras da área e as aulas virtuais com colegas e inspiradores e inspiradoras docentes, me fizeram ter a certeza de que havia tomado a melhor decisão.

Por conta da pandemia da Covid-19 — que atingiu milhares de vidas brasileiras de modo irresponsavelmente incontrolado por nossos governos — não pude conviver presencialmente com os meus e as minhas colegas e docentes. E por também ter vindo de outra instituição de ensino superior, não conheci as bibliotecas, as salas de aula, os laboratórios e a experiência cultural, acadêmica e política da Unicamp. Foi numa tarde de dezembro, somente no nono mês do mestrado, com máscara no rosto e o refil de álcool gel nas mãos, que caminhei pelos arredores vazios do IFCH e reconheci os cantos e as palavras de seus prédios. Ali, refleti sobre a inesperada e curiosa forma como todo esse processo se deu — como, na realidade, tudo sempre se deu, desde a ida ao Sul.

O presente trabalho foi realizado com apoio da Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior - Brasil (CAPES) – Código de Financiamento 001.

Agradeço à minha mãe, Marlene, por seu carinho gigante, e pela persistência em me fazer amar as palavras — algo central em minha formação humana e profissional —; e ao meu pai, João, operário em construção, pelo exemplo de solidariedade e de fé na humanidade. Sem o amparo de vocês, e, em especial, o incentivo durante os meses de convívio na quarentena, muito do que vivi nesse curto trajeto teria sido diferente. Neste sentido, também agradeço à Má, ao tio Edu, ao João Pedro e ao Mané, meu Avôhai.

À minha orientadora, Andréia Galvão, por toda inspiração e amparo. Me lembro quando conversamos pela primeira vez, em meados de 2017, após uma mesa sobre os impactos da reforma trabalhista, num evento em Araraquara. Aquelas rápidas palavras, e a disposição em continuar o diálogo por e-mail, anotado gentilmente em um papelzinho, me fizeram desejar ainda mais que um dia pudesse ter o meu trabalho sob a sua orientação.

À profa. Dra. Ana Cláudia Moreira Cardoso e ao prof. Dr. Armando Boito Jr., por participarem da banca de defesa da dissertação; e à profa. Dra. Ângela Maria Carneiro Araújo e Dra. Ludmila Costheck Abílio, pelas valiosas contribuições na qualificação.

Aos meus colegas e minhas colegas do MOB, por todas as trocas e contribuições nos últimos dois anos.

Aos dirigentes do SindimotoSP e do STATTESP, por terem aceitado participar das entrevistas remotas, e assim contribuírem com a pesquisa. Em especial ao Gerson, pelo envio de materiais do SindimotoSP; e ao Pio e Leandro, pela disposição em me receber na sede do STATTESP e me acompanhar durante a pesquisa de campo.

À Rafa e ao Luquinhas, pela convivência — quase sempre — afetuosa em nosso apartamento, e, também, pelas caminhadas mascarados, pelos cookies na Praça XV e os momentos de intensas descobertas e brilho nos olhos; ao Joelson, por todos os incentivos e horas dedicadas ao trabalho conjunto; e à Ana, por compartilhar, em nossos rápidos cafés, desabafos e expectativas sobre os rumos da vida adulta — trocar as noites com cervejas pelas tardes com café já diz muito sobre essa nova fase. Felizmente os lugares pelos quais passei me deram uma porção de amizades: nomeá-las todas seria tarefa difícil, mas sei que caibo, e que muitos e muitas cabem, nos bons pensamentos que nos abraçaram nesses tempos de isolamento social. Agradeço especialmente ao Elias, Malta, Neto, Catu, Danilo, Larissa e Arthur pelas palavras e afetos, sobretudo nos momentos de cansaços e incertezas. Talvez não saibam, mas seus olhares — mesmo que raros, distantes ou virtuais —, e generosidade, contribuíram para deixar as coisas mais leves lá no início.

Tempos muito difíceis marcaram essa ainda curta trajetória acadêmica. O golpe, a derrota estratégica imposta às forças progressistas e o devastado cenário colocado ao povo brasileiro, demonstram que aquelas políticas que pareciam ser tão estáveis — e que colocaram, inclusive, outros tantos filhos e filhas da classe trabalhadora nas universidades públicas —, podem ser desmoronadas num piscar de olhos, por meio de grandes, caros e muito bem articulados acordos nacionais. A luta é constante. Agradeço aos meus companheiros e minhas companheiras da Consulta Popular e do Levante Popular da Juventude de São Carlos, Campinas e São Paulo pela paciência na construção das tarefas diárias, por manterem viva a mística e a esperança em meu peito, e por carregarem o compromisso de se indignar e de recrutar outras pessoas indignadas rumo à mudança da realidade. A nossa convicção é aquilo belamente propagado nos versos de Galeano, de que coletivamente carregamos as chamas que alimentam a fogueira da vida. Fogueira essa que, com vontade e teimosia, um dia será capaz de incendiar o mundo à nossa volta.

“A satisfação intelectual não me basta... A ação me faz falta”.
Patrícia Galvão (Pagu), em “Uma autobiografia precoce”

“Um sistema de desvínculo: *Boi sozinho se lambe melhor...*
O próximo, o outro, não é seu irmão, nem seu amante. O
outro é um competidor, um inimigo, um obstáculo a ser
vencido ou a coisa a ser usada. O sistema, que não dá de
comer, tampouco dá de amar: condena muitos à fome de pão
e muitos mais à fome de abraços”.
Eduardo Galeano, em “O livro dos abraços”

“Essas pequenas inconveniências e indignidades, isso de
sempre ter que esperar, sempre ter que fazer tudo segundo a
conveniência dos outros, é algo inerente à vida da classe
trabalhadora. Há mil influências que pesam constantemente
sobre o trabalhador e o pressionam a assumir um papel
passivo. Ele não age; os outros é que agem sobre ele. Ele se
sente escravo de uma autoridade misteriosa e tem a firme
convicção de que ‘eles’ nunca vão lhe permitir fazer isso,
aquilo e aquilo outro. Certa vez, quando eu estava colhendo
lúpulo, perguntei aos outros suados colhedores (ganham
menos de seis pence por hora) por que não formavam um
sindicato. Imediatamente me responderam que ‘eles’ nunca
permitiriam. Quem eram ‘eles’?, perguntei. Ninguém sabia,
mas evidentemente ‘eles’ eram onipotentes”.
Eric Bleir (George Orwell), em “O caminho para Wigan Pier”

“As apostas na mesa não poderiam ser mais altas. Estamos
encarando um mundo cada vez mais perigoso sem nenhuma
garantia de que sairemos vencedores – mas isso não
significa que os pássaros não estejam cantando”.
Callum Cant, em “Delivery Fight! A luta
contra os patrões sem rosto”

RESUMO

Esta dissertação busca contribuir com o campo de estudos sindicais, e, em particular, com a ainda escassa bibliografia a respeito das formas de organização e resistência dos trabalhadores tipicamente precarizados. A análise se detém em dois casos: o SindimotoSP, sindicato reconhecido pelo Estado, que procura organizar os motoboys em regime CLT e os entregadores por aplicativos; e o STATTESP, sindicato não reconhecido pelo Estado, que objetiva se aproximar exclusivamente dos motoristas por aplicativos. Por meio do levantamento bibliográfico e de dados estatísticos sobre o mercado de trabalho brasileiro e sobre o trabalho por aplicativos, bem como da análise de materiais audiovisuais e de documentos de ambas as organizações sindicais, da realização de entrevistas com sindicalistas e trabalhadores e do estudo de campo, objetiva-se mapear e analisar quais as principais características de atuação desta fração do sindicalismo, bem como os principais desafios e potencialidades enfrentadas no atual contexto brasileiro, marcado por adversidades que aprofundam a histórica e estrutural condição de precariedade, tal como os impactos da crise econômica internacional, a chegada das empresas-aplicativo em meados de 2015, a reforma trabalhista de 2017, e a pandemia da Covid-19 desde 2020.

Palavras chave: Sindicalismo; Organização; Precarização; Trabalho; Uberização; Uber (firma).

ABSTRACT

This dissertation aims to contribute to the field of research on unionism, and, in particular, to the scarce bibliography on the forms of organization and resistance of typically precarious workers. The analysis focuses on two cases: SindimotoSP, a union made official by the State, which organizes formalized motoboys and app delivery workers; and STATTESP, an unofficialized union by the State, which seeks exclusively to organize app drivers. Through a bibliographic survey and statistical data on the Brazilian labor market and the working digital platforms, in general, as well as the analysis of documents and audiovisual materials from the two organizations, interviews with unionists and workers and ethnography, the objective is to map and analyze the main characteristics of this fraction of unionism, as well as the main challenges and potentialities they face in the current Brazilian context, marked by adversities that deepen the historical and structural condition of precariousness, such as the impacts the international economic crisis, the arrival of app-companies in mid-2015, the labor reform approved in 2017 and the Covid-19 pandemic since 2020.

Keywords: Syndicalism; Organization; Precariousness; Work; Uberization; Uber (firm).

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

Abcomm	Associação Brasileira de Comércio Eletrônico
AJD	Associação Juízes pela Democracia
AMASP	Associação dos Motoristas por Aplicativo de São Paulo
Apps	Aplicativos
CADE	Conselho Administrativo de Defesa Econômica
CESIT	Centro de Estudos Sindicais e de Economia do Trabalho
CET	Companhia de Engenharia de Tráfego
CF	Constituição Federal de 1988
CFC	Centro de Formação de Condutores
CGTB	Central Geral dos Trabalhadores do Brasil
CLT	Consolidação das Leis do Trabalho
CMUV	Conselho Municipal de Uso do Viário
CNPJ	Cadastro Nacional de Pessoa Jurídica
CNT	Confederação Nacional do Transporte
CNTT	Confederação Nacional dos Transportes Terrestres
Cofins	Contribuição para o Financiamento da Seguridade Social
Covid-19	Doença do coronavírus
CPI	Comissão Parlamentar de Inquérito
CSB	Central dos Sindicatos Brasileiros
CSP - Conlutas	Central Sindical e Popular – Conlutas
CTB	Código de Trânsito Brasileiro
CTB	Central dos Trabalhadores e Trabalhadoras do Brasil
CUT	Central Única dos Trabalhadores
DAS	Documento de Arrecadação do Simples Nacional
DEM	Partido Democratas

DF	Distrito Federal
DIEESE	Departamento Intersindical de Estatística e Estudos Socioeconômicos
DTP	Departamento de Transportes Públicos
DPVAT	Seguro de Danos Pessoais Causados por Veículos Automotores de Via Terrestre
EPI	Equipamento de Proteção Individual
Febramoto	Federação Brasileira de Motociclistas Profissionais
FENAMAB	Federação Nacional dos Motoristas de Aplicativos do Brasil
FENASMAPP	Federação Nacional dos Sindicatos de Motoristas por Aplicativo
FGTS	Fundo de Garantia do Tempo de Serviço
FS	Força Sindical
H1N1	Influenza A, ou gripe suína
IBGE	Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística
ICT	Índice de Condição de Trabalho
INSS	Instituto Nacional de Seguro Social
Intersindical	Central da Classe Trabalhadora
Intersindical	Instrumento de Luta e Organização da Classe Trabalhadora
IPEA	Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada
IR	Imposto de Renda
ISS	Imposto Sobre Serviços
MAB	Movimento dos Trabalhadores Atingidos por Barragens
MEI	Microempreendedor Individual
MMM	Marcha Mundial das Mulheres
MPT	Ministério Público do Trabalho
MTE	Ministério do Trabalho
MTST	Movimento dos Trabalhadores Sem-Teto

NCST	Nova Central Sindical dos Trabalhadores
OIT	Organização Internacional do Trabalho
OL	Operador Logístico
OMS	Organização Mundial da Saúde
PAS	Pesquisa Anual de Serviços
Patriota	Partido Patriota
PCdoB	Partido Comunista do Brasil
PDT	Partido Democrático Trabalhista
PIB	Produto Interno Bruto
PIS	Programa de Integração Social
PL	Partido Liberal
PMDB ou MDB	Partido do Movimento Democrático Brasileiro
PME	Pesquisa Mensal de Emprego
PNAD-Contínua	Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios – Contínua
PNMU	Política Nacional de Mobilidade Urbana
Podemos	Partido Podemos
PPB	Partido Progressista Brasileiro
PSB	Partido Socialista Brasileiro
PSD	Partido Social Democrata
PSDB	Partido da Social Democracia Brasileira
PSL	Partido Social Liberal
PSOL	Partido Socialismo e Liberdade
PT	Partido dos Trabalhadores
PV	Partido Verde
Republicanos	Partido Republicanos
SECSP	Sindicato dos Comerciários de São Paulo

SEDERSP	Sindicato das Empresas de Distribuição de Entregas Rápidas do Estado de São Paulo
SEDIJORE	Sindicato das Empresas Distribuidoras, Editoras, Vendedoras, Entregas Rápidas, de Jornais, Revistas e Outras Publicações Impressas ou em Versão Digital no Estado de São Paulo
SIMPI	Sindicato das Micro e Pequenas Indústrias do Tipo Artesanal do Estado de São Paulo
SINCAMESP	Sindicato do Comércio Atacadista de Drogas, Medicamentos Correlatos, Perfumarias, Cosméticos e Artigos de Toucador no Estado de São Paulo
SindiHotéis-SP	Sindicato de Hotelaria e Estabelecimentos de Hospedagem do Município de São Paulo e Região Metropolitana
Sindimotoristas	Sindicato dos Motoristas e Trabalhadores em Transporte Rodoviário Urbano de São Paulo
SindimotoSP	Sindicato dos Mensageiros, Motociclistas, Ciclistas e Mototaxistas Intermunicipal de São Paulo
SinditaxiSP	Sindicato dos Taxistas Autônomos de São Paulo
SINPRAFARMA	Sindicato dos Práticos de Farmácia e dos Empregados no Comércio de Drogas, Medicamentos e Produtos Farmacêuticos de São Paulo
STATTESP	Sindicato dos Trabalhadores com Aplicativos de Transportes Terrestres Intermunicipal do Estado de São Paulo
STF	Supremo Tribunal Federal
TRT	Tribunal Regional do Trabalho
UGT	União Geral dos Trabalhadores
UNE	União Nacional dos Estudantes

LISTA DE GRÁFICOS, TABELAS E QUADROS

Gráfico 1 - Desocupação no Brasil (2014 a 2021)	39
Tabela 1 - Produto Interno Bruto do Brasil (2018 a 2021)	39
Tabela 2 - Comparação de dados gerais e nacionais sobre a Uber (2021)	57
Tabela 3 - Dados disponibilizados pelas principais empresas-aplicativo que atuam no Brasil (2021)	63
Gráfico 2 - Total de trabalhadores cadastrados nas principais empresas-aplicativo que atuam no Brasil (2021)	64
Gráfico 3 - Abrangência territorial (por número de municípios) das principais empresas-aplicativo que atuam no Brasil (2021)	65
Quadro 1 - Ações realizadas pelo SindimotoSP e pelo STATTESP aos trabalhadores da base, aos trabalhadores associados e à sociedade	109
Quadro 2 - Relações políticas e trânsito institucional do SindimotoSP e do STATTESP.....	121
Quadro 3 - Principais demandas da base dos trabalhadores do SindimotoSP e do STATTESP	122
Quadro 4 - Batalhas judiciais provocadas pelo SindimotoSP e pelo STATTESP	124
Quadro 5 - O SindimotoSP e o STATTESP diante do debate da regulação do trabalho por aplicativos.....	131
Quadro 6 - Ações realizadas pelo SindimotoSP e pelo STATTESP com relação à pandemia da Covid-19	148
Quadro 7 - Pautas e características das mobilizações Breques dos Apps (2020), 2ª Paralisação dos Motoboys (2020) e É hora de reagir (2021)	163
Quadro 8 - Normativas de regulamentação da categoria profissional dos motoboys em São Paulo (1999-2007)	206

Quadro 9 – Projetos de lei apresentados na Câmara dos Deputados
e no Senado Federal acerca dos direitos dos trabalhadores por aplicativos (2020) 209

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO	18
Um campo em destaque: o trabalho por plataformas digitais e a pesquisa científica	22
A pandemia e seus reflexos no trabalho e na pesquisa científica	26
I. A constituição do campo e o contato com os interlocutores	27
II. Os caminhos metodológicos percorridos	29
CAPÍTULO 1. Aspectos da precarização social do trabalho	33
1.1. O mercado de trabalho brasileiro e a precarização social do trabalho	33
1.2. Crises, contrarreformas e precarização social do trabalho	37
1.3. O trabalho em plataformas digitais de trabalho.....	42
1.4. Precarização sobre rodas	48
1.4.1. Imprevisibilidade e insegurança na jornada de trabalho	49
1.4.2. Vigilância e controle das plataformas digitais.....	52
1.5. As empresas-plataforma no Brasil e em São Paulo	56
1.5.1. “Chegaram com a porta aberta; pela porta dos fundos”	66
1.6. Apontamentos sobre a regulação do trabalho subordinado às plataformas digitais	70
CAPÍTULO 2. Na corrida pela representação sindical	75
2.1. A estrutura corporativa como impasse à revitalização sindical.....	75
2.2. Características do sindicalismo de trabalhadores precarizados	79
2.3. SindimotoSP: atuando “às margens da marginalidade”	81
2.3.1. Um sindicato de trabalhadores formais e informais	90
2.4. STATTESP: uma base “sem regulação, apenas custos”	95
2.4.1. A garantia do monopólio de representação e a disputa com as associações .	99
2.5. Marcas comuns no repertório de ação coletiva	102
2.5.1. Comunicação com os trabalhadores e prestação de serviços	102
2.5.2. Agindo além da categoria: relações políticas e trânsito com outras instituições	110
2.5.3. Batalhas judiciais em defesa dos trabalhadores por aplicativos.....	121
2.6. A questão do vínculo de emprego: pontos de divergências.....	124
2.6.1. Possibilidades de regulação: uma análise conformista e outra otimista.....	125
2.6.2. Divergências no horizonte estratégico e nas táticas adotadas: entre a negociação e a denúncia	126

CAPÍTULO 3. Os sindicatos e os trabalhadores por aplicativos na pandemia...	135
3.1. A pandemia e a precarização social do trabalho.....	135
3.1.1. Trabalhadores essenciais?	140
3.2. As ações do SindimotoSP e do STATTESP durante a pandemia	146
3.3. Velhas e novas lutas: as pautas e as características das manifestações dos trabalhadores por aplicativos	150
3.3.1. A paralisação organizada pelo sindicato versus o “Breque dos Apps”	152
3.3.2. A “reação” dos motoristas organizada pelo sindicato	158
3.3.3. Considerações sobre as experiências de luta dos trabalhadores por aplicativos	161
CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	171
BIBLIOGRAFIA	177
ARTIGOS ACADÊMICOS, LIVROS E CAPÍTULOS	177
DOCUMENTOS SINDICAIS, LEGISLAÇÃO E IMPRENSA.....	186
APÊNDICES E ANEXOS.....	197
APÊNDICE A – Caderno de campo: em (re)ação	198
APÊNDICE B – Roteiro de entrevistas com os dirigentes sindicais do SindimotoSP e do STATTESP	204
APÊNDICE C – Categorias para análise do material nos sites e redes sociais do SindimotoSP e do STATTESP	205
ANEXO A – Normativas de regulamentação da categoria profissional dos motoboys em São Paulo (1999-2007)	206
ANEXO B – Projetos de lei sobre os direitos dos trabalhadores por aplicativos (2020).....	209

INTRODUÇÃO

Esta dissertação se propõe a refletir sobre as características da ação sindical de categorias de trabalhadores tipicamente precarizados, especificamente a fração cujas relações de trabalho são subordinadas às plataformas digitais de trabalho sob demanda, a saber: os entregadores e os motoristas por aplicativos de São Paulo. Para tal, o estudo se ampara em um tripé bibliográfico, que compreende produções científicas que tratam da precarização social do trabalho, do sindicalismo brasileiro — com foco na estrutura sindical e na ação e organização de trabalhadores tipicamente precarizados — e do trabalho subordinado às plataformas digitais, um fenômeno novo, mas que tem inspirado diversas pesquisas. Os caminhos metodológicos percorridos foram: o levantamento e a análise de documentos e conteúdos audiovisuais disponibilizados nos sites oficiais e nas redes sociais das entidades sindicais elencadas; os dados quantitativos sobre o mercado de trabalho no Brasil e sobre a atuação das empresas que prestam serviços por plataformas digitais neste território; a realização de pesquisa de campo e, ainda, entrevistas com sindicalistas e trabalhadores por aplicativos.

A análise compreende os anos de 2014 a 2021, e tal escolha se dá por conta do cenário adverso que esse período representou para o conjunto da classe trabalhadora, com uma sucessão de fatos que rebaixaram sua qualidade de vida e de trabalho. Este contexto é marcado pela recessão econômica, que agrava diretamente a precarização do trabalho, e cujos efeitos se iniciam, sobretudo, a partir de 2014; a chegada e o avanço das empresas-aplicativo¹ no Brasil, em meados de 2015; o golpe de 2016 e a agenda governamental de retirada de direitos sociais e trabalhistas; a vitória eleitoral de Jair Bolsonaro (eleito pelo PSL, atualmente filiado ao PL) para o governo federal, em 2018, com uma agenda que previa o aprofundamento da retirada de direitos, além de suas próprias posturas e medidas governamentais autoritárias e conservadoras, que dificultam e criminalizam a ação coletiva; e, ainda, a pandemia da Covid-19², que atinge diretamente as categorias mais expostas à precarização, justamente por não contarem com a possibilidade de cumprir o isolamento social.

¹ A expressão “empresas-aplicativo” será usada para se referir às grandes empresas internacionais proprietárias de plataformas digitais que realizam a prestação de serviços sob demanda por meio de aplicativos.

² Os primeiros casos de Covid-19 foram registrados no Brasil em fevereiro de 2020. Até 31 de dezembro de 2021, a doença havia matado mais de 619 mil brasileiros. Conforme informações disponibilizadas pela Fiocruz, o novo coronavírus é uma mutação natural do coronavírus, vírus originário de morcegos. Covid é a doença do coronavírus, e 19 faz alusão ao ano de 2019, quando os primeiros casos foram publicamente divulgados pela comunidade científica. Disponível em: <<https://portal.fiocruz.br/pergunta/por-que-doenca-causada-pelo-novo-coronavirus-recebeu-o-nome-de-covid-19>>. Acesso em: 21 jun. 2021.

O mercado de trabalho brasileiro é histórica e estruturalmente marcado por características da precarização. O processo de precarização do trabalho se intensifica e se reconfigura ao longo do tempo, atingindo de diferentes maneiras os trabalhadores formalizados e informalizados — ou seja, tanto aqueles abarcados quanto os totalmente desprotegidos pelas normas previstas na legislação trabalhista. Parte-se do pressuposto de que o novo contexto vivenciado no Brasil, marcado por adversidades nas mais variadas dimensões, aprofunda ainda mais o grau de vulnerabilidade das categorias profissionais já marcadas pela precariedade, concentradas, sobretudo, no setor de comércio e serviços privados. Tal questão impacta diretamente na organização coletiva desses trabalhadores, que já conviviam com a marginalização jurídica e a desproteção social.

O trabalho subordinado às plataformas digitais, em suas diversas modalidades³, intensifica o processo de precarização social do trabalho, pois, ao não ser regulamentado pela justiça brasileira, impõe a todos aqueles que executam esse tipo de ocupação o total desamparo quanto aos direitos sociais e trabalhistas. Este exército de trabalhadores, que não tem outra forma de sobrevivência a não ser por meio do *login* nessas plataformas, arcam com todas as consequências e imprevisibilidades de suas jornadas de trabalho — marcadas pela alta carga horária à disposição do chamado para o trabalho, que podem ou não ocorrer, em troca de baixos rendimentos. Nota-se, ainda, que diante do desemprego e da miséria patente que atingem o país, aquilo que poderia ser considerado como um bico torna-se a principal fonte de renda para numerosas famílias brasileiras.

A falta de regulação desse tipo de ocupação também dificulta que os sindicatos oficiais — criados segundo as regras estabelecidas pela legislação sindical do país — representem juridicamente essas categorias de trabalhadores informais, cujo número é crescente. Tal situação não impede, porém, que sejam desenvolvidas formas de resistência e experiências de mobilização e organização coletiva por parte desses trabalhadores informais; ou que sejam realizadas ações conjuntas com outras categorias de trabalhadores formalizados.

³ Conforme apontado por Artur e Cardoso (2020, p. 7) há diversos modelos de plataformas digitais, com objetivos e modos de funcionamento diferentes. A título de ilustração, os trabalhos subordinados às plataformas digitais podem abarcar desde a entrega de alimentos e produtos diversos — Ifood, Uber Eats e Rappi — e a realização de transporte de passageiros — Uber, 99, Cabify e BlaBlaCar —, que são os casos tratados nesta dissertação, e até mesmo serviços domésticos — como GetNinjas — e tarefas profissionais que envolvem tradução, transcrição e análise de dados — a exemplo da Amazon Mechanical Turks. No capítulo 1, são apresentadas as semelhanças e as particularidades entre essas formas de trabalho, classificadas pela literatura especializada no assunto como trabalho *on-demand* — sob demanda — e *crowdwork* (ARTUR; CARDOSO, 2020; KALIL, 2020).

A dissertação é fruto de um estudo de caso exploratório, cujos objetos de pesquisa são duas entidades sindicais que prestam serviços e buscam organizar e representar os interesses dos entregadores e dos motoristas por aplicativos. Mesmo com particularidades em suas formas de ação, ambas as entidades têm em comum o estabelecimento de suas bases em São Paulo e se afirmam como agentes políticos “oficiais” dessas categorias de trabalhadores. Destaca-se que na mesma medida em que tentam estabelecer um maior vínculo com suas bases, ambas as entidades formulam seus planos de lutas e ajustam suas táticas, buscando aprimorar seu repertório de ação coletiva. Isso nos indica, portanto, que essas novas categorias de trabalhadores também impõem novos tipos de ação ao sindicalismo, que são adequadas no próprio fazer da ação política.

O conceito de repertório de ação coletiva é central nas Teorias dos Movimentos Sociais, e, em específico, na Teoria do Processo Político, e foi formulado pelo historiador e sociólogo norte-americano Charles Tilly, inicialmente buscando distinguir o conjunto de estratégias empregadas pelos novos movimentos sociais das formas de ação características do sindicalismo e das campanhas políticas. Segundo Tilly (1978 *apud* ALONSO, 2009), os diferentes repertórios de ação coletiva mudam ao longo do tempo, pois dependendo do contexto os movimentos sociais adotam estratégias mais radicais ou mais moderadas. Neste sentido, conforme Alonso (2009): “Os agentes, em meio ao processo de luta, escolheriam dentre as maneiras convencionalizadas de interação presentes no repertório aquelas mais adequadas à expressão de seus propósitos (...) tanto de contestação quanto de reiteração da ordem” (ALONSO, 2009, p. 58). O uso do conceito de repertório nesta dissertação guarda duas diferenças fundamentais em relação a essa bibliografia: (1) busca reafirmar, mesmo que de forma pontual, um possível vínculo entre os estudos do sindicalismo e dos movimentos sociais, ao invés de estabelecer uma oposição entre eles (GALVÃO, 2019); e (2) não desconecta os repertórios de ação dos agentes sociais que os adotam, nem das causas que levam esses agentes a se manifestar.

Além de qualificar as características de ação de ambas as organizações sindicais, busca-se também, como objetivos específicos desta dissertação, mapear e analisar: (1) os principais impactos produzidos no período compreendido entre 2014 e 2021, que aprofunda as dificuldades de vida e de trabalho enfrentadas por essas categorias, verificando se esses impactos levaram a mudanças na atuação dessas organizações; (2) as estratégias que são adotadas por essas organizações quanto à defesa e ao avanço dos direitos sociais e trabalhistas, assim como a incorporação de novos representados/associados diante do crescimento do trabalho subordinado às plataformas

digitais; e (3) os principais desafios e potencialidades que são encontradas por essas organizações em meio ao contexto de pandemia da Covid-19.

Para alcançar esses objetivos, partimos das seguintes hipóteses: (1) o sindicalismo de trabalhadores tipicamente precarizados se distingue das formas tradicionais de ação e mobilização política; (2) a condição de precariedade que é enfrentada pelos trabalhadores subordinados às plataformas digitais, marcada, principalmente, pela restrição no acesso aos direitos sociais e trabalhistas, impacta não apenas o modo de atuação de suas organizações coletivas, sua capacidade de mobilização e participação política, como também a própria estratégia que é adotada frente à possibilidade de formalização desses trabalhadores; e (3) as organizações sindicais selecionadas encontram maior dificuldade de ação junto aos trabalhadores diante de um contexto adverso, agravado, sobretudo, pela pandemia da Covid-19 e pelo avanço das formas de subordinação e controle do trabalho pelas plataformas digitais, impactando na defesa e na proposição de pautas gerais e específicas às suas categorias e, também, na incorporação de novos associados.

A dissertação se estrutura em três capítulos. No primeiro capítulo, a partir do conceito de precarização social do trabalho, são apontadas as características do mercado de trabalho brasileiro e do trabalho subordinado às plataformas digitais, além de se qualificar o cenário adverso no qual a análise desta dissertação se insere temporalmente. No segundo capítulo, são apontadas as características da estrutura sindical brasileira e do sindicalismo de trabalhadores tipicamente precarizados, permitindo qualificar as formas de ação e representação das duas entidades sindicais selecionadas, e indicar, deste modo, as particularidades e as semelhanças entre elas. Por conta do avanço da pandemia da Covid-19 e o conseqüente agravamento da precarização social do trabalho, atingindo com maior ênfase as categorias mais expostas à precariedade, o terceiro e último capítulo aponta as ações que foram realizadas pelas entidades sindicais elencadas para amparar os trabalhadores que pretendem representar, assim como as mobilizações que foram travadas no âmbito da defesa dos direitos e da qualidade do trabalho e da vida.

Nos tópicos a seguir são apresentadas duas considerações gerais sobre a pesquisa: a primeira se relaciona à produção bibliográfica nacional sobre o tema do trabalho subordinado às plataformas digitais e a dimensão do sindicalismo em tais análises; a segunda é sobre a crise sanitária vivenciada no Brasil e no mundo, que não apenas gera impactos na realidade investigada, como também no próprio fazer da pesquisa científica.

Um campo em destaque: o trabalho por plataformas digitais e a pesquisa científica

O trabalho subordinado às plataformas digitais tem provocado intenso debate público e investigações científicas em diferentes áreas do conhecimento, incentivando pesquisas sob diferentes vieses desse fenômeno que demonstra ser cada vez mais complexo, diverso e crescente. Essa recente forma de trabalho, que alavanca o processo de precarização social do trabalho, é notavelmente presente no setor de comércio e serviços privados. Nas ciências sociais, de modo geral, a discussão sobre o tema se imbrica com as análises das estratégias adotadas pelo capitalismo neoliberal a partir da década de 1990, bem como com o desenvolvimento da microeletrônica e das novas tecnologias de informação nesse mesmo período. Ambos são fatores essenciais, oriundos de um mesmo processo de transformações políticas, econômicas, sociais e ideológicas, que resultou em uma nova hegemonia no conjunto da sociedade, possibilitando a difusão e a subordinação dos trabalhadores a esse tipo de trabalho, apoiados pela ideologia do empreendedorismo⁴ que justifica a substituição do emprego assalariado pelo trabalho supostamente autônomo e desprovido de direitos.

A produção acadêmica nacional sobre o tema é incipiente, concentrando-se particularmente em dissertações, teses, artigos científicos e artigos de opinião de pesquisadores e pesquisadoras das áreas da sociologia, do direito e da economia — e, sobretudo, das subáreas da sociologia do trabalho e digital, do direito do trabalho e da economia social e do trabalho —, apresentando-se de modo ainda inusitado entre os pesquisadores e pesquisadoras da ciência política — cuja subárea de estudos da ação e organização coletiva tende a possibilitar maior diálogo com o tema.

A agenda de pesquisas sobre o trabalho subordinado às plataformas digitais é, além de recente, marcada pela multi e interdisciplinaridade, com novas perspectivas que contribuem para o campo de estudos e com novos estudos que dialogam com as múltiplas

⁴ Embora o conceito de empreendedorismo tenha se aperfeiçoado ao longo do tempo — conforme demonstram Casagrande, Zamora e Oviedo (2021) ao comparar a visão originária, de Cantillon (1756), a visão clássica, de Schumpeter (1981), e a visão neoliberal, de Kizner (1973; 1997) —, ele alude, de forma geral, a uma pessoa inovadora e que aposta no risco, fenômeno inexistente no caso dos trabalhadores subordinados às plataformas digitais: “No lugar de empreendedor, o motorista de Uber é um trabalhador precário, com flexibilidade de tempo e gerência automatizada. Isso ocorre porque (...) o trabalho uberizado é gerenciado em uma lógica taylorista, mas com o algoritmo que substitui um gerente” (CASAGRANDE; ZAMORA; OVIEDO, 2021, p. 4, grifos dos autores). Todavia, conforme os autores explicitam, os intelectuais neoliberais, o senso comum e as próprias empresas proprietárias das plataformas digitais acabam adotando esse conceito e disseminando-o junto aos trabalhadores, mascarando a exploração do trabalho com o discurso da autonomia e da liberdade do empreendedor.

dimensões do tema⁵. Indo além, ao incentivar novas reflexões e diagnósticos sobre o fenômeno, esse campo de estudos também provoca diversos setores da sociedade e do poder público a intervir diante dos variados e notáveis problemas que permeiam tal realidade.

O assunto que mais se destaca na produção acadêmica nacional sobre o trabalho subordinado às plataformas digitais se relaciona às análises das características desses tipos de trabalho e das condições nas quais são exercidos. Essas pesquisas — que se realizam majoritariamente com o uso de questionários e entrevistas semiestruturadas —, apontam o alto grau de precariedade vivenciado por essas categorias de trabalhadores (LIMA; BRIDI, 2019; ABÍLIO, 2020a; 2020b; ABÍLIO *et al.*, 2020; FILGUEIRAS; LIMA, 2020; MANZANO; KREIN, 2020; ROSENFELD; MOSSI, 2020), bem como as formas de submissão, controle e vigilância que são impostas pelas empresas proprietárias das plataformas, donas dos algoritmos que controlam o trabalho (FONTES, 2017; FIGUEIREDO, 2019; ABILIO, 2020c).

Como o trabalho subordinado às plataformas digitais é realizado sem o reconhecimento do vínculo de emprego, também se destacam produções que, ao caracterizarem as condições desse tipo de trabalho, discutem as possíveis formas de regulação por parte da legislação brasileira. Tais produções — que geralmente se amparam na análise documental e na comparação entre casos de diferentes países — partem da observação do conflito de interesses e das assimetrias de poder entre os trabalhadores e as empresas proprietárias das plataformas: enquanto os primeiros tem reduzidas possibilidades de acesso ao Estado e de garantir que suas demandas sejam atendidas, as segundas desenvolvem sofisticadas estratégias visando manter a exploração do trabalho por meio do desamparo social e trabalhista (ARTUR; CARDOSO, 2020; CARELLI; CARELLI, 2020; KALIL, 2020; OLIVEIRA; CARELLI; GRILLO, 2020).

Por outro lado, por conta das expressivas mobilizações que foram realizadas pelos trabalhadores por plataformas digitais, tanto no Brasil como em outros países, outra parcela da produção acadêmica nacional tem se dedicado à análise dessas formas de resistência que, ao combinarem táticas clássicas e inovadoras no repertório de ação coletiva⁶, são frequentemente apontadas como características de um novo tipo de trabalho

⁵ A noção de campo aqui empregada é aquela desenvolvida por Bourdieu (2007): um lugar de forças e de luta simbólica, declarada pela definição dos princípios legítimos de sua própria divisão.

⁶ Para citar apenas alguns exemplos: (1) manifestações de rua combinadas com *logouts* temporários dos trabalhadores nas plataformas em que prestam serviços; (2) distribuição de panfletos que conscientizam os possíveis clientes das plataformas digitais sobre a condição de precarização do trabalho daqueles que

e de trabalhador. Neste sentido, é comum encontrar descrições que sugerem o caráter descentralizado dessas ações de resistência e manifestações públicas; a ausência ou pulverização de lideranças políticas reconhecidas; a prevalência de pautas estritamente voltadas às demandas da categoria e de discursos que rejeitam a influência ou a participação de organizações políticas; a utilização das ferramentas digitais como formas de comunicação entre os trabalhadores e, ao mesmo tempo, as dificuldades encontradas nessas mobilizações por conta da vigilância e do controle algorítmico, e consequentemente, da punição por parte das plataformas digitais; e, por último, e não menos importante, a rejeição do reconhecimento do vínculo de emprego como meio de acesso aos direitos sociais e trabalhistas — fenômeno que contradiz expectativas circunscritas a um modelo de sociedade anterior, de tipo fordista.

As análises sobre as formas de resistência encontradas pelos trabalhadores por plataformas digitais focam em duas dimensões principais: os desafios e as características de suas reivindicações e mobilizações (OLIVEIRA; MORAES; SOUSA, 2017; MODA; GONSALES, 2020; GALVÃO, 2020b; GONDIM, 2020; PEREIRA, 2020b), e as formas de subversão e apropriação dos algoritmos pelos próprios trabalhadores, como é o caso das cooperativas que prestam serviços via plataformas digitais — fenômeno denominado por cooperativismo de plataforma — que buscam concorrer com as grandes empresas proprietárias das plataformas e ocupar os trabalhadores que delas foram desligados (ZANATA; PAULA; KIRA, 2017). A ação sindical é uma dimensão que ocupa espaço ainda tímido nessas produções, tanto no que se refere a análises sobre os sindicatos oficiais já existentes e que poderiam abarcar os trabalhadores por plataformas digitais em suas ações, como também com relação à possível constituição de entidades próprias destinadas a organizar exclusivamente essas categorias de trabalhadores⁷. Neste sentido, adianta-se que a condição de formalidade ou informalidade do trabalho é um elemento importante para distinguir essas experiências, evidenciando-se diferenças entre sindicatos e associações, isto é, organizações que podem e não podem, de acordo com a lei, celebrar negociações coletivas em nome da categoria e representá-la na Justiça do Trabalho.

A título de ilustração, e com base na categoria dos motoristas por aplicativos, há algumas associações de trabalhadores informais em São Paulo que buscam articular esses

prestam os serviços, engajando esses possíveis clientes em boicotes temporários e/ou campanhas de solidariedade *online*; (3) denúncias das empresas proprietárias das plataformas por meio de perfis e páginas em redes sociais dos trabalhadores, combinadas com piquetes e escrachos presenciais.

⁷ O trabalho de Gondim (2020), da área do Direito, é uma das poucas referências nacionais sobre o assunto.

trabalhadores, mas que não se reivindicam como sindicatos. É o caso da Associação dos Motoristas por Aplicativo de São Paulo (AMASP), fundada em 2017, que se pauta exclusivamente na prestação de serviços aos seus associados e difere da forma de ação do Sindicato dos Trabalhadores com Aplicativos de Transporte Terrestre Intermunicipal do Estado de São Paulo (STATTESP), um dos objetos desta dissertação. Há evidências de que foram criadas outras organizações dessa categoria de trabalhadores em diferentes localidades do país, como é o caso do Sindicato dos Motoristas de Transporte Individual por Aplicativo do Rio Grande do Sul (Simtrapli-RS), do Sindicato dos Motoristas de Transporte por Aplicativo do Pará (Sindtapp), do Sindicato dos Motoristas por Aplicativo e Condutores de Cooperativas do Estado da Bahia (Simactter-BA), do Sindicato dos Trabalhadores em Aplicativos de Transportes do Rio Grande do Norte (Sintat-RN), e do Sindicato dos Motoristas Autônomos de Transporte Privado Individual por Aplicativos no Distrito Federal (Sindmaap)⁸. Ressalta-se que parte dessas organizações — que se reivindicam politicamente sob o nome de sindicatos — se filiam às centrais sindicais brasileiras, com destaque para a Central Única dos Trabalhadores (CUT) e a Força Sindical (FS).

Assim como o crescimento do trabalho por plataforma, a questão da organização dos trabalhadores tem sido matéria de investigação em outros países. Questionando se os sindicatos sobreviverão ao modelo de negócios empreendido pelas plataformas digitais, Haidar, Menéndez e Arias (2020) acrescentam que as experiências de ação e organização coletiva dos trabalhadores argentinos podem oferecer algumas pistas interessantes neste sentido: “a forma sindical continua aparecendo como uma saída insubstituível” (HAIDAR; MENENDEZ; ARIAS, 2020, p. 27, traduzido). Apreende-se que o “papel insubstituível” dos sindicatos, diante do avanço do trabalho subordinado às plataformas digitais, está relacionado ao fato de que organizam os trabalhadores por melhorias materiais e negociam benefícios e direitos diante dos patrões e instituições estatais. Neste sentido, são agentes econômicos e políticos: ferramentas que criam identidade coletiva e que podem politizar processos de luta. Essa forma de organização se mantém, e se reformula, diante da centralidade que o conflito capital-trabalho continua a deter na sociedade contemporânea.

⁸ Conferir os sites e as páginas oficiais em redes sociais a seguir: <<https://amasp.org/>>; <<https://www.facebook.com/simtrapliriograndedosul/>>; <<https://www.facebook.com/sindicatodemotorista deaplicativo>>; <<https://www.facebook.com/simactterba>>; <<https://www.facebook.com/SINTATRN1/>>; <<https://sindmaap.org.br/>>. Acesso: 27 mai. 2021.

A pandemia e seus reflexos no trabalho e na pesquisa científica

Durante a graduação no curso de ciências sociais o levantamento de dados primários da iniciação científica se deu majoritariamente de forma presencial, com os sindicalistas que representavam o objeto de pesquisa de então, a saber, a Federação Estadual dos Sindicatos de Metalúrgicos da Central Única dos Trabalhadores de São Paulo (FEM-CUT/SP)⁹. As rápidas informações obtidas em conversas durante caronas e antes ou depois de reuniões, os dados documentais adquiridos *in loco*, a realização de entrevistas presenciais e pesquisas de campo em espaços de formação política, congresso e greve com manifestação de rua, mostraram que a confiança estabelecida presencialmente com aqueles sujeitos era um importante fator para o andamento da pesquisa, tanto na obtenção de respostas que cumpririam com os objetivos e as hipóteses formuladas previamente, como com novas provocações e questionamentos que surgiriam ao longo da própria pesquisa e que puderam ser melhor desenvolvidos pela proximidade estabelecida com o objeto. A imersão no campo possibilitou, ainda, um olhar mais crítico e detalhado sobre o objeto específico e o próprio movimento sindical, ao notar que as preocupações que se colocavam no plano discursivo caminhavam, muitas das vezes, de forma paralela à inação política — como é o caso, por exemplo, da representação e da organização política dos trabalhadores precários e informais; das táticas que buscam forjar e incorporar jovens e mulheres aos quadros de direção sindical; e das políticas que visam aprofundar a relação com outras formas de movimento social.

Tal digressão se faz necessária pois, num contexto em que o distanciamento social se coloca como medida imprescindível, individual e coletivamente, para a manutenção da vida, é impossível não refletir sobre as experiências de pesquisa científica anteriores, em comparação com os atuais desafios impostos pela pandemia da Covid-19 — sobretudo na área das ciências sociais, em que muitas das vezes os dados são obtidos nos próprios locais das instituições e junto aos indivíduos e suas interações sociais, políticas, culturais e econômicas. Conforme Magaldi (2020), o isolamento social impactou os procedimentos metodológicos, chamou atenção para novos temas ou problemas da sociedade, agravou

⁹ Projeto de pesquisa intitulado “Novo sindicalismo, velhas estruturas: uma análise da FEM-CUT/SP”, financiado pelo Conselho Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico (CNPq) de 2017 a 2018, e posteriormente pela Fundação de Amparo à Pesquisa do Estado de São Paulo (FAPESP) de 2018 a 2019, orientado pelo professor Dr. Joelson Gonçalves de Carvalho (DCSo/UFSCar). O projeto de pesquisa aprofundava os dados iniciais obtidos pelo projeto “Trajetórias do sindicalismo metalúrgico paulista: um balanço sobre a história da FEM-CUT/SP”, financiado pela Fundação de Apoio Institucional ao Desenvolvimento Científico e Tecnológico da Universidade Federal de São Carlos (FAI-UFSCar), de 2016 a 2020, coordenado pela professora Dra. Vera Alves Cepêda (DCSo/UFSCar).

certas disparidades existentes entre as diferentes experiências de vida dos pesquisadores e pesquisados e permitiu, ainda, “a incursão inédita nas mensurações e julgamentos por meio dos quais nossos pesquisados agem no mundo” (MAGALDI, 2020, p. 92).

Algumas perguntas foram constantes durante o amadurecimento do projeto de pesquisa, que, ao ser realizado integralmente durante o período de pandemia, precisou ter o cronograma, os objetivos, as hipóteses, as metodologias e os objetos reformulados — “Como fazer a pesquisa de campo sem contribuir com aglomerações?”; “Como realizar o deslocamento até o campo sem correr os riscos de infecção?”; “Como garantir a confiança e boas respostas dos sindicalistas e trabalhadores apenas por meio de entrevistas remotas e troca de mensagens?”; “Como conseguir documentos necessários à análise sem ao menos visitar a sede dos sindicatos investigados?”; “Como perceber as relações de contentamento ou descontentamento da base de trabalhadores com a direção sindical sem poder frequentar os espaços em que a interação entre ambas ocorre?”.

Mesmo diante do necessário isolamento social, evidentemente é possível percorrer caminhos alternativos. Pesquisar no contexto de uma crise sanitária tão profunda implica tanto levá-la em consideração durante a constituição dos problemas, hipóteses e objetos de pesquisa, como também no próprio plano metodológico — envolvendo criatividade na formulação, na busca e na análise dos dados da pesquisa. Nos parágrafos seguintes são narradas algumas das opções metodológicas tomadas no decorrer da pesquisa.

I. A constituição do campo e o contato com os interlocutores

Em julho de 2020 foram realizadas mobilizações em diversas cidades brasileiras envolvendo centenas de entregadores por aplicativos. Os Breques dos Apps, como foram chamados os dois dias de greve desses trabalhadores — e como passaram a ser chamadas as mobilizações dessa categoria¹⁰ —, pautavam o reajuste das tarifas e melhores condições de trabalho. Tais mobilizações se notabilizaram por diversos fatores, dentre eles: (1) envolveram os trabalhadores e também os clientes dos aplicativos de serviços de entrega de alimentos; (2) lançaram luz sobre as precárias condições do trabalho subordinado às plataformas digitais; (3) foram realizadas no contexto de pandemia da Covid-19; (4) num momento no qual as organizações tradicionais da esquerda brasileira, de forma geral, ainda não haviam articulado nenhuma grande manifestação de rua; (5)

¹⁰ A título de ilustração, além dos dois primeiros Breques, em julho de 2020, também foram realizadas greves dos entregadores por aplicativos em setembro e novembro de 2021, e em janeiro de 2022.

foram assunto nas redes sociais e nos principais jornais e noticiários do país, destacando-se no cenário nacional e também internacional, pois (6) serviram como inspiração para outras mobilizações de trabalhadores em igual situação precária nos países vizinhos.

Chamava atenção, porém, que o movimento sindical não era mencionado com relação ao fenômeno¹¹. Os atos dos Breques dos Apps na capital do estado de São Paulo — que concentra o maior número de entregadores e clientes de aplicativos de delivery do país — negavam as tentativas de proximidade com o sindicalismo, representado pelo Sindicato dos Mensageiros, Motociclistas, Ciclistas e Mototaxistas Intermunicipal de São Paulo (SindimotoSP), ao passo em que também eram boicotados pelo mesmo, que optou por organizar uma manifestação paralela com os trabalhadores a ele filiados.

A negação do sindicato por parte do conjunto do movimento paredista, e a tentativa de aproximação e direção frustrada do SindimotoSP com relação ao movimento e às pautas do mesmo, pareciam ser constituídas por algo mais profundo. Formulamos, então, a seguinte hipótese: o movimento sindical tem dificuldade em incorporar em suas ações essas categorias que são autônomas e precárias e que, ao mesmo tempo, se encontram sob novas formas de execução do trabalho. Partindo desse ponto, tornava-se mais instigante aprofundar a pesquisa sobre o sindicalismo e os trabalhadores tipicamente precarizados levando em conta a dimensão do trabalho por aplicativos. Mas, para isso, seria necessário reformular parcialmente o projeto de pesquisa em andamento, levantar nova bibliografia para análise e elencar objetos condizentes com o novo objetivo — ou seja, buscar por entidades sindicais que se encontrassem diante de um mesmo problema.

Inicialmente, o projeto de mestrado buscava caracterizar as formas de ação do sindicato dos motoboys e do sindicato dos vigilantes de São Paulo¹². Com a proporção que os Breques dos Apps tomaram, porém, substituiu-se o segundo objeto pelo sindicato dos motoristas por aplicativos de São Paulo; além disso, reformulou-se os objetivos e as hipóteses por conta das novas possibilidades de investigação que se colocavam.

Em paralelo ao levantamento dos dados secundários, iniciou-se o contato com tais organizações sindicais para realização da pesquisa de campo e entrevistas. Após o envio de e-mails com as cartas de apresentação e de muitas ligações telefônicas, ambas as entidades atenderam à solicitação de passar o contato de um dos seus dirigentes para que

¹¹ O capítulo 3 discute essa manifestação e seus impactos na ação sindical. Destaca-se que, mesmo conquistando espaço no debate público e gerando solidariedade entre diferentes parcelas da sociedade, o movimento dos entregadores não teve suas demandas totalmente atendidas pelas empresas-aplicativo.

¹² A saber: o Sindicato dos Empregados de Vigilância, Segurança e Similares de São Paulo, filiado à FS. Conferir em: <<https://seevissp.org.br/quem-somos/>>. Acesso: 25 mai. 2021.

fossem agendadas as entrevistas — no caso do SindimotoSP, com o seu vice-presidente, Gerson Cunha; e no caso do STATTESP, com o seu presidente, Leandro Cruz. Importante ressaltar que as datas das entrevistas foram remarcadas por algumas vezes, e que as adversidades que se colocavam nas agendas dos sindicalistas se relacionavam diretamente à precariedade cotidiana vivenciada pelas categorias de trabalhadores que ambos representam. Neste sentido, destacam-se dois episódios: o SindimotoSP foi autor de uma série de processos judiciais contra a empresa-aplicativo Loggi, o que afetou a disponibilidade do seu dirigente sindical para outras tarefas, e, conseqüentemente, para a concessão da entrevista; além disso, após o assassinato de um motorista por aplicativo durante a jornada de trabalho, episódio ocorrido no ABC Paulista, os dirigentes do STATTESP precisaram remarcar seus compromissos pessoais e políticos para se deslocarem fisicamente e prestarem solidariedade à família do trabalhador.

Destaca-se que além das entrevistas remotas, o vice-presidente do SindimotoSP colaborou com esta dissertação enviando informativos e materiais audiovisuais sobre os entregadores por aplicativos, ambos produzidos pela própria assessoria de comunicação que presta serviços ao sindicato. Já o presidente do STATTESP realizou convite para uma visita à sede da entidade sindical, localizada em São Miguel Paulista, para o dia em que seria realizada uma greve com manifestações de rua, convocada pelo sindicato junto aos motoristas por aplicativos, em São Paulo e Guarulhos. Os documentos do SindimotoSP, a visita à sede do STATTESP e a observação participante contribuíram para qualificar as informações que foram fornecidas nas quatro entrevistas realizadas com esses dois dirigentes sindicais e que foram levantadas por meio dos dados disponibilizados nos sites e redes sociais oficiais de ambas as organizações.

II. Os caminhos metodológicos percorridos

Além do levantamento bibliográfico, os caminhos metodológicos percorridos pela pesquisa se dividiram entre o levantamento e a análise de documentos, de materiais audiovisuais e de dados estatísticos, a realização da pesquisa de campo e as entrevistas com os dirigentes sindicais e com entregadores e motoristas por aplicativos. Os documentos utilizados foram obtidos nos sites e nas páginas de redes sociais vinculados oficialmente ao SindimotoSP e ao STATTESP, permitindo comparar, correlacionar e caracterizar as informações referentes às suas formas de ação e luta, de diálogo e comunicação interna e externa, além dos serviços que são prestados aos trabalhadores e as conquistas obtidas.

As entrevistas com os dirigentes de ambas as entidades sindicais foram realizadas de forma remota, sendo que a pesquisa de campo junto ao STATTESP e os motoristas por aplicativos foi a única ação presencial em todo o percurso. A princípio, tal feito poderia colocar a observação junto ao SindimotoSP em desvantagem, uma vez que este sindicato também realizou ações junto aos motoboys e aos entregadores por aplicativos no contexto de pandemia. Porém, por conta da dimensão que os Breques dos Apps tomaram, muito se discorreu sobre essas manifestações nas mídias tradicionais e alternativas, bem como nas recentes produções acadêmicas sobre o tema do trabalho subordinado às plataformas digitais. Além disso, o próprio SindimotoSP produziu relevante quantidade de materiais audiovisuais e sua direção concedeu diversas entrevistas, oferecendo, assim, maior dimensão da atuação do sindicato junto aos entregadores por aplicativos.

Portanto, foram realizadas imersões no campo de modo virtual e presencial: com o SindimotoSP de forma totalmente virtual, com base em seu site, página oficial em rede social e publicações textuais e produções audiovisuais, e com o STATTESP combinando as duas formas, uma vez que, além da visita à sede do sindicato e da observação participante na mobilização por ele organizada, também houve análise dos materiais disponibilizados em seu site e redes sociais, e a autoinserção em um grupo de aplicativo de comunicação gerido por membros do sindicato e por trabalhadores da categoria.

Este grupo, no aplicativo de comunicação Telegram e nomeado como “Motoristas Apps”, foi divulgado nos materiais digitais elaborados pelo STATTESP e era composto por trabalhadores que não necessariamente se vinculavam ao sindicato. Seu objetivo inicial era contribuir com a mobilização da categoria na greve organizada pelo sindicato, em 26 de fevereiro de 2021, articulando pontos de concentração e divulgando materiais digitais. Os principais dirigentes do STATTESP só ingressaram neste grupo nos dias que antecederam a greve, enviando mensagens de texto que incentivavam a ação paredista por parte dos trabalhadores. O grupo foi criado duas semanas antes da mobilização, e ainda serve como forma de sociabilidade virtual desses trabalhadores, embora seja notável que tenha perdido sua dinâmica. Importante destacar que a criação de grupos como este, e a inserção de novos membros que compartilham uma mesma identidade e discorrem sobre o seu cotidiano, são características comuns aos trabalhadores por aplicativos, e que justamente por isso passaram a ser táticas incorporadas aos repertórios

de suas organizações coletivas¹³ Destaca-se que a entrada e a permanência em tais grupos envolvia somente a análise dos conteúdos audiovisuais compartilhados, sem contar com nenhuma forma de interação entre o pesquisador e os sujeitos pesquisados.

Conforme antecipado, para melhor compreender a relação entre as entidades sindicais e a base de trabalhadores foram realizadas entrevistas com três entregadores e dois motoristas por aplicativos¹⁴. O contato e diálogo com esses trabalhadores ocorreram de forma totalmente remota, mediante mapeamento com base em interações públicas nas páginas em redes sociais vinculadas ao STATTESP e ao SindimotoSP¹⁵, bem como a participação em grupos abertos em aplicativos de comunicação. Ressalta-se que esse mapeamento não teve nenhum outro critério a não ser a identificação de comentários realizados a respeito das ações das entidades sindicais, fossem esses comentários elogiosos ou críticos. Dito isto, faz-se necessário afirmar que não se buscava quantificar os comentários a partir de critérios de “boa” ou “má” representação de interesses, por exemplo, mas qualificar, por meio de conversas privadas, aquilo que no espaço público — isto é, por meio dos comentários que se encontravam disponibilizados nas páginas em redes sociais — aparecia como um elogio ou uma crítica às entidades sindicais¹⁶. Após apresentar o objetivo da pesquisa, as perguntas aos usuários das redes sociais que eram autores dos comentários, supostamente trabalhadores por aplicativos, eram: “Você é associado ao sindicato? Por quê?”; “Você já se somou em alguma ação promovida pelo sindicato?”; “Como você avalia as ações do sindicato e a sua direção?”.

¹³ Outros grupos que puderam ser identificados, semelhantes ao grupo acima mencionado, são: “Ifood, Uber, Rappi e Bee”; “Motoboy e entregadores unidos”; e “Motoristas de Aplicativos São Paulo”. Conferir, respectivamente, os links: <<https://t.me/MotoristasApps>>; <<https://t.me/entregadoresdeaplicativos>>; <<https://t.me/RalfMTsemMEDOapp>>; <<https://t.me/motoristasdeaplicativossaopaulo>>. Acesso: 29 mai. 2021.

¹⁴ A identidade de todos os trabalhadores entrevistados foi preservada, utilizando-se nomes fictícios.

¹⁵ Referimo-nos à página no Facebook do SindimotoSP e ao perfil do Instagram do presidente deste sindicato, que serve como canal oficial de comunicação da entidade, bem como à página no Facebook do STATTESP: <<https://www.facebook.com/SindimotoSP/>>; <<https://www.instagram.com/gildosmotoboy/>>; <<https://www.facebook.com/STATTESPOficial>>. Acesso: 29 mai. 2021.

¹⁶ Se o objetivo fosse quantificar esses posicionamentos, encontraríamos uma série de questionamentos metodológicos a respeito da validade dessa mensuração, tais como: (1) os trabalhadores que elogiam ou criticam os sindicatos em suas páginas em redes sociais não necessariamente são associados a eles, e/ou (2) não necessariamente acompanham ou se somam em suas ações — caso que foi observado em todas as entrevistas realizadas com trabalhadores —; (3) os comentários elogiosos são feitos por perfis dos próprios dirigentes sindicais — conforme foi possível constatar na investigação da página de um dos sindicatos —, por perfis falsos ou mesmo por perfis reais de trabalhadores que são próximos e simpáticos às direções — incentivados, portanto, a realizar tais publicações mais pela relação pessoal do que pelo reconhecimento político —, não representando, assim, opiniões que podem ser majoritárias entre o conjunto da base de trabalhadores; e, ainda, (4) os comentários mais críticos são apagados por aqueles que realizam a moderação das páginas em redes sociais, impedindo que seja propagada uma imagem negativa desses sindicatos.

As respostas dos entregadores e dos motoristas por aplicativos mapeados e contatados por meio das interações em redes sociais são apresentadas nos capítulos 2 e 3. Apesar de gerar dados muito interessantes para a investigação científica — corroborando, de forma geral, as informações sobre a condição de precariedade do trabalho subordinado às plataformas digitais —, adianta-se que parte considerável das respostas não cumpriu com as expectativas da pesquisa, provavelmente por conta da distância virtual do pesquisador com relação aos entrevistados, gerando uma possível desconfiança dos mesmos. Neste sentido, os poucos trabalhadores por aplicativos que retornaram as mensagens enviadas, e que falaram a respeito da atuação da entidade sindical da categoria, não entraram tanto no mérito da representação e atuação política ou da prestação de serviços realizada pelos sindicatos, mas da insatisfação com o trabalho por aplicativos e o descontentamento com a instituição sindical. Destaca-se que esta situação não compromete os objetivos gerais e específicos da pesquisa, e tampouco a análise dos dados obtidos. A obtenção de informações a respeito da atuação dos sindicatos por parte dos trabalhadores de sua base e/ou a eles filiados foi uma forma de analisar, sob outra perspectiva, os fatos e informações que são primeiramente narradas pelos dirigentes sindicais¹⁷.

Por fim, acrescenta-se que a escolha por analisar dois sindicatos não teve como intuito realizar um estudo comparado entre as organizações, ainda que sejam feitas comparações pontuais sobre algumas de suas semelhanças e diferenças. Diante do caráter exploratório que essa pesquisa tem, considerando o pequeno acúmulo existente sobre o tema, optou-se por realizar um estudo de caso com duas organizações que, a despeito de terem trajetórias de constituição diferentes e de organizarem bases distintas, são expressões de um mesmo processo de precarização do trabalho.

¹⁷ Algumas medidas que poderiam ser tomadas, em uma pesquisa de maior fôlego que visasse investigar a relação dos trabalhadores com as entidades sindicais que buscam organizá-los, de modo geral, poderiam ser: (1) contatar e/ou entrevistar trabalhadores nas atividades presenciais dos sindicatos, como assembleias, mobilizações e atividades de lazer; (2) contatar e/ou entrevistar trabalhadores nas próprias sedes dos sindicatos; e, ainda, (3) contatar e/ou entrevistar os trabalhadores por meio da indicação de contatos feita por algum outro trabalhador filiado e independente da direção sindical. (4) Outra opção, que, todavia, poderia ser carregada de maior viés, seria pedir à direção do sindicato uma lista de contatos de trabalhadores.

CAPÍTULO 1. Aspectos da precarização social do trabalho

Este capítulo está dividido em seis tópicos, alicerçados no levantamento e análise bibliográfica, documental e de dados estatísticos, bem como na realização de entrevistas com dirigentes sindicais e trabalhadores. Partindo da conceituação acerca da precarização social do trabalho, enquanto fenômeno social, econômico e político, e apontando as características históricas e estruturais do mercado de trabalho brasileiro, notadamente no que diz respeito à sua heterogeneidade (1.1), este capítulo discorre sobre as recentes transformações no mercado de trabalho brasileiro e as mudanças na legislação trabalhista (1.2), caracteriza o trabalho subordinado às plataformas digitais (1.3) e elucida os seus diversos aspectos que avançam com o processo de precarização social do trabalho (1.4). Além disso, este capítulo apresenta a forma com que as empresas-aplicativo chegaram no Brasil e a dimensão que estes serviços ocupam no país (1.5), indicando, ao final, alguns elementos do debate sobre a regulação do trabalho subordinado às plataformas (1.6).

1.1. O mercado de trabalho brasileiro e a precarização social do trabalho

O desenvolvimento econômico brasileiro criou uma série de desigualdades que não foram superadas desde o período colonial. Por conta disso, o país foi incapaz de promover a homogeneização da classe trabalhadora (BARBOSA DE OLIVEIRA, 1998; OLIVEIRA; PRONI, 2016), seguindo, ao contrário, o “estilo do capitalismo subdesenvolvido e dependente”, além de “qualitativamente diverso das sociedades salariais” dos países centrais do capitalismo, onde havia se instaurado um estatuto coletivo do trabalho (BARBOSA, 2016, p. 26).

O mercado de trabalho brasileiro é historicamente marcado pela heterogeneidade, tendo se modernizado ao mesmo passo em que ampliava o seu caráter excludente e concentrador. Associado à condição operária, que desponta no Brasil durante a década de 1930 e apresenta forte dinamismo no período compreendido entre as décadas de 1940 e 1980, está o trabalho assalariado, que tem na informalidade o seu reservatório de excedente da força de trabalho. Conforme Barbosa de Oliveira (1998), o desenvolvimento da sociedade brasileira é uma “combinação gritante de afluência e miséria”, sendo que o problema da pobreza do país exprime um grande descompasso entre a sua capacidade de

produzir riqueza, o grau de desenvolvimento de suas forças produtivas e as próprias manifestações da pobreza na sociedade¹⁸ (BARBOSA DE OLIVEIRA, 1998, p.123).

Correlacionado às causas e efeitos da heterogeneidade do mercado de trabalho e das desigualdades socioeconômicas do país, está o processo de precarização do trabalho, compreendido como a intensificação da histórica e estrutural condição de precariedade do trabalho e seu agravamento ao longo do tempo. Por meio de uma tipologia elaborada por Franco e Druck (2009 *apud* DRUCK, 2011, p. 46) é possível qualificar a precariedade do trabalho a partir das seguintes características: a vulnerabilidade das formas de inserção no mercado de trabalho e as desigualdades sociais; a intensificação do trabalho e a terceirização enquanto modalidades de gestão e organização do trabalho; o desrespeito às medidas de segurança e à saúde física e psicológica no ambiente de trabalho; a perda das identidades individual e coletiva dos trabalhadores; a fragilização da organização sindical e das formas de luta e representação dos trabalhadores; e, por fim, acrescido pela autora (DRUCK, 2011, p. 52), a condenação e o descarte do direito do trabalho.

As diversas dimensões do trabalho precário atingem grande parte da classe trabalhadora. Todavia, há um conjunto de ocupações que são historicamente marcadas pela precariedade e que não contam com qualquer tipo de proteção social, a exemplo dos trabalhadores informais que obtêm sua renda exclusivamente por meio de “bicos”. O processo de precarização vem se intensificando e se redefinindo na contemporaneidade, constituindo uma “precarização metamorfoseada” (DRUCK, 2011, p. 55), que mescla aspectos antigos e modernos e afeta tanto os trabalhadores informais como os formais; dos menos qualificados aos mais qualificados — conforme elucidado por Azaïs (2012).

Com olhar específico sobre o Brasil e outros países latino-americanos, e a partir de uma análise crítica sobre as metodologias de pesquisa utilizadas e as estatísticas que foram produzidas nas últimas décadas por instituições internacionais e nacionais¹⁹, Druck (2011) salienta que é possível perceber um processo de “déficit do trabalho decente” ou, em outras palavras, um agravamento do quadro da precarização social do trabalho desde os anos 1990, com a implementação e a consolidação da política neoliberal. Esse é um

¹⁸ Segundo Barbosa de Oliveira e Henrique (2010), a reprodução da pobreza brasileira é determinada pelos seguintes eixos: a questão agrária, a especificidade da conformação do mercado de trabalho e os traços histórico-estruturais das políticas sociais.

¹⁹ Druck (2011) chama atenção para as armadilhas que indicadores sociais quanti e qualitativos podem levar, ao resumirem, em estatísticas ou categorias conceituais, realidades complexas e/ou que passam por rápidas transformações. Com relação às estatísticas, a autora reforça: “É fundamental não se deixar levar pelo fetiche dos números. Isso porque, quando se compreende o quantitativo só como objetividade, a tendência é automatizar os números da sua própria origem, da sua construção e representatividade” (DRUCK, 2011, p. 38-39).

processo abrangente, que se dá no âmbito econômico, social e político, e que tem como uma de suas características a institucionalização da desregulamentação e flexibilização da legislação trabalhista.

Destaca-se que, conforme apontam Galvão (2008) e Marcelino (2011), o termo “desregulamentação” é carregado de imprecisão, por sugerir que os regulamentos e leis já existentes são suprimidos, podendo justamente ocorrer o contrário, com a criação de novas leis que visam reconhecer juridicamente os diferentes tipos de contrato e permitir a “derrogação dos dispositivos anteriormente definidos”, consagrando, assim, a perda de direitos sociais e trabalhistas (GALVÃO, 2008, p. 209). Com relação à flexibilização da legislação trabalhista, Galvão (2008) afirma que esse fenômeno pode ocorrer por meio de diferentes formas: pelo puro e simples descumprimento da lei por parte do empregador, pelo intermédio da lei, ou mesmo pela negociação coletiva: “não se trata, portanto, de ausência de regras, mas, antes, de passar da regulamentação pelo Estado à regulação pelo mercado, na perspectiva de reduzir o escopo e o alcance dos direitos” (idem).

A flexibilização da legislação trabalhista é justificada pelo patronato por uma suposta necessidade de adaptação do mercado de trabalho aos novos tempos globais, sendo caracterizada pela condição de instabilidade, insegurança, adaptabilidade, fragmentação dos coletivos de trabalhadores e destituição do conteúdo social do trabalho: “Essa condição se torna central e hegemônica, contrapondo-se a outras formas de trabalho e de direitos sociais duramente conquistados em nosso país, que ainda permanecem e resistem” (DRUCK, 2007, p. 19-20, *apud* DRUCK, 2011, p. 41). Segundo Druck (2011), existe uma articulação entre as formas precárias de trabalho e de emprego, expressa na (des)estruturação do mercado de trabalho e no papel do Estado em sua (des)proteção social, sentida nas práticas de gestão e organização do trabalho e, também, nos sindicatos — atingidos diretamente por um alto grau de vulnerabilidade social e política.

A publicação de Druck (2011) se deu logo após o término do segundo governo de Lula da Silva (PT), em 2010, quando, à contramão dos efeitos da crise internacional de 2008, o Brasil apresentava continuidade no crescimento dos indicadores econômicos e registrava os menores índices de desemprego de toda sua história²⁰, proporcionando a um grande número de brasileiros o emprego formal, com o registro em carteira de trabalho.

²⁰ A título de ilustração, destacam-se os índices da Pesquisa Mensal de Emprego (PME), mensurados pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE, 2021c), com referência ao mês de dezembro dos anos correspondentes ao período de 2010 a 2014, quando a taxa de desocupação era de 5,3% em 2010, 4,7% em 2011, 4,6% em 2012 e 4,3% em 2013 e 2014.

Desta forma, e como veremos de modo mais detalhado a seguir, a primeira década e meia do século XXI contrastou com o processo que se desenvolvia desde os anos 1990, modificando parcialmente a trajetória de flexibilização e precarização.

Em documento elaborado pela Organização Internacional do Trabalho (OIT), Krein e Manzano (2014) apontam que a formalização dos negócios e do trabalho, bem como a ampliação do acesso à seguridade social durante a década de 2000, no Brasil, representavam novidade tanto para a história do país como para as características do capitalismo contemporâneo²¹. Segundo os autores, com um quadro econômico e de mercado mais favorável, e num período em que o próprio mercado de trabalho foi menos pressionado pela dinâmica demográfica, “houve uma convergência de iniciativas governamentais, das instituições públicas e dos atores sindicais e empresariais que possibilitou o avanço da formalização dos contratos de trabalho” (KREIN; MANZANO, 2014, p. 13-14).

Conforme indicam Oliveira e Proni (2016), estima-se que durante o período de 2003 a 2010 tenham sido criados mais de 14,7 milhões de empregos formais no Brasil. Segundo esses autores, além da redução do desemprego e da informalidade, houve, durante o período em questão, aumento dos rendimentos do trabalho, por um lado, e diminuição das desigualdades salariais, por outro. Neste sentido, Baltar e Leone (2015) ressaltam que o crescimento econômico com inclusão social ajudou a elevar a renda das famílias brasileiras e a diminuir as diferenças entre elas: “Os aumentos verificados nas rendas familiares baixas e intermediárias foram particularmente intensos devido aos programas de transferência de renda (...) e ao forte aumento no valor do salário mínimo” (BALTAR; LEONE, 2015, p. 63-64).

No entanto, como Krein e Manzano (2014) chamam a atenção, as transformações ocorridas no mercado de trabalho formal se deram com a continuidade “de um mercado de trabalho historicamente pouco estruturado, com elevado contingente da população sem

²¹ Os autores fazem referência ao neoliberalismo, enquanto movimento econômico, político e social, bem como às experiências dos países centrais do capitalismo, apresentando altos índices de informalidade, flexibilização e precarização do trabalho, sentidas durante a década de 1990. Barbosa de Oliveira (2016) aponta que o crescimento econômico na década de 1970, conhecido por milagre econômico, teve grande impacto na estrutura ocupacional brasileira durante toda a década seguinte. Conforme Baltar (2006), por conta da crise econômica na década de 1990 e das estratégias que foram adotadas pelo neoliberalismo como saída para a crise, houve alteração na estrutura ocupacional brasileira com significativas mudanças no quadro ocupacional — com a diminuição do peso na produção de bens e o aumento no comércio e prestação de serviços, setor que mais ocupou os trabalhadores autônomos durante a década — e, também, na faixa dos rendimentos salariais.

proteção social, em que ainda prevalecem salários baixos, grandes desigualdades sociais e alto nível de descumprimento dos direitos” (KREIN; MANZANO, 2014, p. 14).

A permanência do mercado de trabalho informal e conseqüentemente precário, paralelamente ao aumento do mercado de trabalho formal marcado pela precarização, é uma das muitas contradições dos governos neodesenvolvimentistas de Lula da Silva e Dilma Rousseff (PT), cujo programa político, sustentado por uma ampla frente de classes e frações de classe, caracteriza-se pelo crescimento econômico combinado com certa forma de transferência de renda e políticas sociais — embora, conforme adverte Boito Jr. (2014), o faça sem romper com os limites dados pelo tripé macroeconômico neoliberal. No entanto, enquanto nos governos neodesenvolvimentistas de Lula da Silva e Dilma Rousseff houve uma combinação entre precarização do trabalho e reconhecimento de direitos²², no período posterior a eles essa contradição deixou de existir. Após a aprovação do impeachment da ex-presidente por meio de um golpe institucional em 2016, a agenda neoliberal voltou a ter centralidade com os governos de Michel Temer (MDB) e Jair Bolsonaro (PL) e a precarização do trabalho se acentuou, acompanhada de sucessivas retiradas de direitos da classe trabalhadora.

1.2. Crises, contrarreformas e precarização social do trabalho

Segundo Boito Jr. (2020), o episódio do golpe que depôs a ex-presidente Dilma Rousseff não apenas representa uma tentativa de restauração da agenda neoliberal da década de 1990, como promove uma “desidratação da democracia brasileira” (BOITO JR., 2020, p. 38). Com uma crise política iniciada em meados de 2013, um cenário de defensiva foi imposto ao conjunto da classe trabalhadora brasileira em suas lutas por direitos (GALVÃO; MARCELINO, 2017; MARCELINO, 2017; KREIN; COLOMBI, 2019), agravando-se cada vez mais, e impactando, sobremaneira, o movimento sindical (GALVÃO *et al.*, 2019). Foram poucas as grandes manifestações de rua convocadas pelas centrais sindicais, entidades representativas ou movimentos populares desde a consumação do golpe, sendo que todas essas mobilizações tiveram suas pautas consideravelmente derrotadas²³. Destaca-se a greve geral de 2017, articulada por centrais

²² Conforme apontam Galvão (2008) e Boito Jr. (2017) com relação às mudanças na legislação trabalhista, sindical e previdenciária elaboradas e/ou aprovadas por esses governos.

²³ Além da greve geral contra a reforma trabalhista de 2017, e outras manifestações contra a reforma da previdência, aprovada no ano de 2019, outros dois exemplos podem ser elencados. O primeiro são as mobilizações de rua chamadas por “Ele Não”, realizadas em diversos municípios brasileiros entre o primeiro e o segundo turno das eleições de 2018, com forte protagonismo feminino. O nome do movimento

sindicais brasileiras²⁴ contra o projeto da reforma trabalhista, que, conforme indica Boito Jr. (2017), mesmo sendo a maior greve da história do país, foi incapaz de deter a aprovação da deletéria medida no Congresso Nacional.

Os governos de Michel Temer e Jair Bolsonaro aplicaram um programa de retirada de direitos sociais em meio ao quadro de recessão econômica causado pelos efeitos da crise internacional²⁵. Conforme aponta a Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios (PNAD) - Contínua, mensurada pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), no trimestre correspondente aos meses de dezembro de 2018 e janeiro e fevereiro de 2019 — ou seja, o último mês do governo de Michel Temer e os dois primeiros meses do governo de Jair Bolsonaro — a desocupação no país marcava 12,3%, atingindo cerca de 13 milhões de brasileiros (IBGE, 2019a). O Departamento Intersindical de Estatística e Estudos Socioeconômicos (DIEESE, 2019a; 2019b) reforça que mesmo que dados posteriores apontassem a redução da desocupação e da informalidade, tal fenômeno se deu através do aumento de contratos formais precários, ou seja, de empregos com baixa qualidade e proteção social. A PNAD-Contínua apontava que em fevereiro de 2021, a desocupação atingiu cerca de 14,4 milhões de brasileiros, marcando cerca de 14,4% da população — uma porcentagem com alta de 2,7 pontos com relação ao registro no mesmo período em 2020. Segundo a Agência de Notícias do IBGE, o índice de população desocupada em 2021 era recorde da série histórica, iniciada em 2012 (IBGE, 2021a).

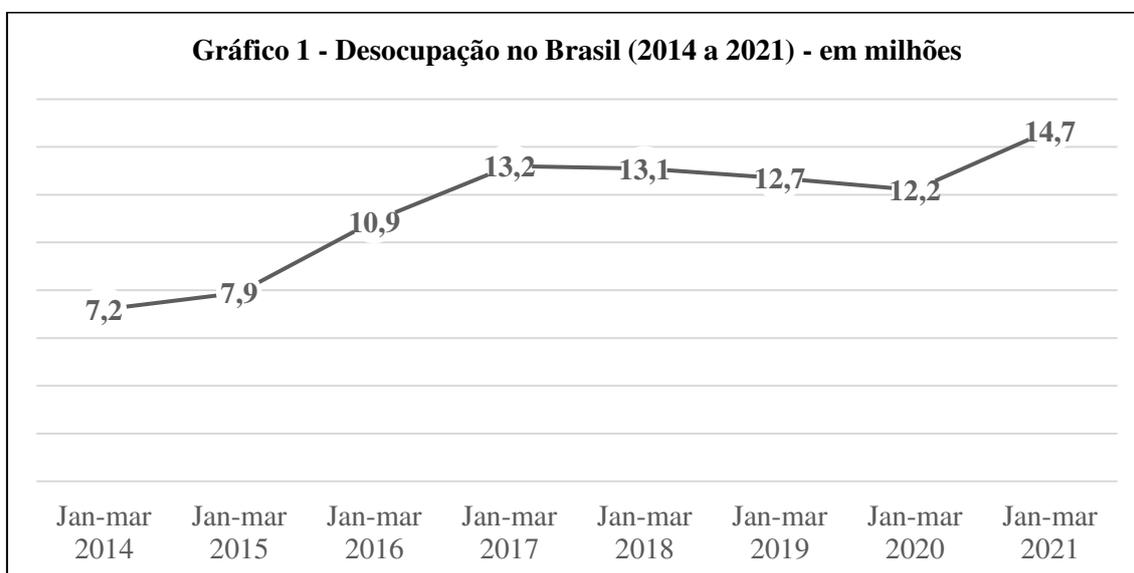
O gráfico a seguir elucidada os índices da desocupação brasileira com referência ao primeiro trimestre dos anos correspondentes ao período de 2014 a 2021 — ou seja,

fazia alusão ao voto contrário ao então candidato à presidência da República, Jair Bolsonaro, que, a despeito do movimento nas ruas, foi eleito com 55% dos votos válidos. O segundo exemplo são as greves combinadas às manifestações de rua de estudantes e profissionais do ensino superior público, realizadas no primeiro semestre de 2019, chamadas por “Tsunamis da Educação”. O movimento, em prol da educação pública e de qualidade, da ciência e da tecnologia nacional, conseguiu barrar por apenas alguns meses a agenda de cortes nas bolsas de pesquisa e no orçamento das instituições públicas de ensino superior, sendo que tais cortes foram retomados no período posterior, pelo governo federal, junto a intervenções políticas em diversas reitorias dessas instituições de ensino.

²⁴ Ainda com relação à luta contra a aprovação da reforma trabalhista, vale destacar que, conforme Colombi (2018), as duas maiores centrais sindicais brasileiras, a CUT e a FS, apostaram em caminhos diferentes para barrar essa medida, tendo acordo apenas na eleição de uma plataforma política alternativa, que fosse capaz de restaurar as condições de diálogo na arena estatal: “Num cenário de derrota, a FS insistiu na estratégia de negociação de parâmetros da nova lei, enquanto a CUT se retirou das negociações, mas demonstrou baixa capacidade de organização dos trabalhadores” (COLOMBI, 2018, p. 232).

²⁵ Conforme dados disponibilizados pelo IBGE (2021b), nota-se que após atingir seu maior nível, em 2010, o PIB começou a refletir o cenário da crise econômica internacional desencadeada em 2008 de modo mais convergente. A perda de dinamismo econômico se intensifica a partir de 2014 e atinge seu ápice em 2016, confluindo ao agravamento do cenário político interno. A associação de fatores internos e externos, que irão impactar na redução do dinamismo brasileiro, incide num quadro recessivo que se agrava a partir de 2016 e que, mesmo após certa recuperação e estabilidade, continua nos anos seguintes.

mensura a desocupação dos trabalhadores brasileiros durante o segundo e incompleto governo de Dilma Rousseff (2014-2016); o contexto de crise política, de intensificação da perda de dinamismo econômico e o governo golpista de Michel Temer (2016-2018); e os três primeiros anos do governo de Jair Bolsonaro (2018-2021).



Dados disponibilizados pelo IBGE (2021d). Elaboração própria (2022)

Com relação ao quadro econômico, notadamente no período correspondente aos governos de Michel Temer e Jair Bolsonaro, se destaca uma recessão ilustrada pelas baixas taxas acumuladas do Produto Interno Bruto (PIB) a preços de mercado. Por mais que os índices registrados entre 2020 e 2021 pelo IBGE (2021b) tenham sofrido os impactos da pandemia da Covid-19, é inequívoco que já no início do governo de Jair Bolsonaro, em 2018, o PIB apresentava redução — processo esse que vem se observando desde 2011. Conforme o DIEESE (2021a), as previsões do PIB para o ano de 2021 marcavam 3%, um dado percentual insuficiente para compensar a queda registrada no ano anterior. A tabela abaixo elucida os percentuais do PIB no período de 2018 a 2021, tendo como base os quatro trimestres de 2018 a 2020, e o terceiro trimestre de 2021.

Tabela 1 - Produto Interno Bruto do Brasil (2018 a 2021) – dados percentuais	
Período correspondente	Crescimento do PIB
4º trimestre de 2018	1,8
4º trimestre de 2019	1,2
4º trimestre de 2020	-3,9
3º trimestre de 2021	3,9

Dados disponibilizados pelo IBGE (2021b). Elaboração própria (2022).

Nota-se que a agenda política e econômica encampada pelos governos de Michel Temer e Jair Bolsonaro não apenas foram insuficientes para conter os impactos da crise internacional no país, como agravaram seus efeitos. Isto porque, além de apresentar índices que demonstram uma grave desocupação, o Brasil teve baixíssimos percentuais de crescimento econômico. Segundo o DIEESE (2021a), o desemprego e a redução do PIB impactaram diretamente as famílias da classe trabalhadora, pois em apenas três anos o desmonte da economia nacional “fez aumentar em 13% a porcentagem da população afetada pela insegurança alimentar moderada ou aguda” (DIEESE, 2021a, p. 4)

Institucionalizada na lei 13.476, de 2017, a reforma trabalhista é um dos destaques do período que se seguiu com o governo de Michel Temer (MARCELINO; GALVÃO, 2020). Além de mudanças substantivas no padrão de regulação do trabalho, a reforma trabalhista produz “efeitos deletérios sobre a economia e o mercado de trabalho, a proteção social e a forma de organização da sociedade brasileira”, constituindo um sistema que “amplia o poder e a liberdade do capital para determinar as condições de contratação, uso e remuneração do trabalho” (KREIN; GIMENEZ, 2018, p. 15). A reforma agrava a precarização social do trabalho e aumenta o número de trabalhadores em situação de vulnerabilidade e instabilidade, apresentando mudanças que tendem a provocar “uma redução no patamar de direitos ao multiplicar as possibilidades de arranjos desfavoráveis ao conjunto da classe trabalhadora” (KREIN, 2018, p. 97).

Conforme sintetizam Krein (2018), Krein e Gimenez (2018), Galvão *et al.* (2019) e Marcelino e Galvão (2020), os principais impactos da reforma trabalhista se relacionam às formas de contratação mais precárias e atípicas; à flexibilização da jornada de trabalho; ao rebaixamento da remuneração; às alterações nas normas de saúde e segurança do trabalho; às mudanças na negociação coletiva e fragilização sindical; e à limitação do acesso e ao próprio poder da Justiça do Trabalho. Segundo Biavaschi e Krein (2016 *apud* OLIVEIRA; PRONI, 2016), esta reforma visa reduzir o custo do trabalho por meio da redução da proteção aos trabalhadores, conferida pela Constituição Federal (CF) de 1988.

É importante ressaltar que a aprovação da reforma foi propagada por meio de um discurso de “modernização” das relações de trabalho²⁶ que faz parte do ideário neoliberal. Segundo Galvão (2008), essa “modernização” acaba por significar, dentre outras medidas, a redução do papel do Estado no julgamento dos conflitos entre capital e

²⁶ Exemplo que elucida tal afirmação é a fala do ex-ministro da Fazenda de Michel Temer, Henrique Meirelles (MDB), sobre a necessidade de o Congresso Nacional aprovar a reforma trabalhista visando “desengessar o mercado de trabalho, gerar mais empregos e aumentar a produtividade” (VENTURA, 2017).

trabalho, a criação de diferentes tipos de contrato que fogem do padrão de assalariamento clássico²⁷ e o fim da jornada de trabalho fixa — possibilitando, assim, a utilização da força de trabalho “conforme as flutuações do mercado” (GALVÃO, 2008, p. 210).

A reforma promoveu a legalização de práticas que afetam diretamente a qualidade de vida e as condições de trabalho, tanto dos trabalhadores formalizados, que tiveram seus direitos rebaixados, como também dos trabalhadores informais, que permanecerão fora dos mecanismos de proteção de uma legislação que agora se encontra ainda mais flexibilizada. Essa institucionalização da flexibilização e precarização atinge diretamente os setores que já eram marcados por aspectos da precariedade.

Neste sentido, conforme destacam Galvão e Krein (2019), a precariedade se agrava, especialmente, com o avanço da terceirização e das ocupações no setor de comércio e serviços privados, em que o mercado de trabalho é historicamente menos estruturado e protegido pela legislação, se comparado à indústria, e com pouca tradição de organização sindical — expresso nas baixas taxas de sindicalização e greves.

Para ilustrar brevemente o espaço ocupado pelo setor de serviços no mercado de trabalho brasileiro, segundo a publicação da Pesquisa Anual de Serviços (PAS), realizada pelo IBGE (2019b), no ano de 2017 o setor ocupava 12.302.757 brasileiros em 1.306.671 empresas. O IBGE (2019c) ainda aponta que a região sudeste, a que apresenta maior receita do setor, concentrou cerca de 65,6% desta receita somente no estado de São Paulo.

Apesar do crescimento verificado no setor de serviços, tanto no Brasil quanto no estado de São Paulo, e dos expressivos índices de emprego formal e informal nele registrados, os estudos contemporâneos pouco se debruçam sobre as categorias profissionais nele compreendidas que, além de serem mais expostas à precarização, enfrentam maiores dificuldades na ação e organização coletiva. Parton (2009), Braga (2014), Pochmann e Moraes (2017), Mendes (2018) e Galvão e Krein (2019) são alguns exemplos de autores que tratam do assunto, a partir dos trabalhadores em fast food, dos terceirizados em geral e dos trabalhadores de telemarketing, sendo necessário ampliar o escopo de análise para outras categorias.

²⁷ Exemplos neste sentido, previstos na reforma trabalhista de 2017, são a ampliação dos contratos por tempo parcial e os contratos intermitentes. Ambos os tipos de contrato flexibilizam a referência mensal do salário mínimo — ampliando e intensificando o fracionamento salarial —, “passando a incorporar o valor-hora mínimo, já que o salário é proporcional à jornada trabalhada” (GALVÃO *et al.*, 2019, p. 50). Além disso, vale destacar os contratos de teletrabalho e a ampliação do contrato de trabalho temporário como outras formas de flexibilidade nas modalidades de contratação (KREIN, 2018).

Os motoboys e os motoristas por aplicativos são trabalhadores do setor de serviços que convivem diretamente com os efeitos da precarização social do trabalho: os primeiros estão localizados às margens da legislação trabalhista e sofrem com as crescentes formas de contratação flexível e precária, bem como com o aumento do trabalho subordinado às plataformas digitais; os segundos, por sua vez, estão totalmente fora dessa legislação, e não contam com nenhum tipo de amparo jurídico e acesso a direitos sociais e trabalhistas.

1.3. O trabalho em plataformas digitais de trabalho

Partindo da classificação das plataformas digitais como um ambiente genérico que, por meio da internet, é capaz de relacionar potenciais consumidores a qualquer coisa, indivíduos e/ou empresas, onde todos os agentes envolvidos nesse processo podem se tornar fornecedores de produtos e serviços (LANGLEY; LEYSHON, 2017 *apud* KALIL, 2020), afirma-se que essas recentes e inovadoras ferramentas de comunicação e informação representam grande avanço na conformação do capitalismo contemporâneo, pois além de produzirem dados que poderão se tornar mercadoria²⁸, também impactam diretamente nas relações de trabalho.

Miguez e Menendez (2021) sugerem a existência de uma “homogeneidade” nas dimensões materiais e simbólicas com que as empresas proprietárias de plataformas digitais atuam nos diferentes territórios, sobretudo nos países latino-americanos, cujo mercado de trabalho é histórica e estruturalmente marcado pela precarização. Essa homogeneização se dá por uma série de fatores, resumidamente caracterizados: (1) pelo fato de que apenas algumas empresas detêm o monopólio de atuação; (2) pelos modelos de negócio das plataformas digitais, especialmente as de entrega por aplicativos, apresentarem mecanismos semelhantes na gestão e na exploração do trabalho, com diferenças mínimas que logo são suprimidas ou incorporadas por outras empresas que surgem no mercado; (3) por esses modelos se estenderem por diversos países, aprofundando a precarização e a condição de informalidade; (4) pelos termos e condições

²⁸ Conforme Kalil (2020): “novos setores surgem na economia para extrair os dados e utilizá-los para otimizar o processo produtivo, acessar preferências dos consumidores, controlar trabalhadores, oferecer novas mercadorias e serviços e vender produtos para anunciantes” (KALIL, 2020, p. 83). O autor ressalta que, por meio dos algoritmos, dos protocolos e da classificação — isto é, do processamento da relação de informações, da descrição das interações e da classificação de estatísticas e dados —, as plataformas induzem, produzem e programam a circulação na economia digital. Todo esse cenário “faz parte de um processo de capitalização e valorização, com o estímulo da participação dos usuários das plataformas, que geram dados e informações componentes da infraestrutura desses meios para potencializar os retornos econômicos das empresas” (KALIL, 2020, p. 82).

de uso/trabalho serem impostos unilateralmente, e os dados algorítmicos serem exclusivos das empresas proprietárias das plataformas digitais; (5) e pela presença de imigrantes na prestação desses serviços²⁹.

Segundo os autores, tal homogeneização nas formas de atuação empresarial permitiu que muitas organizações de trabalhadores fossem criadas nos principais centros urbanos, e que conseguissem, ainda, estabelecer relações políticas e firmar parcerias com outras organizações locais, regionais e/ou internacionais que apresentam o mesmo interesse na defesa das condições de vida e trabalho dessas categorias tipicamente precarizadas: “Os trabalhadores por plataformas (...) são submetidos e subordinados às mesmas lógicas e falta de regulação que são características das empresas que tomam vantagem diante das lacunas das legislações nacionais” (MIGUEZ; MENENDEZ, 2021, p. 240-241, traduzido); neste sentido, o “conjunto das demandas feitas por entregadores na Argentina, por exemplo, é quase igual no Equador e no Brasil, só para citar alguns poucos países” (idem, p. 241, traduzido).

Com base em Kalil (2020), é possível afirmar que o “capitalismo de plataforma” se insere no contexto neoliberal ao mesmo passo em que o aprofunda — potencializando certos movimentos surgidos na década de 1970, como a produção enxuta, as cadeias produtivas *just-in-time* e a terceirização. Para o autor, o modo como os negócios operam nesse contexto privilegia a concentração da propriedade, em que as maiores plataformas criam grandes infraestruturas e gastam elevados recursos na compra de outras empresas e no investimento da expansão de suas capacidades: “As tecnologias digitais permitem que as plataformas despontem como instrumentos de liderar e controlar setores da economia” (KALIL, 2020, p. 83).

O trabalho subordinado às plataformas digitais se insere naquilo que Abílio (2020c) caracteriza como uberização³⁰. Conforme a autora adverte, tal conceito deriva de um fenômeno social que tomou maior proporção com a entrada da empresa-aplicativo Uber no mercado global, mas não se refere apenas a essa empresa e, tampouco, a uma forma de trabalho iniciado por ela, podendo “ser generalizável pelas relações de trabalho, que abarca diferentes setores da economia, tipos de ocupação, níveis de qualificação e

²⁹ Como é o caso dos imigrantes venezuelanos nos países latino-americanos vizinhos (MIGUEZ; MENENDEZ, 2021), e dos próprios latino-americanos nos países europeus (CANT, 2021).

³⁰ Analisando as categorias de revendedoras de cosméticos, motoboys e motofretistas, Abílio (2020a) trata da uberização como um processo complexo que redefine as relações de trabalho, sendo compreendida como mais um passo no caminho de flexibilização trabalhista, ao mesmo tempo em que concorre com as formas de terceirização já reconhecidas pela legislação brasileira.

rendimento, condições de trabalho, em âmbito global” (ABÍLIO, 2020c, p. 112). A relação das plataformas digitais com os trabalhadores prestadores de serviços é de subordinação do trabalho, e não mera mediação, porque as plataformas digitais não apenas mediam o trabalho entre os trabalhadores e os clientes, como também submetem esses trabalhadores às suas próprias regras — os termos de uso —, controlando e vigiando todo o processo do trabalho (ABÍLIO; AMORIM; GROHMAN, 2021).

Cardoso e Garcia (2021) classificam o trabalho subordinado às plataformas digitais em três grupos de plataformas: (1) as de “trabalho por demanda” ou *gig work*, cujo trabalho é realizado em tempo real e o produto do trabalho é entregue localmente; (2) as de “trabalho por demanda” cujo trabalho é entregue online; e, por fim, (3) as plataformas terceirizadas de microtrabalho. Num sentido semelhante, embora com menos subdivisões, De Stefano (2016 *apud* KALIL, 2020) classifica as plataformas de trabalho como *crowdwork* e o *on-demand* — na tradução, “sob demanda”, distinção que usaremos aqui.

O *crowdwork* e o trabalho sob demanda apresentam particularidades significativas, sendo a mais relevante o fato das atividades do primeiro serem realizadas online, permitindo a execução do serviço em qualquer lugar do mundo, enquanto no segundo as atividades ocorrem localmente, sendo a única mediação online, por meio dos aplicativos, a combinação da oferta e demanda da força de trabalho. Destaca-se, porém, que os dois tipos de plataforma não apresentam homogeneidade.

No *crowdwork* as plataformas têm distintas maneiras de distribuir as tarefas, fixar o valor dos trabalhos e pagar os trabalhadores, além da própria natureza e complexidade das tarefas, que podem variar substancialmente (KALIL, 2020). De acordo com Artur e Cardoso (2020), no *crowdwork*, de forma geral, os trabalhos são muito fragmentados, curtos e imprevisíveis. Com base em uma pesquisa realizada pela OIT, as autoras ressaltam que entre os anos de 2015 e 2017, havia um grande tempo dedicado à procura e à espera das tarefas por parte desses trabalhadores, levando-os a dedicarem uma quantidade excessiva de horas ao trabalho — tempo que não é levado em conta, e, portanto, não é adicionado, na baixa remuneração que é característica do *crowdwork*. Além dessas evidentes situações de precariedade, os trabalhadores ainda enfrentam o risco de que o trabalho não seja pago, caso o demandante alegue que a tarefa não foi bem-sucedida, criando, deste modo, “muita instabilidade e insegurança” aos trabalhadores do *crowdwork* (OIT, 2019a *apud* ARTUR; CARDOSO, 2020, p. 357).

Segundo Kalil (2020), no trabalho sob demanda por meio de aplicativos, a principal distinção ocorre entre as plataformas digitais que oferecem os diversos tipos de serviços daquelas que são especializadas em somente uma atividade. Conforme Artur e Cardoso (2020), no trabalho sob demanda por meio de aplicativos, as plataformas de trabalho mais comuns, e que abrangem o maior número de trabalhadores são justamente aquelas especializadas em transporte e entrega (ARTUR; CARDOSO, 2020).

A título de ilustração, dados disponibilizados pela PNAD-Contínua (GONDIM, 2020; ARTUR; CARDOSO, 2020) apontam que, se comparado ao ano de 2017, em 2018 houve aumento de 29,2% do total de brasileiros ocupados na categoria em que os motoristas por aplicativos estão incluídos, atingindo aproximadamente 3,6 milhões de trabalhadores. Além disso, em 2018, o número de pessoas trabalhando em local designado pelo empregador, patrão ou freguês, incluindo os entregadores por aplicativos de forma geral, totalizou 10,1 milhões de trabalhadores, o maior registro desde 2012³¹.

Conforme aponta Gondim (2020), diante de um cenário de crise, as dificuldades de crescimento econômico e de geração de emprego tornam-se uma grande oportunidade para “as empresas que adotam o trabalho sob demanda, via aplicativos, consolidarem seus modelos de negócio” (GONDIM, 2020, p. 472), pois, ao passo que essa forma de trabalho permite maior lucro às empresas, transfere ao máximo os riscos do empreendimento aos trabalhadores. Artur e Cardoso (2020) acrescentam que no cenário de ataques à noção de emprego, as empresas proprietárias das plataformas digitais associam a flexibilidade às vantagens individuais que proporcionam aos trabalhadores, e jamais à insegurança e ao risco: “Tais promessas de vantagens, por sua vez, devem ser configuradas pela regulação privada, como benefícios, nunca como direitos a serem tratados numa abordagem política e coletivista” (ARTUR; CARDOSO, 2020, p. 382).

Basicamente, no caso dos motoristas e dos entregadores por aplicativos, o cadastro nas plataformas digitais se dá por meio da submissão de alguns documentos pessoais — uma “barreira de entrada quase inexistente”, conforme Haidar, Menéndez e Arias (2020, p. 18, traduzido) —, e a permanência na ocupação é mediada por avaliações feitas pelos clientes após a execução da tarefa de transporte ou entrega, além da própria disponibilidade do trabalhador para o trabalho, avaliada pelos algoritmos a partir da quantidade de corridas recusadas e efetuadas. A posse de um veículo próprio ou alugado

³¹ Artur e Cardoso (2020, p. 359) apontam que no ano de 2019 o Brasil contava com 600 mil trabalhadores cadastrados na empresa Uber, e aproximadamente 4 milhões de trabalhadores em plataformas de entrega.

pelos trabalhadores — nunca concedido pelas empresas — para realizar o deslocamento, e o aparelho celular para a conexão com o aplicativo, são as duas únicas ferramentas necessárias para o trabalho cotidiano de um exército de homens e mulheres que, muitas vezes, obtêm exclusivamente a renda de suas famílias por meio dessas ocupações informais e altamente precarizadas. Esse conjunto de trabalhadores, que assumem as tarefas que antes eram executadas por taxistas e motoboys, empregados ou autônomos profissionais, se encontram totalmente desprotegidos pela legislação social e trabalhista brasileira, desincentivados a lutar por direitos coletivos, e controlados pelos algoritmos dessas grandes empresas globais. São velhas formas de trabalho sob novas formas de execução, vigilância e exploração.

Segundo Abílio (2020c), o trabalho uberizado representa novidade no mercado de trabalho ao generalizar certas “características permanentemente associadas ao atraso, às margens, ao trabalho improdutivo, ao subdesenvolvimento” (ABÍLIO, 2020c, p. 122). A uberização representa, portanto, um agravante no processo de precarização social do trabalho, sobretudo nos países cujo mercado de trabalho é estruturalmente marcado pela heterogeneidade e pela precariedade, como é o caso brasileiro com o trabalho ilegal e informal e um processo de negociação limitado (CARDOSO *et. al.*, 2015 *apud* ARTUR; CARDOSO, 2020), agravado com a reforma trabalhista de 2017, com o fim do Ministério do Trabalho em 2019 e com as constantes ameaças de fim da Justiça do Trabalho (PESSANHA; ARTUR, 2019; KREIN; VERAS; FILGUEIRAS, 2019 *apud* ARTUR; CARDOSO, 2020).

Ao se referirem ao caso brasileiro, Miguez e Menendez (2021) ressaltam que o aumento do número de trabalhadores subordinados às empresas-aplicativo durante o contexto de pandemia “é consequência direta da insuficiência da renda básica emergencial de R\$ 600,00 aprovado pelo governo Bolsonaro” (MIGUEZ; MENENDEZ, 2021, p. 236, traduzido). Em nota técnica publicada pelo Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (IPEA), Lapa (2021) analisa os dados da PNAD Covid-19³² e faz importantes considerações a respeito do trabalho dos entregadores e dos motoristas por aplicativos no contexto da pandemia. Embora apresente uma série de dificuldades metodológicas — como a própria classificação das categorias “entregadores de mercadorias”, considerando

³² A PNAD Covid-19 foi realizada por pesquisadores do IBGE, aplicada exclusivamente por telefone e abrangendo cerca de 193 mil domicílios/mês, entre maio e novembro de 2020, em 3.364 municípios, em todo o território nacional. Conforme o IBGE (2020b), os resultados desta pesquisa, com foco nas áreas da saúde e do trabalho, são pioneiros no sentido de constituírem a primeira divulgação de estatísticas experimentais elaboradas pelo Instituto.

os motoboys formalizados junto aos entregadores por aplicativos informais, e “motoristas sem carteira”, considerando taxistas, mototaxistas, motoristas de ônibus e vans etc., junto aos motoristas por aplicativos —, a pesquisa permite dimensionar tanto o aumento quantitativo dessas categorias de trabalhadores durante a crise sanitária, no período de maio a novembro de 2020, como os chamados “atributos pessoais” predominantes desses trabalhadores, tais como gênero, raça/cor, idade e escolaridade. Além disso, a pesquisa também mensura os rendimentos financeiros obtidos com esse trabalho; a quantidade de horas trabalhadas; a quantidade de trabalhadores que foram infectados pelo coronavírus; e, ainda, o acesso às parcelas de auxílio emergencial; a porcentagem de trabalhadores que realizam contribuições individuais para o Instituto Nacional de Seguridade Social (INSS) e que realizaram empréstimos financeiros variados durante o período de pandemia.

A nota técnica aponta que a região Sudeste, com exceção do estado do Espírito Santo, é a que mais concentra trabalhadores por aplicativos no Brasil, com cerca de 50% dos entregadores e 40% dos motoristas por aplicativos. No que tange aos atributos pessoais desses trabalhadores, nota-se uma certa similaridade quanto aos marcadores de gênero, raça e escolaridade. Ambas as categorias apresentam aproximadamente 95% de trabalhadores do gênero masculino, sendo 60% negros. A maioria — 48% entre os entregadores e 46% entre os motoristas por aplicativos — possui ensino médio completo, seguido pelo nível fundamental incompleto — 17% dos entregadores e 19% dos motoristas. A idade, porém, distancia as duas categorias, pois enquanto os entregadores por aplicativos apresentam menor faixa etária, sendo 38% concentrados entre 20 e 29 anos, os motoristas apresentam maior dispersão entre 30 e 39 anos e 40 e 49 anos, com 28% e 26% respectivamente. Segundo o autor: “A potencial explicação para esse distanciamento [etário] pode-se vincular ao instrumento de trabalho em si, já que um automóvel exige acúmulo de capital prévio para sua aquisição” (LAPA, 2021, p. 15).

Em pesquisa realizada por Abílio *et al.* (2020)³³ com entregadores por aplicativos, o perfil predominante era de trabalhadores homens — 94,6% —, com idade compreendida entre 25 e 44 anos — 78,2% —, e negros — soma de pardos e pretos, com 58,8%. Em relatório publicado por Filgueiras e Lima (2020)³⁴ a respeito dos entregadores por aplicativos, o mesmo perfil foi encontrado: uma maioria composta por homens —

³³ Pesquisa realizada em 29 municípios brasileiros, com participação de 298 entregadores por aplicativos.

³⁴ Pesquisa realizada em 38 municípios brasileiros, com participação de 103 entregadores por aplicativos.

95% —, com idade mediana de 28 anos — 32,7% com idade entre 18 e 24 anos, e 56% com até 30 anos —, e negros — soma de pardos e pretos, com 59,2%.

Com relação aos motoristas por aplicativos, Bessa (2021)³⁵ elucida que essa categoria é majoritariamente composta por homens, embora haja presença mais significativa de mulheres em comparação ao caso dos entregadores — com 83,4% de homens e 16,5% de mulheres. Em contraposição aos entregadores, a maioria dos motoristas por aplicativos é composta por brancos — 51,8% —, e, apesar da idade ser muito variada, a faixa etária que concentra o maior número de trabalhadores é dos 25 aos 42 anos — correspondente a 65% da amostra. Segundo a autora: “Esse dado se relaciona diretamente com o fato de uma maioria entre os respondentes ser casada e com filhos, pois a idade média de 33 anos constatada na pesquisa está próxima da idade média de 31 anos, quando os homens se casam, segundo aponta o IBGE” (BESSA, 2021, p. 38).

1.4. Precarização sobre rodas

Os vigilantes armados, eletricitistas, frentistas de postos de gasolina e motofretistas são categorias de trabalhadores cujo trabalho é considerado, pela legislação trabalhista brasileira, de alta periculosidade. Justamente por essa característica, os trabalhadores dessas categorias, quando formalizados, recebem em seus salários um valor adicional. Conforme o vice-presidente do SindimotoSP, os entregadores por aplicativos, ao serem reconhecidos pela legislação brasileira, poderiam passar a ter esse valor adicional em seus salários, como um direito diante da exposição à qual estão submetidos diariamente nas ruas das cidades brasileiras, assim como os motoboys já formalizados.

O vice-presidente do SindimotoSP, Gerson Cunha³⁶, comenta que, para não parar de atuar — e de lucrar —, em diversos países a empresa-aplicativo Uber teve que formalizar seus trabalhadores e passar a lhes conceder direitos, e que essa realidade também poderia acontecer no Brasil, gerando melhora na qualidade de vida e trabalho de inúmeros brasileiros. O sindicalista reforça: “Olha que os motoristas por aplicativo [trabalhadores típicos da empresa-aplicativo Uber] morrem muito menos que os motoboys por aplicativos, mas quantos entregadores não tem a vida ceifada por dia? São inúmeros!”. A título de ilustração, conforme o presidente do STATTESP, Leandro

³⁵ Pesquisa realizada em 97 municípios brasileiros, com participação de 766 motoristas por aplicativos.

³⁶ Gerson Silva Cunha trabalha há 19 anos como motoboy, faz parte do movimento sindical há 14 anos e é o atual vice-presidente do SindimotoSP. As entrevistas foram concedidas em março e outubro de 2021 e arquivadas de forma digital em plataforma de armazenamento, em conta institucional vinculada à Unicamp.

Cruz³⁷, em 2020 foram mortos mais de 150 motoristas por aplicativos brasileiros durante suas jornadas de trabalho: “São famílias em dívidas que ficaram com a tristeza e o vazio. É isso o que temos que entender”. Nos próximos tópicos, por meio de relatos de sindicalistas, entregadores e motoristas por aplicativos, são apresentadas algumas das características da precarização cotidiana enfrentada por esses trabalhadores.

1.4.1. Imprevisibilidade e insegurança na jornada de trabalho

O presidente do SindimotoSP, Gilberto Almeida dos Santos, em entrevista concedida e publicada pela Revista Rosa em agosto de 2021, comenta que os motoboys, em geral, e os entregadores por aplicativos, em específico, enfrentam uma diversidade de desafios em suas jornadas de trabalho. Neste sentido, o sindicalista ressalta que existem diversas demandas dos trabalhadores relacionadas à formalização, aos inúmeros acidentes de trabalho, ao roubo de mercadorias e do próprio instrumento de transporte: “Na rua você tem desde o cara que rouba partes da moto até mesmo a própria moto e a mercadoria. Isso tudo cria uma insegurança muito grande em nossa categoria (...)”; e complementa: “Hoje, para quem trabalha na rua, a maior preocupação é em perder a moto, mais do que um acidente de trabalho” (SANTOS, 2021).

O presidente do STATTESP, Leandro Cruz, comenta o caso de um motorista por aplicativos que foi assaltado por duas vezes em apenas um mês: “Esse trabalhador perdeu dinheiro e o celular, com um revólver apontado no rosto. Imagina como funciona a cabeça desse trabalhador, que sofre um trauma como esse dentro do próprio carro, e deve continuar trabalhando, andando desesperado, para ter o pão de cada dia?”. Além de graves danos na saúde psicológica, proporcionado pela insegurança na jornada de trabalho, outro dano, em casos como esse, é o financeiro, pois, além do dinheiro roubado, a perda do aparelho celular representa um grande prejuízo ao trabalhador, que precisará dispor de um novo aparelho para continuar exercendo o trabalho na plataforma digital. O mesmo vale para o veículo, seja ele um carro ou uma motocicleta. Outra situação é levantada por Leandro Cruz: “O trabalhador não morre só de tiro. Teve o caso de um motorista que foi sequestrado e ficou amarrado sem roupa por horas. Como esse trabalhador voltará a

³⁷ Leandro da Cruz Medeiros é formado em administração e gestão pública, sendo motorista por aplicativos há quatro anos e o primeiro e atual presidente do STATTESP. As entrevistas foram concedidas em março e outubro de 2021 e arquivadas de forma digital em plataforma de armazenamento, em conta institucional vinculada à Unicamp.

trabalhar? Cadê o suporte das empresas? Elas se isentam de algumas coisas porque só pensam no capital”.

Realizada após um mapeamento nas interações públicas na página do STATTESP em rede social³⁸, a entrevista com Emerson³⁹, ex-taxista e motorista por aplicativos há oito anos, elucida as situações de riscos, imprevisibilidades e inseguranças na jornada dos trabalhadores por aplicativos: “Eu fui banido da Uber porque fui assaltado, aí tentaram usar meu app. Mandeí há seis meses toda documentação para o jurídico do [vereador] Marlon [Luz] e até hoje não obtive respostas. A Uber só diz que eu infringi as regras por ela impostas”. O motorista continua: “[A infração ocorre] em todos apps. Somente eles [empresas-aplicativo] impõem as regras, o motorista até pode questionar, porém não pode deixar de aceitar, se não, não trabalha. Veja, aqui em São Paulo tem uma regulamentação, porém todos apps tem liminares para não cumprir”. Nesta mesma direção, o presidente do STATTESP ressalta que a empresa-aplicativo Uber “derrubou 15 mil trabalhadores da plataforma de uma só vez no Brasil”: “Os algoritmos, em um segundo, derrubaram todos os trabalhadores. Aos poucos a categoria está entendendo o que está acontecendo”. Essas citações correspondem àquilo que Haider, Menéndez e Arias (2020) chamam por gestão algorítmica, caracterizada pela parca ou total ausência de intervenção humana nos processos de trabalho, onde os algoritmos calculam e tomam decisões que são aplicadas automaticamente para acelerar processos. Assim, “a tecnologia não é uma ferramenta para apoiar as decisões humanas, mas ela mesma calcula e resolve com problemas com base em parâmetros” (HAIDER; MENÉNDEZ; ARIAS, 2020, p. 19, traduzido).

Conforme salienta Leandro Cruz, para as empresas-aplicativo “os motoristas não são nomes, mas apenas números”, e que casos semelhantes a esses que foram elucidados, de constante insegurança, acidentes e riscos nas jornadas de trabalho, não geram nenhuma forma de suporte das empresas-aplicativo aos trabalhadores, seja no tratamento psicológico, na orientação médica ou na ajuda financeira: “Faz tempo que elas [empresas-aplicativo] colocam que criaram mecanismos para diminuir a insegurança. Mas elas dizem que criam e não nos deixam participar”, aponta o presidente do STATTESP,

³⁸ Conforme apontado na introdução desta dissertação, o contato com os trabalhadores, via páginas em redes sociais e grupos em plataformas de comunicação, não permitiu mensurar com êxito a relação destes com os sindicatos que buscam organizá-los. Todavia, se falar sobre política causou maior estranhamento com os trabalhadores — seja pela negação explícita em realizar entrevistas ou mesmo o silêncio nas respostas —, ao serem perguntados sobre as condições do trabalho subordinado aos aplicativos, notou-se maior interesse, por parte dos trabalhadores, em contribuir com a pesquisa.

³⁹ Contatado em novembro de 2021.

ressaltando que, em contrapartida: “Levamos para elas [empresas-aplicativo] propostas de monitoramento para garantir a segurança dos trabalhadores, mas isso não avançou”.

A forma com que o vice-presidente do SindimotoSP descreve as empresas-aplicativo em comparação com as empresas tradicionais do setor de motofrete vai no mesmo sentido da caracterização feita pelo presidente do STATTESP:

A empresa de motofrete é um computador, uma secretária, um CNPJ (Cadastro Nacional de Pessoa Jurídica), alguns encargos trabalhistas e um seguro de vida. O aplicativo não tem nada disso. Ele veio de modo muito inteligente: não tem a moto, não tem nada. Tem um CNPJ que serve apenas como meio de negócio. Não tem nenhum motoboy registrado nesse CNPJ, mas apenas alguns técnicos e parafernália que fazem o negócio rodar. A ferramenta que faz o dinheiro entrar, o trabalhador, não tem nada, não tem registro nenhum. E eles criam na cabeça da categoria que fazem uma intermediação de negócios. Em 2014, no começo, com a Loggi, parecia uma grande oportunidade para ficar rico. (...) Nós alertávamos que isso, no futuro, geraria um *dumping* social; que aumentaria a precarização. Mas os caras [entregadores] caíram no conto do vigário, e hoje não tem nenhuma garantia com os aplicativos.

A síntese da fala do vice-presidente do SindimotoSP também aparece no discurso da entidade patronal do setor de motofrete que, além de tecer variadas críticas à ausência do reconhecimento do vínculo empregatício aos trabalhadores por aplicativos, também condena a ausência de fiscalização, por parte das instituições públicas, diante da alta precarização do trabalho. Em nota sobre a empregabilidade em tempos de pandemia, o Sindicato de Empresas de Distribuição das Entregas Rápidas do Estado de São Paulo (SEDERSP) aponta que o setor de entregas rápidas vive “uma guerra interna e muitas vezes invisível aos que estão de fora”, por conta das empresas-aplicativo. A título de ilustração a entidade patronal compara todos os gastos que as empresas tradicionais têm com relação aos benefícios e garantias aos trabalhadores formais, e critica o fato de que as empresas-aplicativo não arcam com tais custos por conta da ausência do reconhecimento do vínculo de emprego (SEDERSP, 2021).

O vice-presidente do SindimotoSP comenta que a precarização cotidiana vivenciada pelos entregadores por aplicativos se resume à seguinte situação: “é um cara largado, descansando na calçada, com a cabeça dentro de uma *bag* disposta no chão, onde passam pessoas e animais”. Conforme aponta o sindicalista, e comprovado facilmente com a circulação de imagens em redes sociais e noticiários (LEITE, 2020), é comum ver motoboys que fazem entrega de alimentos descansando nas calçadas, praças e portas de estabelecimentos, como bares, lanchonetes e restaurantes, durante o dia e a noite,

enquanto os pedidos de entrega são preparados. Neste sentido, Gerson Cunha faz o seguinte relato:

Um entregador por aplicativo foi no sindicato um dia, trocou de roupa e colocou ela na *bag*. Falei pra ele que aquilo era nojento, que ele não deveria fazer aquilo. E ele me disse que não estava nem aí, porque não iria comer aquela comida. Ele não era um motoboy antes, mas ficou desempregado, comprou a moto com a rescisão e foi trabalhar com o aplicativo. Se você ver bem, a lógica da precarização afetou o motofrete, exterminando o serviço formal, e trouxe outros danos à sociedade. Hoje, quando você compra alguma coisa pelo aplicativo, você pode estar, inclusive, recebendo um bandido dentro de sua casa.

O relato do sindicalista permite a compreensão de que a precarização social do trabalho se espalha em diversos aspectos da vida social, afetando não somente os trabalhadores precarizados — que muitas vezes não contam com nenhum tipo de preparo profissional por parte das empresas e nem o necessário monitoramento público quanto aos protocolos específicos para a realização de determinadas tarefas, como é o caso da entrega de alimentos e as normas sanitárias —, mas o conjunto da sociedade no que diz respeito à segurança e saúde, por exemplo.

O vice-presidente do SindimotoSP comenta que existem muitos motoboys que passaram a trabalhar nas empresas-aplicativo e que querem voltar ao regime formal, via Consolidação das Leis do Trabalho (CLT), justamente pela garantia dos direitos sociais e trabalhistas, “mas que poucas empresas do setor restaram”. Gerson Cunha diz acreditar que a parcela de trabalhadores mais afastada da atuação política do sindicato, e que não quer ter reconhecido o vínculo de emprego, nunca foi composta por trabalhadores da categoria: “São os caras que estão passando por essa chuva do desemprego. E quando a pandemia passar e esse cenário melhorar um pouco, o cara que virou entregador vai voltar para a categoria de origem. Vai voltar a ser porteiro, pedreiro, açougueiro...”; e continua: “A categoria de motofrete é muito arriscada. Quando você vive o risco disso, todas as adversidades, e sabe que pode voltar para sua categoria de origem, você volta. Uma piscada de olhos e você acaba deslizando pra debaixo de um caminhão”.

1.4.2. Vigilância e controle das plataformas digitais

A vigilância e o controle são características marcantes do trabalho subordinado às plataformas digitais, o assemelhando a um jogo, em que as regras são impostas pelas empresas proprietárias dessas plataformas e se tornam mais ou menos maleáveis a depender do tipo de serviço da plataforma e das legislações dos diferentes contextos em

que essas empresas atuam. Além disso, soma-se a ideia de que o trabalhador precisa cumprir etapas para receber prêmios — o que Cardoso (2020) denomina *gamificação*. Tais elementos, vinculados à condição precária desses trabalhos, nem sempre estão relacionados ao risco de acidentes durante a jornada de trabalho, mas à própria possibilidade de se ter ou não ter um trabalho a ser executado e, conseqüentemente, a geração de rendimentos.

Conforme o presidente do STATTESP, são diversas as formas de abusos entre clientes e trabalhadores, e há casos de motoristas por aplicativos que, após sofrerem denúncias ou serem mal avaliados pelos clientes depois de realizarem as corridas, são banidos das plataformas sem nem ao menos saber quais as motivações desta ação, e, tampouco, de ter a possibilidade de recorrer às empresas-aplicativo. Sentenças unilaterais e motivações secretas levam as empresas-aplicativo a desligarem os trabalhadores das plataformas, dificultando o planejamento orçamentário de muitas famílias e contribuindo ao agravamento da saúde dos trabalhadores, da pobreza e da precarização social.

Com relação à suposta autonomia dos trabalhadores por aplicativos, o vice-presidente do SindimotoSP comenta que ao taxar o preço das corridas, os algoritmos das plataformas não permitem que o entregador seja autônomo de fato sobre a realização do seu trabalho. Segundo Gerson Cunha, “não é uma intermediação de serviços”, pois “se o trabalhador não dá o valor da corrida, se ele não tem o poder de aceitar ou recusar aquele serviço, então tem vínculo”. Neste sentido, pensar o trabalho por aplicativos na chave da subordinação, e não da mera mediação, nos parece, de fato, mais acertado (ABÍLIO; AMORIM; GROHMAN, 2021), não apenas do ponto de vista analítico, mas, sobretudo, visando a garantia de políticas a serem implementadas pelas instituições públicas.

Com o expressivo aumento do número de trabalhadores cadastrados nas plataformas de entrega e transporte sob demanda e o rebaixamento do valor dos pedidos e das corridas, a concorrência entre os trabalhadores por aplicativos tem levado a jornadas de trabalho mais longas em troca de rendimentos muito baixos em comparação aos custos. Nas palavras do vice-presidente do SindimotoSP, Gerson Cunha: “Hoje existe uma prostituição da categoria dos motoboys por causa dos aplicativos; os trabalhadores andam com a *bag* por qualquer valor”. O termo “prostituição”, utilizado pelo dirigente sindical chama muita atenção, sobretudo porque a condição de “andar com a *bag* por qualquer valor” parece sugerir mais uma escolha que pode ser tomada ou não pelos trabalhadores, do que uma necessidade de sobrevivência, imposta pelo desemprego e pela ausência da regulação trabalhista — fatores que, ao passo que empurram milhares de trabalhadores

para essa ocupação tipicamente precarizada, os mantêm em uma condição de precariedade que se agrava com o decorrer do tempo.

Os efeitos do trabalho subordinado às plataformas digitais se espriam por toda a cadeia da prestação de serviços. Conforme elucida o vice-presidente do SindimotoSP, o lucro da empresa Ifood não se dá apenas com a exploração dos trabalhadores que realizam a entrega pelos aplicativos — e, poderíamos acrescentar ainda, tampouco com a venda dos dados que são gerados pelos algoritmos digitais —, mas também, e cada vez mais, com a exploração dos donos dos restaurantes cadastrados e de seus trabalhadores.

Neste sentido, destaca-se a criação dos Operadores Logísticos (OLs): empresas parceiras do Ifood que administram grupos de entregadores que estejam disponíveis para a realização do trabalho em dias e horários pré-estabelecidos. Conforme a própria empresa Ifood (s/d): “Todos os valores de rotas e gorjetas são repassados para o OL e este é responsável pelos valores devidos aos seus entregadores”. Criticando essa forma de exploração do trabalho, Liberato (2020) comenta que além de estarem submetidos a um chefe humano, os entregadores OL “têm que cumprir jornadas de trabalho diárias, nas quais é comum não conseguirem fazer pausas (...), sem nenhum direito trabalhista e previdenciário e sem sequer salário fixo” (LIBERATO, 2020, s/p), acrescentando que “com os entregadores OL, a Ifood garante uma determinada força de trabalho faça chuva ou faça sol, sábado ou domingo” (idem).

Ainda com relação aos impactos da exploração causada pelas empresas-aplicativo, Gerson Cunha comenta que, caso um estabelecimento não seja cadastrado na plataforma, a empresa-aplicativo Ifood aumenta em cerca de 20% o valor da entrega — afetando, assim, o interesse por parte dos clientes em realizar um pedido no restaurante e, conseqüentemente, a diminuição dos pedidos no estabelecimento e o seu lucro —, neste caso, evidentemente a plataforma fica com grande parcela desse sobrevalor em seus cofres caso os clientes optem pelo serviço, e repassa apenas o correspondente à taxa percentual fixa da entrega ao trabalhador que a realiza por meio do aplicativo. Essa forma de punição pode ser revertida com o ingresso dos restaurantes na plataforma, mas caso os estabelecimentos, depois de realizarem o cadastro, não cumpram com os “acordos” impostos pela empresa-aplicativo, ela direciona informações falaciosas aos clientes, dizendo que o estabelecimento se encontra fechado: “Eles [Ifood e outras empresas-aplicativo] têm controlado os restaurantes da mesma forma com que controlam os trabalhadores [que realizam a entrega]”.

Gerson Cunha diz que além da pressão nos restaurantes e em seus funcionários, as empresas-aplicativo também têm investido em novas táticas que visam encurtar a distância entre os clientes e os restaurantes. Para o sindicalista, as chamadas “cozinhas compartilhadas” têm complexificado e precarizado não apenas o trabalho de entrega, mas o próprio trabalho de preparo das refeições, interferindo na qualidade do produto:

Hoje, por meio dos algoritmos, as empresas começaram a entender determinadas situações que encurtam o caminho entre os que demandam e oferecem produtos. A Ifood começou a entender que se você tem um restaurante de comida nordestina no Brooklin, por exemplo, e ele tem sucesso, ela monta uma cozinha compartilhada nessa região, rouba sua ideia, os clientes e as demandas. Você pode estar pedindo uma comida de um restaurante que, na realidade, está sendo produzida numa cozinha de fundo de quintal. O consumidor acha que está comendo uma comida de um chefe de cozinha renomado e está comendo comida de procedência duvidosa. O restaurante deixa [os ingredientes e as pré-refeições] nessas cozinhas compartilhadas, que farão o preparo e o despacho para o cliente. Vendo a situação dessas cozinhas, os clientes jamais fariam o pedido.

O dirigente sindical comenta que as empresas-aplicativo criam as cozinhas compartilhadas como estratégia para obter maior lucro⁴⁰: “São portinhas, em fundos de quintal, de grandes marcas de restaurantes, que despacham os pedidos pelos aplicativos. Todos eles estão nisso. Temos uma lista enorme”.

A título de ilustração, em matéria publicada pela Folha de São Paulo, na linha editorial Agora São Paulo, em julho de 2021, é afirmado que as *dark kitchens*, as cozinhas fantasmas, como são chamadas as cozinhas compartilhadas, tiveram aumento notável durante a pandemia em São Paulo. A matéria, que fala das precárias condições estruturais dessas cozinhas e do modo tipicamente acelerado com que funcionam, bem como da relação subordinada às empresas-aplicativo, dos inevitáveis conflitos que têm gerado com a vizinhança paulistana e da procedência duvidosa dos alimentos que produzem, ressalta mais um aspecto da precarização do trabalho imposto aos trabalhadores subordinados às plataformas digitais: “Não é raro abrir um aplicativo e achar mais de 20 restaurantes a menos de 100 metros, mesmo que, ao olhar ao redor, você não encontre nada além de um entra e sai frenético de entregadores em um único galpão cinzento e sem identificação” (CARDOSO, 2021, s/p). A equipe de reportagem da Folha de São Paulo esteve em oito desses estabelecimentos e constatou que essa “oportunidade de crescimento durante a

⁴⁰ Em matéria publicada no site de negócios e inovação tecnológica NeoFeed, em novembro de 2019, é comentado que as cozinhas compartilhadas foram investimentos da empresa-aplicativo Rappi buscando acirrar a competição com as concorrentes Ifood e Uber Eats. Explicando como funcionam as cozinhas, a matéria diz: “Cada estrutura conta com um número específico de cozinhas, de acordo com o tamanho do imóvel. E cada cozinha é ocupada por um determinado restaurante” (DRSKA, 2019).

crise” para os grandes restaurantes e empresas-aplicativo representam, na verdade, precarização aos trabalhadores das cozinhas compartilhadas e aos próprios entregadores por aplicativos: “Geralmente, a *dark kitchen* conta com um painel de chamada e um balcão por onde passam todos os pedidos produzidos nas cozinhas (...). Também costuma haver tomadas para que os entregadores recarreguem a bateria de seus celulares, um bebedouro e um banheiro”; e acrescenta: “O banheiro para os entregadores é um caso à parte. Em dois [desses estabelecimentos mapeados] (...) não havia sabonete no momento em que a reportagem esteve por lá”; e, ainda: “(...) a reportagem encontrou também muitos entregadores que fazem suas próprias refeições sentados na calçada, sem qualquer infraestrutura de apoio” (idem).

Percebe-se, portanto, que a forma de atuação das empresas-aplicativo, visando a máxima obtenção do lucro, se espraia em diferentes direções além da própria exploração dos trabalhadores que prestam os serviços de entrega ou transporte. Vejamos a seguir a dimensão que essas empresas ocupam no território nacional.

1.5. As empresas-plataforma no Brasil e em São Paulo

No Brasil, chegamos junto com a Copa do Mundo de 2014, no Rio de Janeiro e, em seguida, em São Paulo, Belo Horizonte e Brasília. Hoje já estamos em mais de 500 cidades do país, incluindo todas as capitais e principais regiões metropolitanas. Nosso objetivo é oferecer, por meio da plataforma, opções práticas e acessíveis de mobilidade e delivery para todos os nossos usuários. Para quem dirige ou entrega por meio da plataforma, a Uber representa uma forma flexível de gerar renda, que pode ser ativada de maneira fácil e bastante flexível (UBER, s/d).

Sabe-se que a Uber é uma das principais referências mundiais no que tange às empresas que subordinam o trabalho por meio das plataformas digitais. O fragmento de notícia disposto acima, retirado do site oficial desta empresa, possibilita uma série de reflexões. A Uber chegou ao Brasil depois de apenas quatro anos da sua fundação, em 2010, e seu rápido espraiamento pelo país coincidiu com uma consecução de eventos que não apenas impulsionaram a atuação desta e de outras empresas-aplicativo, como também permitiram e legitimaram o trabalho precário que é característico nesta forma de prestação de serviços⁴¹.

⁴¹ Evidentemente esse fenômeno não se circunscreve apenas ao caso brasileiro. Haidar, Menéndez e Arias (2020) descrevem que, no caso da Argentina, a chegada das empresas-aplicativo se deu de forma combinada à deterioração crescente do mercado de trabalho; à especulação financeira; à imigração de trabalhadores, aumentando o contingente do exército industrial de reserva; e ao relaxamento de todos os tipos de controles e regulamentações estatais, bem como a implementação de políticas governamentais neoliberais, que favoreceram saídas individuais — aquilo que as autoras e o autor chamam por “políticas de

A Uber informa em seu site oficial⁴² que o Brasil é um dos 69 países em que atua, e que está presente em cerca de 500 cidades brasileiras, com o cadastro de mais de um milhão de motoristas e entregadores “parceiros” e 22 milhões de clientes⁴³. Os números apresentados pela empresa permitem elucidar o fato dos seus aplicativos estarem ranqueados entre os mais populares no Brasil⁴⁴. Na tabela a seguir é feita uma comparação percentual entre os dados referentes à atuação mundial da empresa-aplicativo Uber e os dados referentes à sua atuação no Brasil.

Tabela 2 - Comparação de dados gerais e nacionais sobre a Uber (2021) – números estimados		
Dados gerais	Dados sobre o Brasil	Percentual correspondente
10 mil cidades	500 cidades	5%
5 milhões de motoristas/entregadores	1 milhão de motoristas/entregadores	20%
93 milhões de clientes	22 milhões de clientes	24%

Dados disponibilizados pela empresa-aplicativo Uber em seu site oficial (2021). Elaboração própria (2022).

Mesmo que os dados acima sejam propagados pela própria empresa, e que sejam considerados estimativas, devendo ser lidos como aproximações da realidade, os números chamam muita a atenção — sobretudo quando são convertidos em porcentagens. É possível notar o papel central que é ocupado pelo Brasil no lucro da empresa-aplicativo Uber, pois aproximadamente 24% dos clientes e 20% dos motoristas e entregadores que são cadastrados nesta plataforma são brasileiros. As cidades brasileiras correspondam a cerca de 5% dos territórios em que a empresa-aplicativo opera no mundo. Levando-se em conta que a Uber está presente em todas as capitais brasileiras e nas principais regiões metropolitanas, e que cerca de 500 cidades, num universo que totaliza 5.658, corresponde

empreendedorismo”, adotadas pelo governo de Mauricio Macri, entre 2015 e 2019. Além desses fatores, destaca-se a própria propagação do hábito de delivery, que facilitou com que a população “adotasse imediatamente esse novo modo de consumo” (HAIDAR; MENÉNDEZ; ARIAS, 2020, p. 17, traduzido).

⁴² Adverte-se que os dados devem ser relativizados, pois uma vez que são divulgados pela própria empresa e não por um órgão de regulação, não necessariamente condizem com a realidade, podendo os números serem mais ou menos expressivos em relação àquilo que é divulgado. Esta advertência é válida para todas as informações retiradas dos sites oficiais das empresas-aplicativo presentes nesta dissertação.

⁴³ As empresas-aplicativo, em geral, chamam por “usuários” aqueles que nesta dissertação serão chamados por “clientes”. Optou-se pelo termo cliente por expressar melhor a relação existente entre os que demandam e os que prestam os serviços por meio das plataformas digitais. Entende-se que os trabalhadores também são usuários da plataforma, embora sob outra perspectiva de uso — isto é, como meio de sobrevivência material, cujo trabalho, após sua inscrição na plataforma e aceitação dos termos impostos pela empresa, passa a ser controlado pelos algoritmos.

⁴⁴ Conforme indica a pesquisa realizada pelo Mobile Time (2021), entre 10 e 20 de novembro de 2021, com 2.036 brasileiros com 16 anos ou mais.

a aproximadamente 8,8% do território nacional, nota-se que esta empresa-aplicativo tem grande abrangência no país, cuja dimensão continental não deve ser ignorada.

É possível inferir que as empresas detentoras das plataformas digitais, em geral, e as de transporte e entrega sob demanda por aplicativos, como a Uber e outras, se aproveitam não apenas do mercado de trabalho desestruturado e desregulado para conseguir trabalhadores “parceiros”, como também de outras carências estruturais, que marcam os países periféricos e mesmo os países centrais do capitalismo, para possibilitar e legitimar a sua atuação. A dificuldade na mobilidade urbana, por exemplo, é um fator que atinge de forma generalizada as pequenas e as grandes cidades de todas as regiões e estados do país, possibilitando ao mercado oferecer respostas às demandas que os diferentes níveis de governo historicamente negligenciam como parte de um projeto de exclusão socioeconômica — as poucas linhas e horários disponíveis ao transporte coletivo, a qualidade desses veículos, o alto preço de suas tarifas quando comparado aos baixos salários ganhos pela massa de trabalhadores brasileiros, a distância dos bairros periféricos e residenciais dos centros urbanos e a própria concentração dos postos de trabalho e os locais de lazer, educação, cultura etc. nos centros urbanos, são fatores que contribuem para a preferência pelo uso do transporte individual sob demanda por aplicativos em detrimento do uso do transporte coletivo, que, por direito, deveria ser público, gratuito e de qualidade.

Ainda sobre a atuação da Uber no Brasil, a empresa-aplicativo ressalta em seu site oficial que suas atividades “são completamente legais”, que ela “não cria concorrência desleal” com outras formas de transporte, e que a sua operação é possibilitada no território nacional por “pagar impostos como qualquer outra empresa”.

O plano da legalidade conferido à Uber e outras empresas-aplicativo é garantido pela lei 12.587/2012, também conhecida como Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU), e pela lei 13.640/2018, que regulamenta, em âmbito nacional, o transporte privado individual de passageiros. A primeira lei, sancionada pela ex-presidente Dilma Rousseff, revoga, em linhas gerais, certos dispositivos legais das décadas de 1940 e 1970, e foi adotada com a justificativa de contribuir com políticas de desenvolvimento urbano e acesso à cidade. Já a segunda lei, sancionada por Michel Temer, altera a primeira, a fim de regulamentar o transporte remunerado privado individual de passageiros⁴⁵.

⁴⁵ Uma das principais mudanças diz respeito ao inciso X do artigo 4º, alterando a previsão de “transporte motorizado privado: meio motorizado de transporte de passageiros utilizado para a realização de viagens individualizadas por intermédio de veículos particulares” para “transporte remunerado privado individual

Importante ressaltar que diversas cidades brasileiras também regulamentaram essa atividade por meio de legislações próprias, o que acaba mais por colaborar com a legitimidade da atuação da Uber e de outras empresas de transporte sob demanda por aplicativos, do que necessariamente impedir ou limitar esta atuação, uma vez que as leis federais abarcam o conjunto do território nacional. Neste sentido, a própria Uber afirma:

No âmbito do poder judiciário, a Uber ressalta que a Justiça brasileira já reiterou, por diversas vezes, a legalidade de suas atividades trabalhistas: “Em maio de 2019, o STF (Supremo Tribunal Federal) decidiu que a proibição ou a restrição desproporcional da atividade é inconstitucional e representa violação aos princípios da livre iniciativa e concorrência”. Além disso, os ministros fixaram tese de repercussão geral definindo que os municípios que optarem pela regulamentação não podem contrariar ou estabelecer requisitos adicionais àqueles estabelecidos na legislação federal. Com a decisão, foram afastadas medidas que contenham restrições à entrada de pessoas na atividade, como número máximo de motoristas parceiros, autorizações prévias como alvarás e exigência de placas de cidades específicas (UBER, s/d, grifos do próprio site).

Importante ressaltar que a própria lei 13.640/2018 explicita que a regulamentação por parte dos municípios é algo opcional, e neste sentido, estabelece critérios mínimos apenas para a documentação dos trabalhadores no momento de cadastro nos serviços de transporte. No caso do município de São Paulo, o Conselho Municipal de Uso do Viário (CMUV) estabeleceu uma resolução, em julho de 2017, que define um conjunto de regras para o setor de transporte por aplicativos (SÃO PAULO, s/d). Todavia, as regras do CMUV não alteram em nada a relação de subordinação dos motoristas às empresas-aplicativo e tampouco melhoram as suas condições de trabalho, visando apenas certas condições de segurança no trânsito e melhor prestação de serviços por meio da qualificação e da profissionalização desses trabalhadores, como a posse de documentos oficiais e a realização de cursos — online, com duração de 16 horas, ofertados por Centros de Formação de Condutores (CFCs) e também por empresas-aplicativo.

A Uber informa em seu site oficial que mantém contato frequente com os poderes executivo e legislativo das cidades em que opera, contribuindo com regulações “pensadas nos benefícios que a tecnologia traz para as cidades e as pessoas”. Tal afirmação visa reforçar não apenas um suposto compromisso social desta empresa, como, sobretudo, apresentar-se enquanto empresa de tecnologia, e não de transporte de passageiros. Ao

de passageiros: serviço remunerado de transporte de passageiros, não aberto ao público, para a realização de viagens individualizadas ou compartilhadas, solicitadas exclusivamente por usuários previamente cadastrados em aplicativos ou outras plataformas de comunicação em rede”. A lei também prevê as formas de tributação do serviço por parte dos municípios e Distrito Federal (DF) e os documentos necessários aos trabalhadores para a prestação de serviços (BRASIL, 2012; 2018).

reforçar sua imagem enquanto empresa de tecnologia, a Uber indica que, ao ter a posse dos algoritmos que geram a conexão entre a parte ofertante e a parte demandante por serviços, sua razão é pautada na mediação supostamente neutra do trabalho por plataformas digitais, e não no controle e, conseqüentemente, no vínculo, com aqueles que prestam os serviços e lhe geram exorbitantes lucros.

Baseando-se em estudos impulsionados pelo próprio governo brasileiro⁴⁶, a Uber afirma que a sua chegada no país “não mudou o panorama do transporte individual público” e reforça, sobretudo, a ideia de que os aplicativos de mobilidade urbana fomentaram concorrência no setor de transporte, trazendo benefícios ao consumidor e incentivando a entrada de novos ofertantes no mercado. De fato, por meio de um estudo realizado pelo CADE sobre os impactos da Uber no mercado de aplicativos de táxi, entre os anos de 2014 e 2016, em 590 municípios brasileiros, é possível reafirmar esta análise. O que a empresa-aplicativo não cita, porém, é que o próprio CADE revelou uma diminuição nas corridas de táxi, bem como uma redução no valor médio pago por quilômetros em táxis de aplicativo. Neste sentido, explicita: “Esse resultado mostra que os aplicativos de táxi reagiram à entrada da Uber nessas localidades, reduzindo (via descontos) os preços cobrados pelo serviço” (GOVERNO FEDERAL, 2020).

A Uber informa que “está em dia” com os devidos impostos para operar no Brasil, e que entre os anos de 2014 e 2020, considerando todas as suas linhas de atuação⁴⁷, pagou mais de R\$ 4,2 bilhões em tributos federais e municipais⁴⁸. Em site institucional próprio para investidores⁴⁹, a empresa-aplicativo propaga que gerou na América Latina, durante o primeiro trimestre de 2021, 302 milhões de dólares, o equivalente a aproximadamente R\$ 1,685 bilhão, em conversão feita em 31 de dezembro de 2021⁵⁰. Evidentemente é preciso realizar balanço do saldo bruto e líquido, tanto dos valores totais da empresa, como dos valores correspondentes à América Latina e ao Brasil, mas esses números,

⁴⁶ No site da Uber é citado um estudo realizado pelo Conselho Administrativo de Defesa Econômica (CADE), vinculado ao Ministério da Justiça e Segurança Pública, porém, por não ser referenciado, torna-se difícil validar as argumentações do estudo. Há um hiperlink no site da Uber que leva à página principal do órgão governamental, mas não ao arquivo ou à página virtual contendo os dados referentes à pesquisa.

⁴⁷ A Uber oferece não apenas serviços de transporte de passageiros nas modalidades individual — UberX, Uber Comfort, Uber Black, Uber Taxi —, coletivo — Uber Juntos — e terceirizado para empresas — Uber para empresas —, como também se especializou na entrega de produtos — Uber Flash e Uber Direct — e de alimentos — Uber Eats e Uber Eats para Empresas.

⁴⁸ Como exemplo de tributos, a empresa cita o Programa de Integração Social (PIS), Contribuição para o Financiamento da Seguridade Social (Cofins), o Imposto de Renda (IR) e o Imposto Sobre Serviços (ISS).

⁴⁹ Trata-se do Uber Investor: site em que a empresa-aplicativo lança seus dados financeiros, divulga eventos e aponta novidades para o mercado, além de falar sobre governança e políticas internas e de tirar dúvidas diversas sobre o investimento e a capitalização de recursos (UBER, 2020a).

⁵⁰ Em 31 de dezembro de 2021, um Dólar estadunidense correspondia a cerca de 5,58 Real brasileiro.

mesmo que pouco aprofundados, conseguem dimensionar o montante que a empresa recebe pela prestação de seus serviços. Em relatório divulgado em 2019, porém, a Uber anunciava que, mesmo com a alta rentabilidade, havia perdas e quedas em suas ações. Todavia, torna-se questionável se uma empresa falida, ou em vias de falência, teria condições de continuar operando e expandindo os seus negócios, conforme a própria empresa-aplicativo aponta fazer atualmente⁵¹.

Segundo informações disponibilizadas pelo CADE, é possível ressaltar que a Uber não apenas paga impostos no país, como também recebe incentivos do governo brasileiro, pois em 2019 essa empresa teve contrato firmado por 12 meses pelo Ministério da Economia, passando a atender — após ganhar um processo de licitação — o serviço de transportes para servidores, empregados e colaboradores da administração pública federal no DF, num programa chamado TáxiGov⁵².

Destacou-se o caso da Uber justamente por essa empresa ser uma das mais relevantes no que tange ao trabalho demandado por aplicativos em nível global, e por ter se estabelecido no Brasil de forma paradigmática. É importante destacar, porém, que os trabalhadores cadastrados nesta plataforma também podem prestar serviços para outras empresas-aplicativo que fazem concorrência à Uber, como é o caso da 99, com o transporte de passageiros, da Ifood, com a entrega de alimentos, e da Loggi, com a entrega de alimentos e objetos.

A empresa-aplicativo 99 foi fundada por brasileiros em 2012, e informa em seu site oficial que foi adquirida seis anos depois pela companhia chinesa DiDi⁵³, “a maior plataforma de transporte por celular do mundo, que atinge mais de 60% da população mundial (...) com um serviço de mobilidade cada dia melhor” (99, s/d). Os serviços de

⁵¹ Para saber mais, confira matéria publicada em BBC (2019).

⁵² Conforme matéria publicada no CADE, em 26 de março de 2018: “O TáxiGov é um modelo de transporte administrativo que começou a ser implantado em março de 2017 nos órgãos da administração federal direta, localizados em Brasília. Até o momento, 15 mil servidores e colaboradores utilizaram o serviço, em mais de 300 mil corridas” (GOVERNO FEDERAL, 2019). Embora o órgão governamental divulgue que este programa de terceirização, desde a sua implantação, tenha gerado economia de R\$ 13 milhões aos cofres públicos, algo próximo a 60% se comparado ao modelo anterior, que utilizava carros próprios ou alugados, não cita quanto foi pago para a empresa Uber, vencedora do processo de licitação, para prestar tal serviço.

⁵³ Em matéria publicada na BBC News Mundo, em agosto de 2019, é apontado que a DiDi Chuxing, fundada em 2012, realiza em média 30 milhões de corridas por dia, sendo responsável por 95% do mercado chinês. Em 2016, a empresa comprou a filial da Uber na China por US\$ 7 bilhões, criando uma companhia avaliada na época em R\$ 35 bilhões. Por ser considerada uma das regiões com maior crescimento de internet móvel do mundo, a América Latina gera um grande potencial para empresas como a DiDi expandirem seus lucros: “a América Latina é atualmente a região onde sua concorrente, Uber, presente em mais de 200 cidades em 15 países da região, cresce mais rapidamente” (JIMENEZ, 2019).

transporte oferecidos pela 99⁵⁴ são prestados em mil cidades brasileiras, com o cadastro de 600 mil motoristas e 18 milhões de passageiros.

A Ifood é uma empresa-aplicativo brasileira que iniciou a sua operação em 2011 como um guia impresso de cardápios e uma central telefônica. Em seu site oficial, a empresa-aplicativo informa: “Não demorou muito pra gente sair do papel e ganhar o Brasil. Já no ano seguinte, lançamos o nosso aplicativo e o site. E a paixão por alimentação e tecnologia logo chamou atenção de investidores importantes” (IFOOD, s/d). A empresa é uma das principais referências de *FoodTech* na América Latina, atuando no Brasil e na Colômbia. Querendo “revolucionar o universo da alimentação”, em março de 2021 a Ifood atuava em mais de 1,2 mil cidades brasileiras, com 60 milhões de pedidos entregues todo mês. Ao “conectar clientes, restaurantes e entregadores”, a Ifood contava com 270 mil restaurantes parceiros, mais de 160 mil entregadores ativos na plataforma e 250 mil entregadores nos restaurantes e somente 4 mil funcionários, ou “*FoodLovers*”.

Buscando “revolucionar a logística”, a Loggi foi criada em 2013, e iniciou sua operação no território brasileiro a partir da cidade de São Paulo (LOGGI, s/d). Em vídeo institucional, a empresa-aplicativo aponta que conecta a demanda e a oferta de produtos por meio de alta tecnologia, “desde modelos preditivos, que otimizam a rede logística, à operação de alta rotatividade de nossos *cross dockings*, tudo orquestrado por software”⁵⁵. No final de 2020, a Loggi contava com 500 postos próprios em cidades brasileiras, e em junho de 2021 esse número aumentou para 1,8 mil. A empresa informava o plano de ter, até o final de 2021, três mil postos próprios, sendo a maior parte localizada em municípios das regiões Centro-Oeste e Norte⁵⁶. Em meados de 2021, a empresa-aplicativo informava que sua atuação já se dava em todo território nacional, contando com 40 mil entregadores cadastrados em duas possíveis modalidades: os entregadores, propriamente, que são

⁵⁴ A empresa-aplicativo oferece três tipos de serviço para transporte de passageiros: 99Pop, 99Táxi e 99Top.

⁵⁵ O processo de entrega da Loggi é detalhado da seguinte forma: “(...) nossa rede de malha logística, aérea ou rodoviária, transfere a carga no mesmo dia por todo o Brasil, até chegarmos em um dos nossos muitos centros de distribuição regionais, a última perna da sua entrega. Dali, um entregador parceiro da nossa enorme frota, com a ajuda de nosso aplicativo e de *machine learning* chegará ao destino final” (LOGGI, 2019).

⁵⁶ Segundo matéria publicada n’O Globo, em junho de 2021: “Para dar conta do aumento da demanda, a empresa está inaugurando mais cinco centros de distribuição até o fim de 2021, totalizando 14. Os próximos são Curitiba e Fortaleza. Um desses novos será o maior da empresa no Brasil, mas a Loggi não informa a localização” (GODOY, 2021). Conforme indica a reportagem, a ampliação da operação era custeada com parte do aporte de R\$ 1,2 bilhão da sétima rodada de captação, realizada no mês de março de 2021. A partir de dados da Associação Brasileira de Comércio Eletrônico (Abcomm), a matéria aponta que o faturamento do setor de logística cresceu 70% no ano de 2020 em comparação ao ano de 2019, atingindo R\$ 126,3 bilhões — permitindo a inferência do quão positivo foi o isolamento social e o *home-office* para certos setores: “Na Loggi, o volume de entregas cresceu 360% no bimestre março-abril de 2020 ante igual período de 2019 e subiu 316% no primeiro trimestre deste ano em relação ao do ano passado” (GODOY, 2021).

cadastrados em regime de Microempreendedores Individuais (MEI), “donos da sua própria jornada e destino” e tendo “total liberdade para escolher qual rota fazer, onde entregar e quando querem usar a nossa plataforma para fazer entregas”, e os Leves, que trabalham para empresas especializadas em entregas locais⁵⁷, de modo “mais escalável, flexível e eficiente”⁵⁸.

A tabela e os gráficos que se seguem nas próximas páginas fazem comparativos entre os dados divulgados por essas empresas, que são especializadas no transporte de passageiros e na entrega de objetos e de alimentos sob demanda por aplicativos, e suas atuações no Brasil — cumprindo com o objetivo de ilustrar o espaço que é ocupado por cada uma delas no mercado nacional. O levantamento de dados se refere à abrangência territorial, em número de municípios em que operam, e o total de clientes e trabalhadores que são cadastrados nas plataformas⁵⁹. Importante ressaltar que esses números tratam de aproximações da realidade, não sendo dados precisos, como já argumentamos.

Tabela 3 - Dados disponibilizados pelas principais empresas-aplicativo que atuam no Brasil (2021) – números estimados					
Empresa-plataforma	Municípios abrangidos		Clientes cadastrados	Trabalhadores cadastrados	
Uber	500		22 milhões	1 milhão de motoristas e entregadores	
99	1 mil		18 milhões	600 mil motoristas	
Ifood	1,2 mil		270 mil restaurantes cadastrados	<i>Sem informações sobre clientes</i>	410 mil (160 mil entregadores e 250 mil trabalhadores de restaurantes)
Loggi	Entregas em todo país	1,8 mil postos próprios e 9 centros de distribuição	<i>Sem informações sobre clientes</i>		40 mil (nas modalidades de entregadores e leves)

Dados disponibilizados pelas empresas-aplicativo em seus sites oficiais (2021). Elaboração própria (2022).

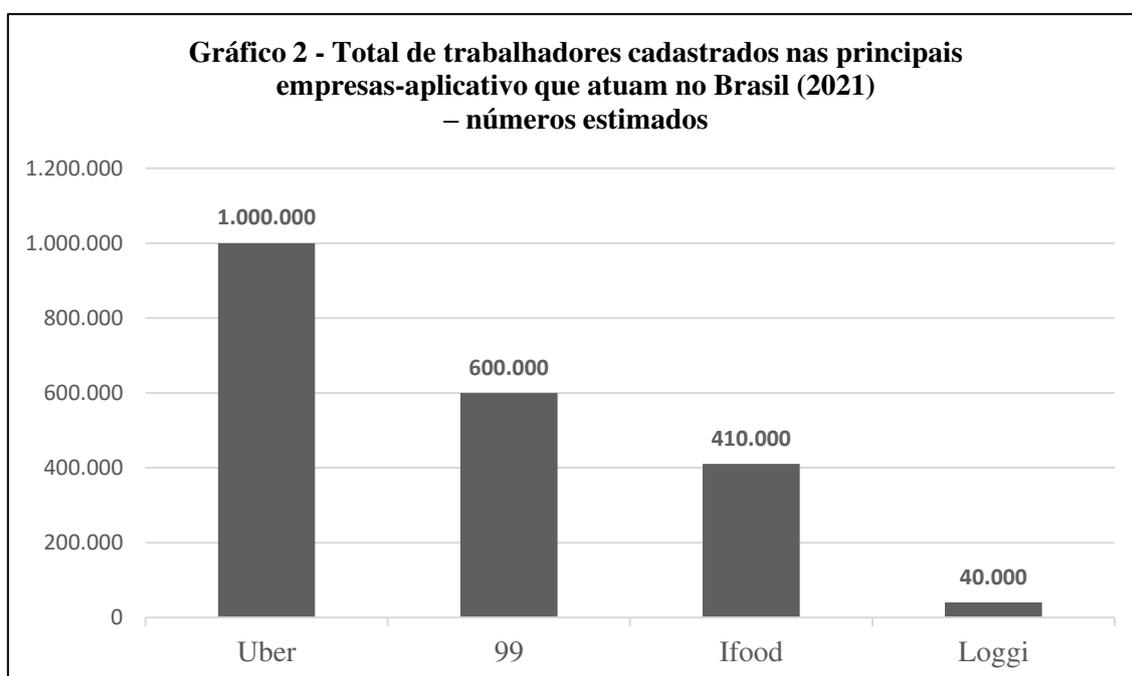
⁵⁷ Trata-se de uma modalidade semelhante ao caso dos OLs do Ifood, citado anteriormente.

⁵⁸ A Loggi promete aos entregadores cadastrados o gerenciamento do tempo — com a possibilidade dos trabalhadores escolherem quando querem fazer entregas e com total liberdade para recusar rotas —, e o aumento de renda — com a possibilidade do trabalhador aceitar quantas rotas quiser, decidindo, desta forma, quanto quer ganhar por meio da plataforma. Para realizar o cadastro online, basta cumprir com apenas três etapas: 1) baixar o aplicativo Loggi Para Entregador; 2) preencher os dados pessoais; 3) fotografar os documentos pessoais e enviá-los à empresa-aplicativo pela própria plataforma. Esses argumentos e procedimentos não são exclusivos da Loggi, pois todas as empresas-aplicativo pregam a mesma forma de trabalho e recrutam trabalhadores do mesmo modo.

⁵⁹ Tais dados são referentes às informações disponibilizadas nos sites oficiais dessas empresas-aplicativo, acessados em 16 de junho de 2021, e conferidos em 5 de janeiro de 2022.

A Uber não apenas tem o maior número de clientes cadastrados como também o de trabalhadores. A empresa norte-americana é seguida pela 99, com quase metade do número de trabalhadores cadastrados, e depois pela Ifood e a Loggi. A título de ilustração, por meio dos dados do último censo demográfico do IBGE (2020a), poderíamos estimar que a população total da 17ª cidade mais populosa do país, a capital do estado de Alagoas, Maceió, ou então que aproximadamente 8,2% da população paulistana, trabalha na Uber.

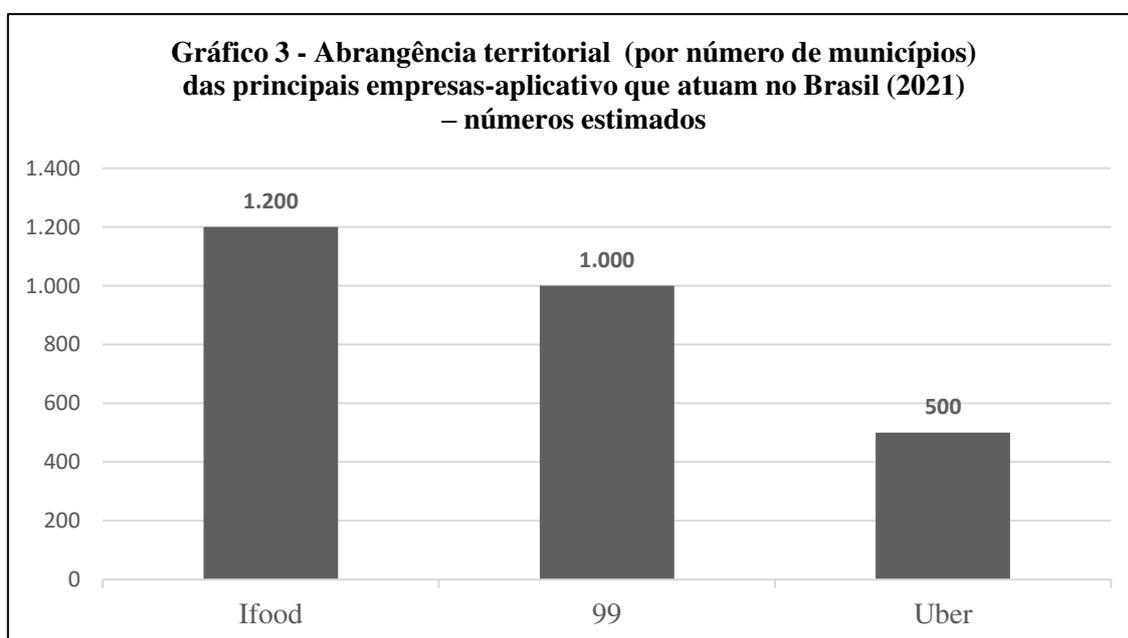
O gráfico a seguir dimensiona o número de trabalhadores cadastrados nessas empresas-aplicativo. Destaca-se que no caso da Uber são motoristas e entregadores de alimentos e objetos, na 99 são apenas motoristas, na Ifood são apenas entregadores de alimentos, e na Loggi são entregadores de alimentos e objetos.



Dados disponibilizados pelas empresas-aplicativo em seus sites oficiais (2021). Elaboração própria (2022).

As empresas-aplicativo com maior número de trabalhadores cadastrados são aquelas especializadas em transporte de passageiros, Uber e 99. Interessante pontuar que parcela considerável desses trabalhadores pode estar cadastrada em ambas as plataformas, e que, inclusive, podem exercer outra ocupação, informal ou formal — embora pesquisas mais recentes, como Abílio *et al.* (2020) e Filgueiras e Lima (2020) demonstram, por meio do cálculo da média de tempo em que os trabalhadores dizem ficar *online*, isto é, disponíveis para realizar o trabalho nas plataformas, que o serviço de transporte e/ou entrega por aplicativos torna-se cada vez mais exclusivo para obtenção de renda.

O gráfico a seguir dimensiona a abrangência territorial dessas empresas-aplicativo a partir do número de municípios brasileiros em que estão presentes. Destaca-se que a Ifood e a 99 atuam em mais municípios do que a Uber. Importante ressaltar que no caso da empresa-aplicativo Loggi, os dados referentes à sua abrangência territorial não são facilmente mensuráveis por três questões metodológicas: (1) essa empresa realiza entregas por todo país, não focando apenas num único território; (2) há possibilidade de existir mais de um posto próprio da empresa em um mesmo município; e, por fim, (3) seus centros de distribuição, apesar de se situarem em diferentes municípios, não correspondem exclusivamente ao território em que a empresa atua com os serviços de entrega, servindo mais como suporte para sua operação logística.



Dados disponibilizados pelas empresas-aplicativo em seus sites oficiais (2021). Elaboração própria (2022).

Conforme apontado anteriormente, num universo de 5.658 municípios, a atuação da Uber em cerca de 500 municípios corresponde a aproximadamente 8,8% do território nacional. As concorrentes Ifood e 99, por sua vez, ao atuarem em cerca de 1,2 mil e mil municípios, respectivamente, correspondem a aproximadamente 21,2% e 17,7% deste território. Ignorando o tamanho, a densidade demográfica e o perfil socioeconômico dos municípios, levando em conta, portanto, apenas o número dos municípios em que as empresas-aplicativo atuam, uma breve análise poderia apontar que os entregadores da Ifood estão presentes em pouco mais de 1/5 do território nacional.

1.5.1. “Chegaram com a porta aberta; pela porta dos fundos”

Segundo Leandro Cruz, presidente do STATTESP, as empresas-aplicativo chegaram ao Brasil como uma “porta de saída” ao desemprego; com a “porta aberta” pelo mercado e pelo Estado; e pela “porta dos fundos” da obrigatoriedade quanto aos direitos sociais e trabalhistas. Conforme o dirigente sindical, as empresas-aplicativo “são uma caixa preta, que ninguém sabe de nada”, e, quando houve a possibilidade de regulação da forma pela qual essas empresas prestariam os seus serviços no território nacional, não se buscou por maiores informações a respeito de suas atuações em outros países e tampouco se realizou uma reflexão aprofundada de como poderia se dar essa atuação no caso brasileiro: “[a aprovação] foi um absurdo. Em Brasília regulamentaram as empresas, mas deixaram os motoristas de fora”.

O presidente do STATTESP comenta que já era sabido pelo sindicato e pelo conjunto da categoria dos motoristas por aplicativos que a regulação dessas empresas seria aprovada⁶⁰, mas que naquela ocasião, porém, se deveria ter levado em conta, por parte do Estado e das lideranças da própria categoria, um cenário mínimo que conseguisse garantir a qualidade do trabalho subordinado às plataformas digitais: “Conhecemos muito bem a política que impera no Brasil. Jamais iriam mandar embora as empresas que minimamente estavam gerando empregos num cenário de desemprego. O que deveriam ter pensado, naquela ocasião, era num cenário mínimo aos trabalhadores”.

Leandro Cruz comenta que quando foi votada a regulamentação da atuação das empresas-aplicativo no Brasil, em fevereiro de 2018, foram enviadas caravanas de diferentes localidades do país para pressionar o Congresso Nacional, e que as “falsas lideranças”, financiadas por essas empresas, mobilizaram a categoria para pautar a continuidade desse tipo de prestação de serviços, sem levar em conta os próprios trabalhadores: “[As empresas] mandaram ônibus do Brasil inteiro, mas algumas das lideranças que enchiam o ônibus não iam nos ônibus, iam de avião, ficavam hospedadas

⁶⁰ Em matéria publicada no jornal digital Poder 360, em março de 2018, é apontado que a aprovação do projeto na Câmara dos Deputados se deu de modo fracionado, com a votação de três pontos específicos. É evidente que em nenhum desses pontos a qualidade do trabalho foi dimensionada. O primeiro ponto, sobre a regulamentação complementar do transporte por aplicativos por parte das prefeituras, teve 283 votos favoráveis, 29 contrários e cinco abstenções. O segundo, sobre a licença individual para os motoristas, com a autorização prévia das prefeituras à prestação dos serviços, teve 277 votos favoráveis, 166 contrários e 12 abstenções. Por fim, a última votação, realizada de modo simbólico — ou seja, sem a contagem de votos —, derrubou a necessidade de uso de placa vermelha nos veículos destinados ao transporte por aplicativo. Essa última medida dizia respeito ao transporte de passageiros poder ser realizado em qualquer veículo e por qualquer pessoa — sem vistoria ou legislação específica para o veículo, e sem regulação de trabalho para um profissional especializado, do tipo CLT ou autônomo, como é o caso de motoristas de vans e táxis. A matéria também apresenta o voto de cada deputado federal (MATSU, 2021).

num bom hotel tomando uísque e cachaça (...). A categoria foi usada por essas falsas lideranças”; e continua: “Eram lideranças custeadas, feito funcionários, que se diziam motoristas, que usaram a categoria em prol apenas da regulamentação das empresas, deixando os trabalhadores, que é o essencial, de fora”.

A partir do olhar do sindicalista, a reconstituição histórica do processo de chegada das empresas-aplicativo no país torna-se muito instigante, dando novos tons aos fatos que foram noticiados. Deve-se levar em conta, porém, que aquilo que o sindicalista chama por “cenário mínimo aos trabalhadores”, que deveria ter sido considerado durante a discussão e a aprovação da regulamentação das empresas no Congresso Nacional, não se refere necessariamente ao reconhecimento do vínculo de emprego, o registro em carteira de trabalho e o acesso aos direitos sociais e trabalhistas previstos na CLT, podendo se referir apenas a certos benefícios concedidos pelas próprias empresas-aplicativo, conforme será demonstrado adiante. Neste sentido, acrescenta-se que já naquele momento não havia forte oposição por parte dos trabalhadores por aplicativos quanto à ausência do reconhecimento do vínculo de emprego — pauta que continua sem consenso, conforme apontam as pesquisas de campo mais recentes (FILGUEIRAS; LIMA, 2020).

Em março de 2021, o STATTESP estimava que existiam 300 mil motoristas por aplicativos em todo o estado de São Paulo, e cerca de 50 mil na capital paulista: “Devido à pandemia e ao desemprego, é possível que esse número seja ainda maior. O banco de dados da capital no ano passado tinha 564 mil cadastros [de motoristas], que não sabemos se são perfis ativos ou não”. Desta frase, proferida pelo presidente do sindicato dos motoristas por aplicativos, destaca-se a importância da precisão dos dados, que nem a entidade dos trabalhadores, nem os órgãos estatais e tampouco os pesquisadores e pesquisadoras da área dispõem. As empresas-aplicativo detêm todos os dados diretos dos trabalhadores e, também, aquilo que poderia ser considerado como dados indiretos — tal como o tempo em que ficam disponíveis nas plataformas; os dias e horários em que trabalham; o quanto recebem por cada serviço com e sem os repasses às plataformas; dentre outras muitas informações —, todavia, nada disso é transformado em informação pública, impedindo não apenas que se tenha uma dimensão do número exato das pessoas que se ocupam por meio desta forma de trabalho, como, sobretudo, a construção de políticas públicas adequadas.

Conforme explana Gerson Cunha, vice-presidente do SindimotoSP, o mercado de trabalho brasileiro vem se transformando desde a chegada das empresas-aplicativo no país. No que se refere ao serviço especializado de entregas sob demanda por meio de

aplicativos, houve diminuição do número de motoboys formalizados, que migrou para os aplicativos de delivery: “De 40 mil empregos formais a categoria foi caindo, debandando aos aplicativos, que [quando chegaram] faziam papel de bonzinhos”.

O sindicalista diz acreditar que no início foram os motoboys mais jovens que migraram para o trabalho subordinado às empresas-aplicativo. Comenta, ainda, que ao apresentarem uma forma de trabalho mais flexível, bem como um tratamento diferenciado aos trabalhadores, as empresas-aplicativo buscavam, e conseguiram, se sobressair frente às empresas tradicionais⁶¹ do setor de motofrete: “se o motoboy chegasse 15 minutos atrasado, tinha descontado a cesta básica; se levava o filho na escola ou no posto médico, perdia alguma coisa. Aí chegou o aplicativo e fez o papel de madrastra boa”.

Gerson Cunha comenta que a própria estética do escritório da empresa-aplicativo Loggi, pioneira na concorrência com as empresas tradicionais do setor de motofrete, cumpria o objetivo de atrair novos trabalhadores: “O escritório da Loggi parecia uma passarela, tudo era lindo e maravilhoso. Isso tudo porque as empresas de aplicativo entenderam como funcionava a cabeça do motoboy; entenderam até onde poderiam pregar a precarização”.

É muito interessante a provocação realizada pelo sindicalista ao atribuir à empresa-aplicativo Loggi o papel de uma “madrasta boa”. O processo de formalização dos motoboys ocorreu junto com o avanço da terceirização na categoria (SILVA, 2009; GODOI, 2012), ou seja, o ingresso desses trabalhadores no plano da formalidade, do acesso aos direitos sociais e trabalhistas, se deu justamente com o rebaixamento desses direitos e com formas de contratação flexíveis, que transferiam aos trabalhadores não somente os custos do trabalho, a exemplo da compra da moto e dos equipamentos de segurança, como também certos aspectos da regulação — aquilo que, nas palavras de Araújo (2011), representaria a “acumulação das empresas”: a busca por maior produtividade, por redução de custos e por maiores lucros. Poucos anos depois, a Loggi conseguiu atrair os trabalhadores do setor de motofrete oferecendo corridas melhor remuneradas e a promessa de autonomia durante a jornada. Desse modo, aos olhos dos

⁶¹ Por “empresas tradicionais” compreende-se aquelas empresas que atuavam no setor de motofrete antes da chegada das empresas-aplicativo no país. Essa diferenciação é estritamente ilustrativa, a fim de diferenciar o modo de atuação dessas empresas e o tratamento conferido por elas aos trabalhadores motofretistas. O sindicato patronal do setor de motofrete chama essas empresas por “empresas formais”, porém, esta classificação ignora que as próprias empresas-aplicativo também são formais, sendo a informalidade restrita à sua relação com os trabalhadores por aplicativos. Importante ressaltar que o próprio modo de operação da Loggi, dentre outras, se alastra para as empresas tidas como tradicionais, pois uma empresa tradicional pode realizar seus serviços de entrega por meio dos trabalhadores “leves” da Loggi, avançando, deste modo, com o processo de terceirização para o setor de motofrete.

trabalhadores, parecia compensar o abandono das empresas tradicionais e da CLT— uma mãe arcaica, rígida e controladora, na linha argumentativa do sindicalista —, para assumir o trabalho informal nas empresas-aplicativo — uma madrasta moderna, que acolhe seus novos filhos por meio de uma suposta autonomia e maiores rendimentos⁶².

O vice-presidente do SindimotoSP afirma que quando a Loggi e outras empresas-aplicativo chegaram ao país, se depararam com uma categoria formada majoritariamente por jovens⁶³ — “que tem aquela coisa explosiva que é momentânea” — e que aos poucos foi sendo alterada com o ingresso de outros trabalhadores, atingidos pelo cenário da crise econômica e do desemprego que passou a assolar o país: “Os trabalhadores sabem que juntos são fortes, mas que sozinhos não têm o que se fazer. A categoria mostrou pros aplicativos que ela própria era domável, que era composta por cavalos selvagens... domáveis. E estamos aí, agora, na precarização Brasil afora”.

Gerson Cunha comenta que considera ser “muito esquisito” grandes empresas internacionais, como a Uber, alegarem que têm déficits bilionários: “Entendemos que os aplicativos são uma lavagem de dinheiro (...). Fizemos estudo aprofundado e vimos que tem muita sonegação fiscal, um monte de coisa envolvida dentro dessas empresas. Mas a população ainda não enxergou isso”⁶⁴. Chama atenção que a indignação do dirigente do SindimotoSP parece ir mais no sentido de a população boicotar as empresas-aplicativo por seus supostos esquemas de corrupção — e, poderíamos ainda acrescentar, pela precarização do trabalho —, do que o Estado brasileiro tomar uma ação eficaz no sentido de estabelecer normas mais rígidas para essa atuação — visando, sobretudo, a

⁶² Em entrevista sobre o tema do trabalho subordinado às plataformas digitais, Cardoso (2020) comenta que em 2017 a empresa-aplicativo Loggi pagava R\$ 4,50 por quilômetro rodado e a taxa mínima era de R\$ 22,90, valor que foi rebaixado em 2020, apenas três anos depois, para R\$ 0,70 por quilômetro rodado.

⁶³ Destaca-se que em pesquisa realizada por Filgueiras e Lima (2020), entrevistando 103 entregadores de 38 cidades, a idade mediana apurada é de 28 anos, com 32,7% dos respondentes com idade compreendida entre 18 e 24 anos, sendo 56,5% dos respondentes com idade de até 30 anos. Pesquisa de Abílio *et al.* (2020), com 298 entregadores de 29 cidades, apontam um perfil de 65,1% de entregadores com idade até 34 anos. A título de ilustração, estudo realizado pela Aliança Bike (2019), entrevistando 270 entregadores ciclistas por aplicativos, foi mensurado que 75% desses trabalhadores têm até 27 anos. Evidentemente o contexto ao qual o vice-presidente do SindimotoSP se refere não é o mesmo que o mensurado por todas essas pesquisas, mas tais informações conseguem dimensionar a quantidade significativa de jovens que são ocupados nesse tipo de trabalho tipicamente precarizado.

⁶⁴ Essa afirmação do sindicalista é reforçada com uma notícia divulgada na edição 123 do Jornal A Voz do Motoboy, de maio de 2021, em que o SindimotoSP divulga que a empresa-aplicativo Uber “usou 50 empresas de fachada para evitar impostos” na Holanda, deixando de repassar uma receita de US\$ 6 bilhões: “Em 2019, a Uber reivindicou US\$ 4,5 milhões em perdas operacionais globais para fins fiscais, porém a investigação mostrou que, nesse mesmo ano, a empresa teve receitas operacionais na casa dos US\$ 5,8 milhões, o que contradiz os resultados divulgados pela companhia”. Para mais informações, confira em SindimotoSP (2021).

formalização e o acesso dos trabalhadores aos direitos sociais e trabalhistas —, ou mesmo proibi-las de atuar.

Quase no mesmo sentido, o presidente do STATTESP comenta que o Estado brasileiro deveria começar a se atentar para o impacto da inovação tecnológica que está emergindo: “Ou a gente começa agora a ver uma coisa que está vindo para ficar, ou vamos começar a precarizar todo trabalho que vai acontecer no Brasil”. Conforme Leandro Cruz, as empresas-aplicativo “estão inchando”, com mais trabalhadores ingressando a cada dia, “fazendo uma lavagem cerebral nos motoristas e dizendo que ou vão pra rua [trabalhar], ou estão fora”. Deste ponto, destaca-se que a análise do sindicalista não considera outras possibilidades que não o avanço e o próprio aperfeiçoamento do trabalho subordinado às plataformas digitais — não propõe, por exemplo, seu recuo ou sua superação por outras formas de ocupação.

1.6. Apontamentos sobre a regulação do trabalho subordinado às plataformas digitais

Embora haja clara relação de subordinação e dependência dos trabalhadores com as empresas proprietárias das plataformas digitais — ou seja, não existe prestação de serviço de forma realmente autônoma e, tampouco, empreendedora —, o trabalho por plataformas digitais, em suas diversas modalidades, contribui para o avanço da precarização social do trabalho, ao não ser reconhecido juridicamente como um emprego formal.

Conforme Abílio (2020c), a uberização “se conecta ao direito como um campo em movimento, de disputas permanentes em torno das regulações que materializam os conflitos, assimetrias e desigualdades, e as vitoriosas legitimidades que os envolvem” (ABÍLIO, 2020c, p. 112-113). Kalil (2020) comenta que parte expressiva do debate acerca da extensão do direito trabalhista e da proteção social aos trabalhadores subordinados às plataformas digitais está centrada na classificação destes como empregados ou autônomos e que, neste sentido, os modelos de tutela laboral dependem do reconhecimento do vínculo empregatício. Todavia, a discussão sobre o enquadramento jurídico dos trabalhadores é insuficiente, pois, além das legislações trabalhistas vigentes não terem sido concebidas a partir do modelo de relações de trabalho que é predominante no capitalismo de plataforma, “uma série de aspectos centrais no desenvolvimento dessas atividades laborais carece de regulação adequada” (KALIL, 2020, p. 91).

Almeida e Kalil (2021), em publicação acerca das decisões judiciais sobre o vínculo dos trabalhadores com as empresas proprietárias das plataformas digitais, numa visão comparada do caso brasileiro com os EUA, Espanha e Uruguai, concluem que as decisões tomadas pelas instituições jurídicas brasileiras ainda são insuficientes para formar um entendimento homogêneo a respeito deste tema, e que há equívocos conceituais e distorções acerca da “dinâmica das plataformas” (ALMEIDA; KALIL, 2021, p. 11). Segundo a autora e o autor, a incompreensão sobre o “conteúdo aberto” daquilo que dá forma às relações do trabalho subordinado às plataformas digitais, bem como a força mandatária dos algoritmos, que são posse das empresas proprietárias das plataformas, “são os principais limitadores que se identificam para que os julgados brasileiros possam reconhecer o vínculo de emprego” (idem)

Importante advertir que, conforme Artur e Cardoso (2020), mais do que uma dificuldade de enquadramento, pode-se notar que parcela considerável do discurso jurídico visa justificar e guiar as mudanças na sociedade que são pretendidas pelas empresas proprietárias das plataformas digitais: “No Brasil, as mudanças legislativas têm se dado no sentido de afastar proibições contra a existência das plataformas e de regular apenas aspectos mais gerais do serviço” (ARTUR; CARDOSO, 2020, p. 372). As autoras destacam que as ações individuais e, principalmente, a atuação do Ministério Público do Trabalho (MPT) nas ações civis públicas, possibilitam uma melhor compreensão dessa organização do trabalho, mas que, por outro lado, as instituições jurídicas asseguram meios para que essas empresas fujam das responsabilidades trabalhistas.

Conforme Abílio (2020d), diversos projetos de lei foram formulados em âmbito nacional diante do impacto proporcionado pelas mobilizações dos entregadores por aplicativos durante a pandemia da Covid-19 no Brasil, gerando debates não apenas sobre as condições trabalhistas, mas acerca da própria possibilidade de regulação deste trabalho. Em publicação de Almeida, Kalil e Paiva (2021) é feita uma análise sobre os 61 projetos de lei que tratam do trabalho subordinado às plataformas digitais protocolados no Congresso Nacional, no período de fevereiro a agosto de 2020. Segundo as autoras e o autor, deste total, 14 projetos de lei envolvem questões mais amplas, de relação de consumo e teletrabalho em geral, e 47 são estritamente relacionados ao trabalho ou aos trabalhadores por plataformas digitais. Desses 47 projetos de lei, 20 estão relacionados à concessão de direitos durante o período de pandemia, e o restante sobre a regulação longa. Comparando o teor dos projetos de lei com o momento em que foram protocolados no Congresso Nacional, as autoras e o autor ressaltam:

Em um primeiro momento, especificamente em fevereiro (...), nove PLs [projetos de lei] protocolados sobre o trabalho ou o trabalhador via plataforma digital buscavam uma regulação definitiva desse setor. Um segundo momento seguiu-se ao Decreto Legislativo nº 6/2020, que reconheceu a ocorrência do estado de calamidade pública, quando ressaíram os projetos de lei visando a regulação emergencial das condições de trabalho, inclusive a retribuição pela exacerbada exposição dos trabalhadores. No terceiro momento, a atividade parlamentar se arrefeceu, sendo retomada num quarto momento, em junho e julho, quando treze PLs foram apresentados propondo a regulação em condição mais definitiva das relações de trabalho organizadas via plataforma digital (ALMEIDA; KALIL; PAIVA, 2021, p. 501-502).

Em matéria publicada no Mobile Time, site especializado no mercado de telecomunicações móveis, Paiva e Medeiros (2020) destacam 19 projetos de lei que foram protocolados no Congresso Nacional sobre os direitos dos trabalhadores por aplicativos, e ressaltam que o interesse dos parlamentares “revela a importância que o tema ganhou na sociedade, em razão do aumento do número de pessoas que trabalham para aplicativos, e também da repercussão das recentes paralisações promovidas pelos entregadores” (PAIVA; MEDEIROS, 2020, s/p). Além disso, os autores informam que a maioria desses projetos de lei procura garantir a contratação de seguros ou pagamento de auxílios financeiros por parte das empresas proprietárias das plataformas aos seus trabalhadores⁶⁵.

Importante ressaltar que o projeto de lei mais polêmico, e que propõe mudanças mais profundas, é o 3.748, de julho de 2020 (CÂMARA DOS DEPUTADOS, 2020), de autoria da deputada Tabata Amaral (eleita pelo PDT, atualmente filiada ao PSB)⁶⁶, que estabelece, segundo os autores supracitados, um regime de trabalho sob demanda. Nas palavras de Abílio (2020d) quanto ao referido projeto de lei: “Garante-se a legalidade do valor mínimo da hora de trabalho, mas não se garante o valor mínimo de um dia de trabalho”; portanto: “Legaliza-se então a ausência de qualquer limite sobre a jornada de trabalho, que tem de ser pensada em sua relação com a ausência de qualquer garantia sobre a remuneração diária” (ABÍLIO, 2020d, s/p).

Com base no conceito de “zona cinzenta” do trabalho e emprego, desenvolvido Azais (2012), aplicado àqueles trabalhadores que se encontram entre o trabalho formal e o trabalho informal, e observando o caso dos motoristas por aplicativos em variados países, Carelli e Carelli (2020) comentam que diversas legislações têm buscado dar respostas às dificuldades de enquadramento jurídico desta e de outras categorias de

⁶⁵ Para mais detalhes, conferir o Anexo B, intitulado “Proposições de projetos de lei sobre os direitos dos trabalhadores por aplicativos (2020)”.

⁶⁶ Importante destacar que este projeto de lei teve apoio e coautoria de outros deputados de direita e, inclusive, de esquerda (ABÍLIO, 2020d).

trabalhadores que não são considerados nem empregados e nem autônomos: é o caso dos trabalhadores independentes suecos e canadenses; os quase-empregados alemães; os parassubordinados italianos; e os intermediários ingleses e espanhóis.

Embora a adoção desse enquadramento jurídico possa, em uma primeira vista, dar respostas concretas a uma situação imediata e patente que afeta os trabalhadores em diferentes países⁶⁷, Carelli e Carelli (2020) advertem para o risco dessa estratégia ser apropriada pelo empresariado e reforçar o discurso de retirada de direitos sociais e trabalhistas com relação a trabalhadores que poderiam ser enquadrados como empregados, legitimando, assim, “a fuga da caracterização da relação de emprego” (CARELLI; CARELLI, 2020, p. 32). Conforme o autor e a autora concluem: “Se o Direito do Trabalho pode fornecer uma via para a inclusão desses trabalhadores na cidadania (...), ele por outro lado é o maior ameaçado pela expansão da zona cinzenta perpetrada pela entrada das plataformas de trabalho (idem, p. 39)”.

No plano analítico, a criação de uma categoria intermediária entre a formalidade e a informalidade possibilita caracterizar um fenômeno social que — embora não seja tão novo em nossa realidade — pode vir a ser observado de modo crescente. Todavia, no plano jurídico, a criação de uma categoria intermediária contribui para ocultar a subordinação do trabalho e impedir a formalização daqueles trabalhadores que se encontram nessa situação, mas que não são formalizados por resistências empresariais na arena política. Para piorar a situação, este fenômeno poderia se estender para outras categorias de trabalhadores atualmente consideradas formais, generalizando, assim, relações contratuais flexíveis e precárias⁶⁸, e abrindo possíveis precedentes judiciais. Deste modo, a possibilidade de ter acesso a direitos rebaixados, para alguns trabalhadores, poderia significar a retirada de direitos para todos, dificultando o horizonte de luta por novas e maiores conquistas no plano dos direitos sociais e trabalhistas.

Como veremos nos próximos capítulos desta dissertação, os discursos que pregam a não formalização ou a formalização flexível e rebaixada aos trabalhadores subordinados às plataformas digitais são proferidos não apenas pelo conjunto das empresas

⁶⁷ No caso brasileiro, o autor e a autora apresentam como comparativo ao caso dos motoristas por aplicativos os trabalhadores portuários avulsos: uma categoria “cinzenta”, reconhecida juridicamente como tal, que tem aspectos do trabalho autônomo, por um lado, e da subordinação a uma empresa empregadora, por outro.

⁶⁸ Conforme demonstra a série de artigos publicados pelo site Outras Palavras (s/d), na seção “Trabalho e precariado”, a respeito do espraiamento do trabalho subordinado às plataformas digitais, que leva ao rebaixamento das condições de trabalho e de direitos sociais e trabalhistas a setores como saúde, educação, cuidados, direito, tecnologia e informação, beleza e jornalismo.

proprietárias das plataformas digitais, mas também pela fração do sindicalismo que busca organizar os entregadores e os motoristas por aplicativos em São Paulo.

CAPÍTULO 2. Na corrida pela representação sindical

Conforme apontado no capítulo anterior, o trabalho informal subordinado às plataformas digitais é um fator que impulsiona o processo de precarização social do trabalho, historicamente presente no Brasil. Ao qualificar brevemente a estrutura sindical brasileira (2.1) e a ação sindical de trabalhadores tipicamente precarizados (2.2), este capítulo objetiva caracterizar a ação das entidades sindicais que visam organizar os motoboys e os entregadores (2.3) e os motoristas por aplicativos (2.4), apontando, por um lado, as marcas comuns no repertório da ação coletiva (2.5) e, por outro, as divergências no horizonte estratégico dessas organizações quanto ao reconhecimento do vínculo de emprego entre os trabalhadores e as empresas-aplicativo (2.6). Para tal, este capítulo se ampara na análise bibliográfica, no levantamento de dados quanti e qualitativos e na realização de entrevistas semiestruturadas com dirigentes sindicais. Além disso, também são apresentados relatos feitos por trabalhadores, corroborando os dados coletados.

2.1. A estrutura corporativa como impasse à revitalização sindical

Os sindicatos são agentes simultaneamente econômicos e políticos (GALVÃO, 2019). Ao passo que podem organizar os trabalhadores em lutas de caráter corporativo ou por pautas mais amplas, formá-los politicamente e manter relações de proximidade com outros tipos de movimentos sociais e organizações, tais como os partidos políticos, os sindicatos também negociam os direitos dos trabalhadores a eles associados e por eles representados diante dos patrões e das instituições do Estado (ANDERSON, 1980; HOBBSAWM, 1981; MOURIAUX, 2006; HYMAN; GUMBREEL-MCCORMICK, 2010; GIRAUD; YON; BÉROUD, 2018). A atuação dos sindicatos está intrinsecamente ligada a movimentos contrastantes, mas não incompatíveis, com os interesses do capital — pois negociam melhores salários em detrimento do maior lucro das empresas, e podem mobilizar os trabalhadores contra as políticas de austeridade, por exemplo —, ao mesmo tempo em que recorrem às instituições vigentes e por elas têm suas ações mediadas — isto é, se pautam, e são pautadas, pelo direito constituído pela classe dominante.

Inspirados pelo jogo de palavras “organizar os desorganizados”, extraído da experiência do sindicalismo de movimento social estadunidense, diversos pesquisadores e pesquisadoras passaram a refletir sobre as possibilidades de revitalização do sindicalismo durante as últimas décadas do século XX e início do século XXI — sobretudo a partir de uma perspectiva teórica que busca aproximar o marxismo das teorias

dos movimentos sociais (GALVÃO, 2014). Analisando a retomada de expressivas greves em países do sul global, como é o caso do Brasil, Índia e África do Sul, e de novas estratégias de ação e organização coletiva realizadas em países europeus, tais pesquisadores e pesquisadoras chegaram a conclusões analíticas que iam na contramão das teorias que decretavam o “fim” do trabalho e, por consequência, do sindicalismo enquanto relevante forma de expressão política da classe trabalhadora⁶⁹.

Tais análises se baseavam em estudos comparados de diversos contextos nacionais e internacionais, e permitiam a criação de tipologias para classificar as diferentes estratégias de revitalização (FREGE; KELLY, 2003; BEHRENS; HAMANN; HURD, 2004; FANTASIA; STEPAN-NORRIS, 2004; DELLA PORTA, 2006; COSTA, 2011). Dentre as estratégias observadas, se destacam as relações firmadas entre o sindicalismo e outras formas de movimento social, como o movimento feminista, ambientalista, por Direitos Humanos etc. (FANTASIA; STEPAN-NORRIS, 2004; DELLA PORTA, 2006; GALVÃO, 2020), a criação de redes transnacionais de cooperação em torno de direitos sociais e trabalhistas, bem como por pautas políticas mais amplas (WATERMAN, 2002; BURAWOY, 2010; MUNCK, 2011), e, por fim, a aproximação do sindicalismo com setores socialmente marginalizados — como é o caso das mulheres, da juventude, dos imigrantes e dos trabalhadores informais e tipicamente precarizados (HEERY; ADLER, 2004; COLLOVALD; MATHIEU, 2009; GALVÃO; KREIN, 2019).

No caso brasileiro, conforme indica Galvão (2014), as dificuldades para a adoção de estratégias de revitalização sindical são atribuídas à predominância de um sindicalismo de parceria com o Estado e o patronato, bem como ao escasso enraizamento dos sindicatos no local de trabalho e a manutenção da estrutura sindical corporativa. Conforme ressalta a autora, se por um lado essas características do sindicalismo brasileiro dificultam a organização dos que estão fora do mercado de trabalho formal, por outro desestimulam a sindicalização entre os próprios trabalhadores formalizados.

Neste sentido, Galvão e Krein (2019) ressaltam que o casamento entre a estrutura ocupacional e a estrutura sindical brasileira dificultam a capacidade de representação

⁶⁹ Essas teses, proeminentes na década de 1980, cujas intervenções de destaque são do sociólogo Claus Offe e do filósofo André Gorz — com o sugestivo título da obra “Adeus ao proletariado” (1982) —, repercutiram em muitos países, inspirando debates e novos estudos na temática das relações de trabalho. Filgueiras e Cavalcante (2020) comentam que os diversos argumentos reproduzidos por aquelas e aqueles que acreditavam no “fim do trabalho” convergiam numa mudança principal: a automação promovida pelo desenvolvimento da microeletrônica tenderia a tornar marginal, ou mesmo a abolir, o trabalho humano na produção material, acarretando o aumento do setor de serviços que, por sua vez, exigiria um outro tipo de racionalidade. Os autores sublinham que, no limite dessas teses, não haveria, portanto, “o mesmo sentido de trabalho tradicional” (FILGUEIRAS; CAVALCANTE, 2020, p. 161).

sindical dos trabalhadores tipicamente precarizados. Tendo como indícios o distanciamento das direções sindicais de suas bases e as expressivas mobilizações desses segmentos precarizados por fora dos seus sindicatos — isto é, organizadas pelos próprios trabalhadores —, a autora e o autor sustentam que os setores economicamente menos estruturados, marcados pela precariedade, estão formalmente cobertos por sindicatos, mas as características da estrutura corporativa permitem que existam entidades sindicais sem efetiva representatividade, “garantindo-lhes exclusividade no exercício das prerrogativas sindicais” (GALVÃO; KREIN, 2019, p. 215).

Dentre as principais características da estrutura sindical corporativa se destacam a investidura sindical, a imposição da unicidade sindical e o financiamento compulsório. Essas normas, inspiradas no fascismo italiano da década de 1920, conformam aquilo que Boito Jr. (1991) conceitualiza como “sindicalismo de Estado”, onde os sindicatos oficiais se tornam pequenas células do aparelho estatal, que passa a controlar a ação e a organização política dos trabalhadores. O autor explica que o aparelho sindical oficial

é um ramo, e um ramo subalterno, do aparelho burocrático do Estado. Não é correto afirmar que o sindicato, no Brasil, é subordinado ao Estado, já que o aparelho sindical é parte do Estado. O que se deve dizer é que, enquanto ramo subalterno do aparelho de Estado, o sindicato oficial está subordinado à cúpula da burocracia estatal. A atividade elementar, ainda que não exclusiva, de qualquer sindicato, que o define como tal, é a sua ação reivindicativa, concernente ao salário e às condições de trabalho. Essa atividade elementar exige dois requisitos que são interligados: um mínimo de representatividade junto a um determinado segmento de trabalhadores e o poder de constranger o capitalista, ou seus representantes, a negociar a taxa e as condições de exploração do assalariado (BOITO JR., 1991, p. 26-27).

E prossegue, explicitando acerca da “investidura sindical”:

Esses requisitos, sem os quais nenhum sindicato pode desempenhar a atividade mais elementar que o caracteriza como sindicato, são, no caso dos sindicatos oficiais brasileiros, outorgados pelo Estado. O Estado concede representatividade e o poder de negociação ao sindicato oficial, através do seu reconhecimento como organismo que representa um determinado segmento de trabalhadores. Trata-se daquilo que Azis Simão [1966] denominou como investidura sindical (...), que se consuma na concessão, pelo Estado, da carta de reconhecimento ou carta sindical: é a característica fundamental, e por isso invariante, do sindicato de Estado⁷⁰. Todas as demais características do sindicato de Estado dependem desse elemento essencial, são decorrências necessárias ou possíveis da investidura sindical. Daí que, se fosse abolida a investidura,

⁷⁰ Além da carta sindical, a destituição de diretorias sindicais eleitas, bem como a tutela da Justiça do Trabalho sobre a ação reivindicativa, também representam formas de controle sobre a organização e a ação política dos trabalhadores por dentro dos sindicatos oficiais, sendo todos eles integrados aos aparelhos do Estado burguês (BOITO JR., 1991, p. 256).

todo o restante do edifício da estrutura sindical seria, obrigatória e simultaneamente, extinto (*idem*, p. 27).

O segundo elemento que caracteriza a estrutura sindical brasileira é a unicidade, que não impede, ao contrário, estimula, a fragmentação dos trabalhadores em diferentes categorias profissionais. Por conta da unicidade sindical, os sindicatos reconhecidos pelo Estado dispõem do monopólio de representação dos trabalhadores de uma determinada categoria, e têm a sua atuação circunscrita a um determinado território — uma base de representação que pode ser municipal ou regional. Conforme indicado por Boito Jr. (1991), além da unicidade ser diferente da concepção de unidade, a unicidade sindical não gera autonomia às lutas dos trabalhadores justamente porque, para se ter autonomia, o sindicalismo não pode ser perseguido, censurado, criminalizado ou explicitamente controlado — pressupõe-se, portanto, que o sindicato esteja além da condição de ser parte do aparelho burocrático do Estado.

Por fim, o terceiro elemento que caracteriza a estrutura sindical brasileira são as contribuições compulsórias, que permitem o financiamento dos sindicatos reconhecidos pelo Estado, mesmo aqueles sem efetiva representatividade política, por meio do desconto em folha de pagamento salarial. Desse modo, a sindicalização era, até a reforma trabalhista de 2017, desnecessária para a subsistência dos sindicatos. Ocorre que a reforma estabeleceu o fim da obrigatoriedade da contribuição compulsória, abalando um dos tripés da estrutura sindical. Conforme salienta Corregliano (2020), “atualmente permanecem dois pilares fundamentais da estrutura sindical de Estado, quais sejam a investidura/registro e a unicidade, pelo menos até que, eventualmente, a compulsoriedade da contribuição retorne ao ordenamento jurídico sob novas vestes” (CORREGLIANO, 2020, p.176).

Nesta direção, Galvão *et al.* (2019) comentam que o conjunto do sindicalismo brasileiro tem privilegiado estratégias de adaptação aos efeitos da reforma trabalhista de 2017, “especialmente cortando custos e construindo iniciativas para sobrevivência dentro dos parâmetros em que o sindicalismo estava organizado [no período anterior à reforma]” (GALVÃO *et al.*, 2019, p. 267). O desafio de sindicalizar os trabalhadores não só permanece no horizonte como é cada vez maior, dado o aumento do trabalho precário e informal. No entanto, segundo as autoras e autores, a necessária reorganização da classe trabalhadora e a reinvenção do sindicalismo na atualidade estariam mais circunscritos ao plano discursivo do que propriamente presente na ação política das organizações existentes.

Galvão e Teixeira (2018) ressaltam que diante dos impactos da reforma trabalhista de 2017, torna-se possível estimar as dificuldades que serão enfrentadas pelo sindicalismo no próximo período quanto ao processo de negociação e organização coletiva dos trabalhadores, tanto dos setores mais estruturados do mercado de trabalho brasileiro, como, sobretudo, dos setores mais expostos à precarização.

2.2. Características do sindicalismo de trabalhadores precarizados

Galvão e Krein (2019) ressaltam que o trabalho tipicamente precário não constitui impedimento à ação sindical, mas, tampouco, aumenta ou facilita, por si só, a disposição para a organização e para a luta. Segundo a autora e o autor, as transformações na estrutura produtiva e nas formas de organização e gestão da força de trabalho, bem como as mudanças nas formas de contratação, acarretam severas dificuldades ao sindicalismo.

Conforme antecipado, o setor de comércio e serviços privados é, de modo geral, marcado pelo trabalho precário. Apesar de sua heterogeneidade, diferentemente dos setores que são mais estruturados⁷¹, a capacidade dos sindicatos desse setor em promover mobilizações e ações coletivas é, com raras exceções, pontual. Conforme apontam Galvão e Teixeira (2018), Galvão e Krein (2019) e Galvão *et al.* (2019), algumas entidades representativas do setor de comércio e serviços privados se colocam, inclusive, explicitamente no papel de mediadoras do conflito entre capital e trabalho, e não como responsáveis por organizar politicamente os trabalhadores de suas categorias.

Dados do Ministério do Trabalho e Emprego (MTE) ilustram bem essa afirmação. Em 2014, as centrais sindicais com maior atuação junto às profissões precarizadas eram, em ordem decrescente, a União Geral dos Trabalhadores (UGT), a CUT, a Central dos Sindicatos Brasileiros (CSB), a Nova Central Sindical dos Trabalhadores (NCST) e, por último, a FS. Conforme Galvão e Krein (2019), com exceção da CUT, as demais centrais sindicais têm um perfil mais moderado e pragmático. “A UGT, por exemplo, é uma central recente, que surgiu em 2007 defendendo a modernização da prática sindical de um modo que alia critérios de mercado e de diálogo social” (LEMOS, 2014 *apud* GALVÃO; KREIN, 2019, p. 217).

⁷¹ As categorias mais estruturadas, que convivem com menor grau de precariedade — isto é, que apresentam maiores salários e melhores condições de trabalho —, geralmente contam com maior tradição de organização e mobilização sindical. Destacam-se, por exemplo, os bancários, os petroleiros, os professores ou mesmo os trabalhadores do ramo metalúrgico (GALVÃO; KREIN, 2019). Essas categorias, além de apresentarem taxas de sindicalização mais alta que a média nacional, apresentam relevante histórico de mobilização com realização de inúmeras greves e protestos com relação às pautas corporativas e outras pautas mais amplas.

A partir do conceito de sindicalismo de Estado, elaborado por Boito Jr. (1991), e dos apontamentos referentes à organização sindical dos trabalhadores precarizados no Brasil, feitos por Galvão e Krein (2019), é possível concluir que a estrutura sindical impede que os trabalhadores formais precarizados possam legalmente se associar a outros sindicatos oficiais mais fortes e que melhor representem os seus interesses, amarrando-os a sindicatos com baixa capacidade de ação e organização política. Além disso, destaca-se que a estrutura sindical dificulta a relação entre sindicatos de diferentes categorias profissionais, bem como o estabelecimento de vínculo junto aos trabalhadores autônomos e informais. Além de corresponderem a uma grande parcela da população do país, estes são, justamente, a fração da sociedade que é mais exposta à precarização social do trabalho, dada a falta de acesso aos direitos sociais e trabalhistas e a permanência em ocupações tipicamente precarizadas, com altos índices de vulnerabilidade e de risco e baixo prestígio social.

Ao caracterizarem as diferentes formas de trabalho digital e o aprofundamento da precarização dessas categorias com a reforma trabalhista de 2017, Lima e Bridi (2019) apontam que vários sindicatos têm disputado as categorias de trabalhadores cujo trabalho é subordinado às plataformas digitais, mesmo que sem grande possibilidade de entrada ou influência em suas bases. Neste sentido, Gondim (2020) elucida que mesmo diante das várias formas de mobilização realizadas no Brasil, a escolha dos trabalhadores subordinados às plataformas digitais em se organizarem coletivamente por meio de associações ou sindicatos próprios “evidencia a centralidade da noção de categoria profissional e a busca pela institucionalização de sua atuação coletiva” (GONDIM, 2020, p. 484).

As entidades sindicais elencadas nesta dissertação buscam organizar categorias de trabalhadores que, além de conviverem com diversos aspectos da precarização social do trabalho — principalmente no que tange aos recorrentes acidentes de trabalho nas ruas, às jornadas de trabalho flexíveis, aos baixos rendimentos e à ampliação da terceirização —, e de sofrerem com sua institucionalização, por meio da reforma trabalhista de 2017, também convivem com o trabalho subordinado às plataformas digitais. Destaca-se que o trabalho sob demanda por meio de aplicativos, que são interfaces visíveis do *software* das plataformas digitais, serve, conforme Abílio, Amorim e Grohman (2021), como “pontas do iceberg” do que significam as plataformas enquanto estrutura e modelo econômico.

2.3. SindimotoSP: atuando “às margens da marginalidade”

A atividade do motofrete é um fenômeno que tem sua origem na década de 1980 e rápido e crescente ascenso durante a década de 1990. Seu surgimento é combinado, portanto, com o advento do neoliberalismo. Silva (2009) comenta que esta atividade profissional está submetida às estratégias e racionalidades do capitalismo contemporâneo “como forma de garantir as exigências da circulação fluida no espaço, possibilitando a realização do consumo ampliado” (SILVA, 2009, p. 16). Além disso, a constituição desta atividade está circunscrita a um processo histórico em que, segundo Godoi (2012), “o desenvolvimento dos meios de transporte, em direção a uma mobilidade urbana mais individualizada, como forma de supressão do espaço pelo tempo, exerceu forte determinação sob a formação do ramo dos transportes rápidos” (GODOI, 2012, p. 88).

A história da profissionalização dos motoboys carrega as características e as contradições fundamentais da precarização social do trabalho no contexto brasileiro, evidenciando, sobretudo, as questões vinculadas ao trabalho informal e à terceirização, justamente pela exposição dos trabalhadores à fragilidade social e às diversas formas de insegurança e instabilidade durante a jornada, bem como pelos contratos atípicos que se tornaram regra diante desta forma de ocupação. Conforme sugere Silva (2009), a realidade enfrentada por essa categoria de trabalhadores “remete-se menos a uma relação dicotômica formal-informal e, sim, a um contínuo que transita nas fronteiras fluidas e cambiantes da nova economia urbana, tanto nas suas realidades e formas (ou sem formas), quanto nas suas condições de trabalho instáveis” (SILVA, 2009, p. 32).

Ainda com base em Silva (2009), apreende-se que a categoria dos motoboys surgiu na metrópole São Paulo, e de modo muito particular. Os trabalhadores eram contratados por empresas prestadoras de serviços de entrega, e foram tomando corpo com o avanço da terceirização e com as marcas da informalidade. Chama atenção o fato de que muitas das empresas que passaram a operar nesse setor o faziam de forma clandestina, com seus escritórios funcionando em veículos estacionados nas ruas, por exemplo, com um funcionário ou o próprio dono realizando a conexão, via ligações telefônicas, entre as partes demandantes dos serviços de entrega e os motoboys disponíveis para realizá-los.

Diante da atual discussão acerca do trabalho de entrega por meio de aplicativos, pode-se notar a permanência de certos aspectos desse passado um tanto quanto recente. Porém, percebe-se que a mediação entre as partes tornou-se ainda mais complexa, pois não se faz nem no espaço público e nem no espaço privado, e tampouco sob o controle

de uma pessoa: são as empresas donas das plataformas que, a partir de seus algoritmos digitais que conectam as pessoas e/ou empresas demandantes de serviços de entrega e os trabalhadores disponíveis para prestá-los, definem o tempo e o valor dos serviços. Nas palavras de Almeida, Kalil e Fonseca (2021), por meio dos algoritmos, as empresas de trabalho por plataformas digitais conseguem seguir os passos dos trabalhadores em tempo real: “O ‘Big Brother’ do aplicativo é uma espécie de Deus que tudo vê. Se o capataz, o supervisor ou o gerente não eram oniscientes nas empresas de outrora, nesse novo modelo o programador tudo sabe” (ALMEIDA; KALIL; FONSECA, 2021, p. 479-480).

Com o aumento da demanda pela prestação de serviços de entrega e, também, com os impactos deste tipo de trabalho no que se refere à mobilidade urbana, as empresas passaram a preferir contratar os trabalhadores que dispunham de motocicletas próprias, evitando, deste modo, o investimento na compra de veículos e gastos com combustível, encargos tributários e multas, que são tão comuns durante a jornada de trabalho: “Para os motoboys, possuir uma motocicleta tornou-se um ponto de partida para se inserir nesta atividade, sendo um dos principais atributos de seleção das empresas” (SILVA, 2009, p. 47). Destaca-se que a maior facilidade em comprar motocicletas zero quilômetro, especialmente as de baixa cilindrada, bem como a possibilidade de se realizar financiamentos e consórcios parcelados, contribuiu para que essa situação, que representa a materialização da transferência direta das responsabilidades e custos das empresas aos trabalhadores, fosse possível⁷². Neste mesmo sentido, o fim das fichas telefônicas também foi decretado com a popularização dos aparelhos celulares — adquiridos, evidentemente, com o investimento e a responsabilidade dos próprios trabalhadores.

Em São Paulo, a regulamentação da categoria dos motoboys se deu com uma série de leis, decretos, portarias e resoluções a respeito desta atividade profissional⁷³. Conforme Silva (2009), o motofrete passaria a ser regido pelo decreto 38.563, de outubro de 1999, com a intenção de normatizar tanto os trabalhadores quanto as empresas do setor: “De

⁷² Pesquisa realizada pelo Ibope Opinião, com 1.008 motociclistas entrevistados na região metropolitana de São Paulo no ano de 2006 (SILVA, 2009), demonstrou que 53% dos motoboys tinham uma motocicleta nova; 43% compraram uma motocicleta usada; e somente 3% utilizavam motocicletas disponibilizadas pelas empresas nas quais trabalhavam. Destaca-se, ainda, que a forma mais comum de compra das motocicletas era por meio de financiamentos, com 55%, seguido da compra à vista e consórcio, com 35% e 6%, respectivamente. É possível afirmar que após tantas transformações nesta categoria, atualmente o número de empresas que dispõem de motocicletas próprias para a prestação dos serviços pelos trabalhadores é ainda menor.

⁷³ No Anexo A, denominado “Normativas de regulamentação da categoria profissional dos motoboys em São Paulo (1999-2007)”, é apresentada esta trajetória, marcada por idas e vindas, da regulamentação dos motoboys no âmbito do município de São Paulo.

modo geral, o discurso patente dos agentes envolvidos na temática dos motoboys era favorável à regulamentação. Porém, na prática, a maioria concorda com a regulamentação, mas discorda de como fazê-lo” (SILVA, 2009, p. 176).

O SindimotoSP foi fundado em 1991, ou seja, no próprio processo de surgimento e crescimento da categoria dos motoboys, e é filiado à central sindical UGT. Sua abrangência territorial era estadual e, posteriormente, tornou-se intermunicipal, tendo passado por um processo de desmembramento que descreveremos adiante. Sua atual diretoria, cujo núcleo dirigente se mantém no mandato por quase quinze anos, informa no site oficial do sindicato que a entidade se encontra em “reconstrução”: com a regulamentação das contas da própria entidade, a obtenção da carta sindical⁷⁴ — “que nos dá o título de representantes oficiais (e legítimos) da categoria” —, e a luta pelo reconhecimento e respeito da profissão (SINDIMOTOSP, s/d).

Gerson Cunha, vice-presidente do sindicato, comenta que em 2007 foi convidado para ingressar na chapa da atual diretoria do SindimotoSP pelo seu atual presidente, Gilberto Almeida dos Santos, conhecido como Gil dos Motoboys: “Nossa categoria era vista como cachorro-louco, marginalizada e sem direitos. Na época não entendia nada; entrei como secretário geral e fui aprendendo como funcionava um sindicato e suas lutas”.

O vice-presidente comenta que a história do SindimotoSP pode ser dividida em dois grandes períodos. O primeiro período abrange a fundação do sindicato até o ano de 2007, quando o antigo núcleo dirigente foi cassado, sendo marcado por grande imobilismo e pouca transparência por parte da direção sindical junto à base de trabalhadores: “Eu fui o primeiro e o único trabalhador que pediu a prestação de contas daquela diretoria do sindicato, pois tinha um desconto em meu holerite de R\$ 7,00. Pedi a prestação [de contas do sindicato] ao antigo presidente, que havia sido policial e taxista, e fui ameaçado”. Gerson Cunha comenta que o antigo presidente do SindimotoSP lhe disse que ele “não sabia o que era o movimento sindical”, e que “o buraco era mais embaixo”.

Após sofrer ameaça do antigo presidente do sindicato por solicitar transparência na prestação de contas da entidade, Gerson Cunha e o grupo de motoboys ao qual estava articulado lavraram um boletim de ocorrência de preservação de direitos e, a partir disto, iniciou-se o processo de intervenção jurídica no sindicato: “Entramos com ação judicial

⁷⁴ A carta sindical é a investidura sindical, tratada anteriormente. É um documento outorgado pelo Estado brasileiro e é característica fundamental, e invariante, do “sindicalismo de Estado” (BOITO JR., 1991).

e a juíza colocou uma junta governativa por 90 dias. Depois disso foi feita a eleição. Participei de um pleito e fomos eleitos com quase 3 mil votos. E então, veio a greve”.

O segundo momento da história do SindimotoSP é considerado uma fase de “reconstrução” e “retomada”⁷⁵, iniciando-se com a posse de uma nova direção, em 2007, e a realização, no ano seguinte, da primeira greve dos trabalhadores da categoria, “quando haviam muitas leis e proibições para poucos direitos”. Conforme Gerson Cunha, a greve de 2008 era uma mobilização contra as tentativas de proibição dos trabalhadores de poderem “circular pelas ruas pela cidade”⁷⁶. O vice-presidente do sindicato comenta que depois dessa expressiva e bem sucedida greve, o número de trabalhadores associados aumentou e a entidade passou a ser consultada pelos poderes executivo e legislativo na elaboração de projetos de lei para os trabalhadores do motofrete: “Foram quatro caminhões de som, saindo das zonas sul, norte, leste e oeste, e se encontrando em frente à prefeitura de São Paulo. Foi depois [dessa greve] que conseguimos conquistar respeito por parte do poder público”.

⁷⁵ Os termos “reconstrução” e “retomada da entidade” são elementos muito importantes para se caracterizar o atual núcleo dirigente do SindimotoSP. No site da entidade, este grupo de dirigentes diz ter “arrancado da presidência quem nunca pensou na categoria e muito menos se importou com os profissionais” (SINDIMOTOSP, s/d). É possível afirmar que, na visão deste grupo, lutar pela regulamentação do sindicato foi um importante passo para a regulação da própria categoria dos motoboys e o seu acesso aos direitos sociais e trabalhistas previstos na CLT, e vice-versa. No que tange aos elementos da “reconstrução” e “retomada da entidade”, citados acima, tal caracterização pode ser facilmente confirmada com a 1ª edição do boletim informativo “A Voz do Motoboy”, lançado pela nova diretoria do SindimotoSP no final do ano de 2007 (SINDIMOTOSP, 2007).

⁷⁶ A matéria de capa da 2ª edição do boletim informativo A Voz do Motoboy (SINDIMOTOSP, 2008a), narra este acontecimento: “Os companheiros motoboys atenderam ao chamado da direção do SindimotoSP e compareceram em massa à manifestação organizada pela entidade no último dia 18 de janeiro (6ª feira) contra o aumento abusivo do seguro obrigatório e pelas alterações na Resolução 219 e na Lei Municipal 14.491. Desde as primeiras horas do dia, mais de 10 mil trabalhadores da nossa categoria se aglomeraram nos pontos de concentração nas Zonas Leste, Oeste, Norte e Sul. Por volta das 8h30, dirigiram-se, primeiramente, até a Prefeitura, onde o presidente do SindimotoSP, Gil, junto com uma comissão de motoboys, entregou uma pauta de reivindicações às autoridades da Administração Municipal”. Na segunda página da mesma edição do informativo, em matéria intitulada “Resultados imediatos da manifestação dos motoboys: SindimotoSP reúne-se com o secretário municipal dos transportes e outras autoridades do setor”, é dito que no dia 22 de janeiro de 2008, quatro dias depois da greve, a direção sindical se reuniu com autoridades públicas para discutir a resolução 219 e a lei municipal 14.491: “O presidente Gil enfatizou que a proibição de motos nas vias expressas das marginais não diminuirá o número de acidentes. ‘Trata-se de uma decisão radical do prefeito Kassab para fugir do foco do problema. A solução consiste na criação de novos corredores nos mesmos moldes da Av. Sumaré, onde a implantação da motovia foi bem sucedida’”. Além de outras pautas tratadas na reunião, a matéria também informa que “uma nova reunião foi agendada para o dia 29 de janeiro, para retomar a discussão”. Na 3ª edição do boletim informativo (SINDIMOTOSP, 2008b), é divulgada a seguinte manchete: “Mobilização dos motoboys faz prefeitura recuar: suspensa proibição das motos nas marginais”. Nesta mesma edição, é divulgada uma matéria sobre a participação do SindimotoSP numa audiência pública na Câmara Municipal de São Paulo, que junto ao governo e aos empresários do setor, discutiu sobre a regulamentação da atividade-fim dos motoboys: “Quanto à audiência pública, foi positiva, mas a luta continua. Nós, motoboys, temos que continuar pressionando os vereadores para, ao menos, alterar os pontos críticos da lei 14.491, que facilitará a regularização da nossa categoria. Já foi criada uma comissão tripartite composta por trabalhadores (SindimotoSP), empresários e autoridades municipais do setor de transportes”.

No aspecto da regulação do trabalho dos motofretistas e da atuação das empresas do setor de motofrete, o vice-presidente do SindimotoSP destaca a lei municipal 14.491, de novembro de 2007, e a lei federal 12.009, de julho de 2009. A lei municipal, decretada pelo ex-prefeito Gilberto Kassab (à época eleito pelo DEM, atualmente filiado ao PSD), dispunha sobre a atividade de motofrete revogando alguns decretos assinados por José Serra (PSDB), seu antecessor (SÃO PAULO, 2007; SILVA, 2009). Já a lei federal, sancionada pelo ex-presidente Lula da Silva, em linhas gerais “regulamenta o exercício das atividades dos profissionais em transporte de passageiros, mototaxista, em entrega de mercadorias e em serviço comunitário de rua, e motoboy com uso de motocicleta”, alterando uma lei de 1997, para dispor sobre as normativas de segurança (BRASIL, 2009). Importante ressaltar que a conquista da lei municipal antecedeu a conquista da lei federal, sugerindo que a pressão e a vitória política obtida pelos motoboys na cidade de São Paulo podem ter impulsionado o debate sobre a regulação da categoria em nível nacional.

Até 2009, portanto, os motoboys não eram regulamentados pela legislação brasileira, o que significava que se esses trabalhadores sofressem acidentes de trabalho durante suas jornadas — fator muito comum entre a categoria, sobretudo nas grandes cidades —, e não fossem contribuintes individuais do INSS, não teriam acesso a nenhum direito social, como o auxílio financeiro por acidente de trabalho. Segundo Gerson Cunha, no contexto que antecedeu o reconhecimento da profissão, o SindimotoSP travava “uma luta de Davi contra Goliás” com os empresários do setor de motofrete, que se encontravam “arredios e com a mente fechada”: “A gente pregava a questão da segurança, do trabalhador ter garantias. Falávamos pra eles [empresários]: ‘se acontecer alguma coisa com ele [trabalhador], e ele vir a falecer, você vai sustentar a família dele?’ Pegávamos o emocional, para convencer as empresas da importância do registro daquele trabalhador”.

Gerson Cunha comenta que após darem início a um processo de orientação e sensibilização ao empresariado sobre a importância do reconhecimento do vínculo de emprego e da consequente formalização da categoria dos motoboys, “as coisas começaram a engrenar e houve a formalização de 40 mil trabalhadores empregados”.

O SindimotoSP tem cerca de 4,5 mil trabalhadores filiados⁷⁷. Conforme aponta Gerson Cunha, após o reconhecimento da categoria dos motoboys, com o passar do tempo

⁷⁷ Em entrevista concedida em fevereiro de 2022 — arquivada de forma digital em plataforma de armazenamento, em conta institucional vinculada à Unicamp —, o presidente do SindimotoSP, Gilberto Almeida dos Santos, ressaltou que a representação dos motoboys de São Paulo é disputada entre outros 14

“foi preciso” desmembrar a base de representação do SindimotoSP. Neste sentido, os dirigentes sindicais estimularam o surgimento de novas lideranças no interior da própria categoria, que passou a ser representada por outros sindicatos espalhados pelo interior do estado de São Paulo:

Como ele [SindimotoSP] era estadual, era uma base enorme para representarmos. São 645 municípios e não tinha como estarmos em todos ao mesmo tempo. O processo de desmembramento da base sindical ocorreu com a regionalização em Osasco, Alto Tietê, São José dos Campos, Baixada Santista, Ribeirão Preto, Campinas... São vários, e a maioria deles foi instruída por nossa direção. Mostramos qual o caminho para se regularizarem. O caminho era: regularização/padronização, segurança e carteira de trabalho, com o registro e os direitos.

Com a fragmentação da base de representação, o SindimotoSP, que antes era estadual, passou a ser intermunicipal. Porém, a tática de desmembramento da base visando a melhor representação da categoria dos motoboys nas diferentes localidades do estado de São Paulo não se efetivou. Esta situação acaba por permitir o questionamento não apenas da capacidade de direção por parte daqueles que fundaram os novos sindicatos — as “lideranças que foram surgindo” — como da própria capacidade do SindimotoSP de formar novas direções. Mais do que isso, é possível nos questionar sobre as motivações que o levaram a fragmentar sua base territorial⁷⁸, pois se o desmembramento da base não contribuiu para criar sindicatos efetivamente ativos, tampouco alavancou a qualidade da representação e da organização dos motoboys.

Segundo Gerson Cunha, alguns dos novos sindicatos, “da mesma forma como surgiram, sumiram”: “As lutas dos sindicatos são constantes: é luta contra aplicativo; contra a prefeitura que cria normas proibitivas que se você deixar a categoria acaba; é o governo federal; o veto do artigo 56⁷⁹, que proíbe os caras de andar no corredor e o

sindicatos, e que isso se deve ao enquadramento do sindicato patronal. O caso dos motofretistas que realizam entregas de medicamentos e produtos farmacêuticos é elucidativo: são representados pelo Sindicato dos Práticos de Farmácia e dos Empregados no Comércio de Drogas, Medicamentos e Produtos Farmacêuticos de São Paulo (SINPRAFARMA), que firma convenções coletivas com o sindicato patronal do setor, o Sindicato do Comércio Atacadista de Drogas, Medicamentos Correlatos, Perfumarias, Cosméticos e Artigos de Toucador no Estado de São Paulo (SINCAMESP).

⁷⁸ O presidente do SindimotoSP, Gilberto Almeida dos Santos, informou que no estado de São Paulo existem, atualmente, 18 sindicatos de motoboys. Uma hipótese sobre as motivações de desmembramento está relacionada à lei de reconhecimento das centrais, aprovada em 2008. Para que uma central pudesse ser considerada representativa, deveria apresentar um número mínimo de sindicatos filiados. Dividir um sindicato estadual, portanto, seria uma forma de criar mais sindicatos ligados a uma mesma central — importante destacar que isso não era um problema enquanto havia a garantia de recursos por meio do imposto sindical. Embora não tenha sido possível comprovar a data de fundação de todos os sindicatos mencionados pelos dirigentes sindicais, fatos que sustentam a hipótese enunciada são as aberturas de CNPJ dos sindicatos de motoboys do Alto Tietê, Osasco e Baixada Santista em 2008.

⁷⁹ Referente ao artigo 56 do Código de Trânsito Brasileiro (CTB), que proibia a circulação de motociclistas entre as faixas de mesmo sentido. O sindicalista se refere ao retorno desta proibição.

sindicato tem que ficar em cima; os projetos de lei...”. Conforme o dirigente sindical, alguns dos trabalhadores da categoria que ficaram desassistidos com o fim de seus sindicatos, passaram a procurar o SindimotoSP em momentos de necessidade, evidenciando certo papel de referência construído pelo sindicato ao longo dos anos: “Mesmo que a gente não possa representar, a gente auxilia com as demandas desses trabalhadores. Em Guarulhos, por exemplo, os empresários usam a convenção coletiva do nosso sindicato, que não representa aquele território”.

Com relação ao reconhecimento da categoria dos motoboys, Silva (2009) comenta que mais do que as regulações que envolvem a categoria do serviço de motofrete, um conjunto de normatizações são realizadas no âmbito ideológico e espacial para gerir esses agentes que, do ponto de vista da gestão da circulação do espaço — isto é, das instituições que regulam o espaço —, “fogem da curva do normal” (SILVA, 2009, p. 169). O autor argumenta que não por acaso “a gestão da circulação no espaço investe suas ações sobre as ações da atividade dos motoboys, pois são eles que com sua agilidade e pressa fogem do trânsito e, também, das normas e condutas de como fazê-lo” (idem, p. 168). Neste sentido, mais do que impedir o surgimento de conflitos e problemas gerais que ocorrem entre os motoboys e os motoristas diversos, as normas “se apoiam nesta realidade objetiva e fazem uns funcionar em relação aos outros” (idem).

Além da resistência das empresas quanto ao reconhecimento do vínculo de emprego, já na década de 1990, parte dos próprios trabalhadores não admitia a formalização — “muitos motoboys que se submetem à condição de trabalho na informalidade não almejam se estabelecer no setor formal nesta atividade” (SILVA, 2009, p. 43). Nas entrevistas realizadas por Silva (2009) com motoboys pode-se notar uma divisão na opinião dos trabalhadores acerca da CLT. Os que recusavam a formalização o faziam por temer certa redução nos seus rendimentos financeiros por conta dos descontos em folha de pagamento, enquanto os que a defendiam manifestavam interesse em obter direitos trabalhistas e acesso à seguridade social — uma vez que os riscos e as condições precárias são iminentes em suas jornadas de trabalho.

Maiores rendimentos mensais ou acesso a direitos — que muitas vezes aumentam o rendimento anual, considerando as férias, o 13º salário, a licença saúde, ou os tickets de alimentação, por exemplo — é uma dicotomia que ainda permanece na realidade dos motoboys com a chegada das empresas-aplicativo e o trabalho subordinado às plataformas digitais. Acrescente-se, ainda, o discurso propagado da “autonomia”, isto é, da liberdade de se trabalhar quando e como quiser, como fator de incentivo ao trabalho

informal. Ocorre que essa dicotomia é falsa: é uma oposição ilusória, criada pela própria ideologia do mercado, pois é possível ter direitos ao mesmo passo em que são obtidos bons rendimentos salariais e condições seguras de trabalho. Todavia, isto é incompatível com a lógica predatória do capitalismo neoliberal, que busca potencializar o lucro das empresas em detrimento da qualidade de vida e de trabalho dos trabalhadores.

Segundo o vice-presidente do SindimotoSP, com a reforma trabalhista e as medidas 927 e 936, ambas de 2020⁸⁰, a força do sindicalismo “foi toda retirada”, sobretudo devido à possibilidade do “negociado prevalecer sobre o legislado”⁸¹, com o patronato negociando — ou melhor, impondo, dado que negociar exige um mínimo de equilíbrio de forças entre as partes — diretamente os salários e as horas de trabalho com os trabalhadores. Com relação à reforma trabalhista, Gerson Cunha comenta que os motoboys formalizados se mobilizaram contra as medidas consideradas deletérias: “Nossa categoria resistiu, e toda assembleia que aconteceu o sindicato esteve presente”. Neste sentido, o sindicalista comenta sobre uma greve feita por trabalhadores de uma empresa do setor de motofrete que queria adotar as normas flexíveis da Carteira de Trabalho Verde e Amarela⁸², proposta pelo governo de Jair Bolsonaro em substituição à contratação pela CLT: “A empresa entendeu que os novos trabalhadores que entrassem

⁸⁰ Ambas as medidas se referem ao contexto da pandemia da Covid-19. A medida provisória 927 (BRASIL, 2020a), publicada em março e vigente até julho de 2020, dizia respeito às medidas trabalhistas para o enfrentamento do estado de calamidade pública e propunha, em seu artigo 2º, que “o empregado e o empregador poderão celebrar acordo individual escrito, a fim de garantir a permanência do vínculo empregatício, que terá preponderância sobre os demais instrumentos normativos, legais e negociais, respeitados os limites estabelecidos na CF”; e previa ainda, em seu artigo 3º, que poderiam ser adotadas as seguintes medidas pelos empregadores: teletrabalho; antecipação das férias; concessão de férias coletivas; aproveitamento e antecipação de feriados; banco de horas; suspensão de exigências administrativas em segurança e saúde no trabalho; direcionamento do trabalhador para qualificação; deferimento do recolhimento do Fundo de Garantia do Tempo de Serviço (FGTS). A medida provisória 936 (BRASIL, 2020b), publicada em abril de 2020, instituiu o Programa Emergencial de Manutenção do Emprego e da Renda, e também dispunha sobre novas medidas trabalhistas, tais como a redução proporcional de jornada de trabalho e de salário e a suspensão temporária do contrato de trabalho.

⁸¹ É necessário problematizar essa expressão, consagrada no meio sindical e também acadêmico, uma vez que a novidade da reforma trabalhista é, na realidade, a supressão de direitos. Antes da reforma, os sindicatos podiam fazer negociações que prevalecessem sobre o legislado, desde que estabelecessem cláusulas superiores às garantidas em lei (à exceção dos salários, conforme previsto no inciso VI do artigo 7º da Constituição Federal, que garante a “irredutibilidade do salário, salvo o disposto em convenção ou acordo coletivo”). Agora, os sindicatos e os próprios trabalhadores podem negociar seus direitos de modo a rebaixá-los em relação àquilo que é previsto na legislação trabalhista, ou mesmo revogar o que a lei assegura.

⁸² Aprovada em novembro de 2019, a medida provisória 905, conhecida como Carteira de Trabalho Verde e Amarela, representa uma ampliação dos efeitos de precarização social da reforma trabalhista de 2017. Dentre diversas alterações na CLT, a medida provisória interfere no recolhimento do FGTS, em direitos sociais garantidos nos casos de demissão, e a possibilidade de novos tipos de contratos precários (BRASIL DE FATO, 2020). Essa MP foi revogada pela MP 955, em abril de 2020.

no setor deveriam ganhar apenas 5% do adicional de periculosidade⁸³. Esta empresa teve que enfrentar a resistência da categoria, e fizemos uma paralisação”. Narrando este emblemático episódio, Gerson Cunha acrescenta que o SindimotoSP contratou um carro de som que ficou na porta da empresa para realizar uma assembleia e denunciar a medida empresarial que agravaria a precariedade dos motoboys: “só saímos de lá com o depósito de 30% do adicional de periculosidade”.

Além da informalidade, o alto índice de acidentes de trabalho é outra característica patente da precarização vivenciada pelos trabalhadores do motofrete. Por meio das respostas a um questionário elaborado pela prefeitura de São Paulo em parceria com o SindimotoSP⁸⁴, no ano de 2020, objetivando colher dados que contribuíssem para a elaboração de políticas públicas, pode-se notar algumas das situações de risco que envolvem o trabalho dos motoboys, tais como: fechadas de veículos nos corredores; pedestres invadindo a pista; buracos na pista; ondulações ou presença de areia na pista; e óleo ou lixo na pista. Os trabalhadores também podem enfrentar riscos que envolvem o tráfego ao lado de veículos pesados como caminhões e ônibus; pistas com outros veículos que estejam em alta velocidade ou que estejam sendo dirigidos por motoristas desatentos; a sobrecarga de peso na motocicleta; o desequilíbrio na *bag/carga/mochila*; a pressa na realização do serviço — gerando abuso e excesso de velocidade —; e o cansaço físico e mental, que pode ser agravado pela excessiva jornada de trabalho e a exposição ao tempo.

Em março de 2021, o vice-presidente do sindicato comentava que eram estimados 250 mil motoboys em todo estado de São Paulo, mas que este número poderia ter aumentado — “triplicou”, nas palavras do dirigente sindical — durante ao período de pandemia, por conta do aumento das demandas e do trabalho de delivery por aplicativos.

⁸³ Conforme previsto na CLT, o adicional de periculosidade corresponde a 30% do valor salarial. Dentre as mudanças legislativas propostas na Carteira de Trabalho Verde e Amarela estava a redução deste valor para 5%. Segundo os documentos oficiais digitalizados no site do SindimotoSP (s/d), as convenções coletivas do sindicato para o ano de 2020, quanto aos setores dia, delivery e diferenciado, firmadas com os sindicatos patronais de Distribuição das Entregas Rápidas do Estado de São Paulo (SEDERSP), de Hotelaria e Estabelecimentos de Hospedagem do Município de São Paulo e Região Metropolitana (SindiHotéis-SP) e das Micro e Pequenas Indústrias do Tipo Artesanal do Estado de São Paulo (SIMPI), previam o adicional de periculosidade garantido pela CLT, em 30%.

⁸⁴ Segundo o SindimotoSP, os resultados desta pesquisa podem contribuir com ações voltadas à educação e segurança no trânsito, revelando as fragilidades e as potenciais características dos motofretistas: “Um dos objetivos é reduzir o número de mortes que tem aumentado assustadoramente em tempos de pandemia e precarização das relações trabalhistas promovidas principalmente pelas empresas de aplicativos que atuam no setor delivery” (SINDIMOTOSP, 2020a).

2.3.1. Um sindicato de trabalhadores formais e informais

Segundo o vice-presidente do SindimotoSP, existe uma contradição posta aos trabalhadores e às empresas do setor de motofrete com relação ao avanço do trabalho sob demanda por meio de aplicativos no país. Conforme explana Gerson Cunha, se por um lado o empresariado tem “valorizado” o trabalhador, compreendendo que ele pode sair da empresa tradicional para trabalhar exclusivamente com as empresas-aplicativo, podendo obter, deste modo, melhores rendimentos mensais, por outro lado a categoria dos entregadores por aplicativos aumentou consideravelmente, gerando grande concorrência entre os próprios trabalhadores e o rebaixamento do valor que obtinham nas corridas: “Hoje, o ‘calcanhar de Aquiles’ do empresário do setor de motofrete é o aplicativo: por ele não registrar ninguém e não prestar nenhum tipo de encargo, as empresas *express*⁸⁵ que já existiam estão se reinventando, e os empresários estão muito mais maleáveis”.

Mesmo com maior possibilidade de diálogo e negociação com o empresariado, o vice-presidente do SindimotoSP ressalta que o setor de motofrete sempre deixou os custos do trabalho a cargo dos próprios trabalhadores. Segundo Gerson Cunha, a motocicleta, a documentação, o combustível, os gastos com a manutenção e os equipamentos de segurança, como o capacete, “tudo sempre foi do trabalhador”: “A empresa só entrava com o CNPJ, o seguro de vida, o telefone e uma recepcionista. Ainda continua assim, mas hoje os empresários enxergaram que a grande questão ali é o motoboy, porque sem ele, a empresa é só um telefone num escritório”. Conforme elucidado anteriormente, e com base no estudo realizado por Silva (2009), a responsabilização do trabalhador pelas ferramentas e pelos custos do próprio trabalho tornou-se caso corriqueiro após o exponencial crescimento da categoria e da demanda pelo serviço de motofrete, um fenômeno, portanto, que coincide com a expansão da terceirização e a celebração de contratos precários de trabalho.

Gerson Cunha comenta que muitos dos trabalhadores formalizados, que não abandonaram e nem perderam o seu posto de emprego com contrato via CLT, trabalham com entregas sob demanda para os aplicativos quando terminam as suas jornadas nas empresas tradicionais. Nas palavras do dirigente sindical: “Muitos dos empresários sabem, inclusive, que os trabalhadores quando saem da jornada fazem um servicinho pela plataforma”. O fato narrado pelo sindicalista é muito interessante para se concluir que,

⁸⁵ Por empresas *express* se compreende empresas especializadas no setor de motofrete, que terceirizam o serviço de entrega para outras empresas. O SindimotoSP chama esse setor por “setor dia”.

além das precárias condições de trabalho, as empresas-aplicativo criaram formas de concorrência entre as empresas tradicionais do setor de motofrete e as empresas-aplicativo; entre os trabalhadores formais e os trabalhadores por aplicativos; e entre os próprios trabalhadores por aplicativos.

O vice-presidente do SindimotoSP ressalta que os motoboys formalizados são compostos, de modo geral, por trabalhadores do sexo masculino, na faixa etária de 30 a 60 anos, pais, moradores de bairros periféricos e com o segundo grau incompleto. O dirigente sindical comenta que os trabalhadores formais do setor de motofrete têm o SindimotoSP como “guia para todas as questões trabalhistas e sociais”. Neste sentido, aponta: “Aos trabalhadores CLT nós já temos garantias, lutamos por direitos, fazemos o dissídio coletivo e as assembleias. A nossa grande esperança, como sindicato de motoboys, é a formalização dos trabalhadores por aplicativos”.

Importante ressaltar que os entregadores por aplicativos que o SindimotoSP busca organizar são exclusivamente aqueles que realizam o trabalho por meio de motocicletas — que se aproximam, assim, do trabalho dos motoboys formalizados. Portanto, a atuação do sindicato não inclui os entregadores por aplicativos que realizam o trabalho por meio de bicicletas, os chamados *bikers* ou *bikeboys*⁸⁶, apesar do sindicato representar também os *bikeboys* formalizados, que constituem uma pequena porcentagem dos trabalhadores que compõem legalmente a base do SindimotoSP. O vice-presidente adverte que, assim como os motofretistas formalizados em sua base de representação, os *bikeboys* contratados via CLT por empresas do setor de entregas têm convenções coletivas firmadas pelo sindicato: “Existe, inclusive, uma grande empresa em São Paulo com mais de mil funcionários, que têm direitos e deveres cobertos por nossa convenção coletiva”.

Diante desse dado, a falta de disposição do SindimotoSP em representar os *bikeboys* por aplicativos, é algo que carece de maior investigação. Assim, elencamos algumas hipóteses preliminares: (1) como os entregadores por aplicativos por motocicletas constituem maior número do que os entregadores por aplicativos por

⁸⁶ Conforme pesquisa da Associação Brasileira do Setor de Bicicletas (Aliança Bike, 2019), entrevistando 270 *bikeboys* por aplicativos em São Paulo, o perfil desses trabalhadores é predominantemente negro — 71% — e juvenil — 75%. Segundo Abílio (2020b), os *bikeboys* “desempenham a mesma atividade que motoboys, só que de forma ainda mais precária e arriscada” (ABÍLIO, 2020b, p. 587), sendo a participação significativa de jovens negros no trabalho por aplicativos relacionada com a precarização desse trabalho, que demanda essencialmente força e resistência físicas durante a realização das entregas e nas longas horas de espera: “Um elemento central para esse argumento é o deslocamento do meio/instrumento de trabalho, da moto para a bicicleta. A bicicleta é um instrumento de baixo custo de aquisição e manutenção — que pode ser ainda mais reduzido ou diluído quando ela é diariamente alugada por meio do serviço de bicicletas compartilhadas” (idem).

bicicletas, tornam-se um filão mais interessante para o sindicato atuar; (2) como os motofretistas são maioria, a prestação de certos serviços e os materiais publicitários do sindicato são focados exclusivamente nesse segmento — o que se comprova com a publicidade de concessionárias e agências seguradoras de motos.

Por meio do recorte “categoria dos motofretistas”, utilizado pelo SindimotoSP, é possível notar que a entidade sindical busca não distinguir os trabalhadores formais dos informais, abarcando, por meio deste discurso, ambos os tipos de ocupação em suas ações, pois além de estender a prestação de serviços a todos os trabalhadores filiados, o SindimotoSP negocia as convenções coletivas dos trabalhadores formais⁸⁷ e denuncia a condição de precariedade do trabalho dos entregadores informais — fato que ocupa destaque no discurso oficial do sindicato, em seus materiais de comunicação interna e externa, e nas mobilizações que convoca junto à categoria⁸⁸.

Segundo Gerson Cunha, a esperança de formalização dos entregadores por aplicativos é movida pela própria experiência do SindimotoSP com o reconhecimento profissional dos motoboys. O sindicalista diz que a proposta de organizar e representar os trabalhadores formalizados, autônomos e informais “se dá na maior ironia”. É possível inferir que a “ironia” faz referência às velhas e novas lutas do SindimotoSP que, ao ter batalhado pela regulamentação dos trabalhadores do setor de motofrete em um passado muito recente, enfrenta, na atualidade, problemas semelhantes diante da atuação das empresas-aplicativo e da consequente fragmentação da categoria, com o crescimento do trabalho informal, precário e terceirizado.

De todo modo, a representação dos trabalhadores por aplicativos é uma questão em aberto, que coloca muitos desafios para o sindicalismo. Ao serem considerados, pelas empresas e pela ideologia dominante — em grande medida, reproduzida pelos próprios trabalhadores — empresários de si mesmos, os entregadores por aplicativos poderiam ser representados pelo sindicato patronal. Por outro lado, ao serem registrados em carteira de

⁸⁷ O SindimotoSP negocia diferentes convenções coletivas com diferentes sindicatos patronais, o que leva seu vice-presidente a apontar uma “pulverização [da base] em subcategorias”. A entidade sindical negocia convenções com o Sindicato das Empresas de Distribuição das Entregas Rápidas (SEDERSP), do setor dia, com as entregas comuns; com o Sindicato da Micro e Pequena Indústria do Tipo Artesanal (SIMPI), do setor diferenciado, com as entregas de produtos farmacêuticos, de lojas de autopeças, açougues etc.; com o Sindicato de Hotéis e Meios de Hospedagem (SINDIHOTÉIS-SP) e o Sindicato de Restaurantes, Bares e Similares (SINDRESBAR-SP), do setor delivery, com os alimentos; e o Sindicato das Empresas Distribuidoras, Editoras, Publicadoras, Vendedoras, Entregas Rápidas, de Jornais, Revistas e Outras (SEDIJORE), do setor de distribuição de jornais e revistas.

⁸⁸ Conforme se nota nos discursos dos dirigentes do SindimotoSP, no vídeo “2ª Paralisação dos Motoboys mostra força, organização e resistência. SindimotoSP liderou!” (AGÊNCIA GRITA SÃO PAULO, 2020).

trabalho, poderiam ser representados pelo sindicato oficial dos trabalhadores do motofrete que atua em determinada cidade ou região. Todavia, ao se manterem na informalidade, esses trabalhadores podem se vincular às associações de trabalhadores informais e, ainda, se filiarem aos sindicatos dos trabalhadores formalizados que se dispõem a representá-los. Conforme o vice-presidente do SindimotoSP: “Se fôssemos falar de representação legal, quem representaria os entregadores autônomos seria o sindicato das empresas *express*⁸⁹, não o sindicato dos motoboys”; e prossegue: “Mas fazemos o meio de campo porque eles [os entregadores por aplicativos] estão largados, e nós já temos a experiência, estamos vivenciando a lacuna que os aplicativos criaram entre a própria categoria”.

Gerson Cunha ressalta que, na realidade, os entregadores por aplicativos “só seriam autônomos se pagassem o carnê do INSS”. Segundo o sindicalista, algumas das empresas-aplicativo, não querendo firmar o vínculo de emprego, ao chegarem ao Brasil exigiram que os entregadores cadastrados fossem autônomos/microempreendedores individuais (MEIs)⁹⁰, mas que hoje em dia “os entregadores não são nem CLT, nem autônomos e muito menos empresários de si”.

Um elemento que ilustra essa tática adotada pelas empresas-aplicativo em sua chegada ao Brasil, e que gerou uma fragmentação ainda maior na categoria dos motoboys, diz respeito à criação de subcategorias de entregadores da Loggi, materializada na diferenciação das placas vermelhas e cinzas nas motocicletas. Com o reconhecimento da profissão, e de acordo com a legislação de trânsito, os motoboys celetistas ou contratados como prestadores de serviços de entrega via MEI, deveriam ter a placa vermelha em suas motocicletas. Esses motoboys prestavam serviços apenas às empresas tradicionais do setor de motofrete, mas com a chegada da empresa-aplicativo Loggi, a situação mudou: conforme a empresa-aplicativo foi incorporando novos tipos de entrega, como o *delivery*, os entregadores — que inicialmente eram todos MEIs, portanto, com a placa vermelha na moto — também se diversificaram. Assim, os trabalhadores informais também puderam se cadastrar na plataforma e prestar serviços com suas motocicletas comuns, de placa cinza. Desse modo, qualquer pessoa, tendo a posse de uma motocicleta e a habilitação para conduzir o veículo, pôde passar a executar o trabalho.

Nas palavras de Gerson Cunha: “Quando elas [empresas-aplicativo] conseguiram o estágio máximo do setor [de motofrete], trabalhando [de modo terceirizado] para outras

⁸⁹ Referência à entidade patronal SEDERSP.

⁹⁰ Conforme Galvão e Teixeira (2018), o MEI é uma forma de contratação flexível, entre empresas e trabalhadores autônomos, que é usada para mascarar o estabelecimento do vínculo empregatício.

grandes empresas do [setor de] serviço[s], viram [as empresas-aplicativo] que trabalhar só com a placa vermelha não era mais viável. Até fizeram uma chave no aplicativo: *starts* e *primes*⁹¹, duas coisas que são uma só”. É possível inferir que apesar de relativa diferenciação, a condição das duas modalidades da Loggi “serem uma só” se refere, no discurso do dirigente, à alta precariedade e aos riscos na jornada de trabalho dos entregadores, bem como à ausência do conjunto de direitos previstos na CLT. Por fim, com placas vermelhas ou cinzas, sendo MEIs ou não, todos os trabalhadores são igualmente precarizados. Gerson Cunha acrescenta que nem todas as empresas-aplicativo operam seus serviços com diferenciações: “Uber, Rappi, Ifood e outras não exigiam nada dos trabalhadores. Muitos deles, inclusive, trabalham sem habilitação. Saem da periferia para trabalhar com essas plataformas, que não exigem nada além de um smartfone e uma moto”.

Com relação ao discurso do empreendedorismo — propagado, por um lado, pelo senso comum influenciado pela ideologia meritocrática, que estabelece uma correspondência entre sucesso e esforço individual e, por outro, pelas próprias empresas-aplicativo, que apontam vantagens como a suposta autonomia do trabalho e constroem uma imagem fictícia de prestação de serviços entre iguais, evitando a imagem da real subordinação do trabalho —, o dirigente sindical é enfático em sua crítica: “Dizem que o trabalho por aplicativo é o trabalho do século XXI. Que representa o empreendedorismo. Quantos leitos de hospital são ocupados pelo empreendedorismo?”; e continua: “O pessoal quer se espelhar no modelo dos Estados Unidos. Acham que a gente tem a mesma cultura que eles, e a gente não tem essa educação financeira, infelizmente”.

Nota-se que, em sua crítica, o sindicalista revela que a precarização é mascarada pela falsa ideia do empreendedorismo. Todavia, sua compreensão sobre o real significado do empreendedorismo é desviada para a questão da educação financeira dos trabalhadores e para o modelo de seguridade social norte-americano — conhecido por seu viés

⁹¹ As subcategorias *start* e *prime* são exclusivas do modo de operação da empresa-aplicativo Loggi. Importante ressaltar que, em ambos os casos, os trabalhadores são obrigados a concordar com os termos de uso para executarem serviços na plataforma, declarando-se como autônomos, sem qualquer vínculo com a empresa-aplicativo. A subcategoria *start* diz respeito ao primeiro ano de cadastro dos trabalhadores na plataforma, quando recebem pedidos mais simples, com objetos e tarifas menores; os *primes*, por sua vez, recebem vantagens exclusivas e solicitações com tarifas maiores. No site da consultoria Blu365, é indicado que os trabalhadores *primes* devem apresentar carteirinha do curso de motofrete e licença/alvará da moto, além dos documentos básicos que são necessários aos *start*, alguns deles sendo exigidos pela lei federal 13.640, de 2018 (BLU365, 2018). Os trabalhadores *primes* são MEI e, por isso, devem necessariamente ter um veículo com placa vermelha, os trabalhadores *start* tem a placas comuns, de cor cinza.

mercadológico, de caráter privado —, que aparece como modelo civilizatório. Isso se evidencia, e se complexifica, na continuidade da fala do sindicalista:

No começo, o próprio trabalhador que já foi CLT e que hoje migrou pros aplicativos falava que era empreendedor, que era o próprio patrão. Com o passar do tempo, ele foi vendo que não era empreendedor de nada. As responsabilidades, que é pagar o DAS⁹², declarar imposto de renda etc... ele não tem maturidade para estar fazendo. Viu que, na verdade, ele não é empreendedor de nada. Que os aplicativos só criaram uma forma de driblar a CLT e fugir das responsabilidades trabalhistas iludindo (...). A maioria desses “empreendedores” está com seus impostos atrasados. Agora [esses trabalhadores] estão tentando se regularizar, porque as irregularidades vão virar dívida ativa. Como sindicato, estamos orientando que nossa categoria é de risco: que não poderíamos nem ter MEI, porque temos a periculosidade. Não existe MEI para polícia militar, para caminhoneiros de [caminhões que transportam] gasolina... Então por que para o motoboy tem? Empreendedor pra mim é ter condição de pagar uma outra moto caso a que ele use dê problema. É o cara que tem o seguro de vida pago. O cara que abre MEI para enriquecer os aplicativos não é empreendedor.

Desse modo, a crítica ao empreendedorismo parece não se completar, deixando uma porta aberta. O discurso do dirigente sindical aponta que as empresas-aplicativo buscam iludir os trabalhadores de que são empreendedores, e os mesmos tendem a acreditar nessa ilusão, mesmo que sintam a precarização no cotidiano. Todavia, nas entrelinhas desta crítica, parece que apesar do trabalhador não ser empreendedor, seria bom se pudesse ser.

2.4. STATTESP: uma base “sem regulação, apenas custos”

O STATTESP é uma organização estadual de motoristas por aplicativos filiada à FS. Sua sede é localizada em São Miguel Paulista, e foi inaugurada em 2018 (STATTESP, s/d). Ao contrário do SindimotoSP, este sindicato busca representar unicamente os trabalhadores informais por plataformas digitais, focando nos motoristas por aplicativos.

Os associados ao STATTESP têm perfil muito variado, mas segundo o presidente da entidade sindical, é possível afirmar que, além de ser composta majoritariamente por homens, a base dos motoristas por aplicativo tem cada vez mais contado com pessoas com ensino superior completo, quadro que é explicado pelo alto índice de desemprego que o Brasil enfrenta na atualidade, num contexto de aprofundamento da crise econômica.

⁹² O Documento de Arrecadação do Simples Nacional (DAS) é uma guia com a soma de diversos impostos municipais, estaduais e federais, pagos por microempresas, empresas de pequeno porte e MEIs.

Quanto ao perfil político desses trabalhadores, o sindicalista aponta que, apesar de também ser muito variado, há sentimentos gerais de “revolta” e “desejo por mudanças”.

A história do STATTESP se confunde com a história do seu primeiro e atual presidente, Leandro Cruz, que trabalha como motorista por aplicativos há cerca de quatro anos e é formado em administração e gestão pública. O sindicalista comenta que toda experiência que adquiriu ocupando cargos administrativos em outro sindicato, por mais de vinte anos, contribuiu com o seu desejo de construir uma entidade que atendesse às demandas dos motoristas por aplicativos, que “sofrem muito mais”: “Trabalhava na parte administrativa do Sindicato dos Condutores de São Paulo⁹³. Passei por todas as secretarias daquele sindicato, e pude entender como funciona a cabeça do trabalhador. Toda a experiência que tive por lá, levei para minha vida toda”.

Leandro Cruz comenta que ao ficar desempregado em 2017 começou a trabalhar como motorista por aplicativos, e que descobriu, ao conversar com outros motoristas, que não existia uma organização sindical da categoria que representasse os interesses desses trabalhadores: “Conversei com um ali e outro aqui e, em 2018, montamos um edital, assembleia, e encaminhamos a documentação para Brasília”. Segundo o sindicalista, não existe nenhum tipo de regulação para o trabalhador por plataformas digitais, apenas custos, e os motoristas por aplicativos pagam diversos impostos e taxas, mas não recebem nenhum benefício em troca disso.

Quanto aos impactos da reforma trabalhista, o presidente do STATTESP comenta que as alterações legislativas não afetaram diretamente os trabalhadores autônomos, como é o caso dos motoristas por aplicativos, embora representem um grande retrocesso para o conjunto dos trabalhadores brasileiros, aproximando as condições de trabalho dos empregados via CLT dos trabalhadores informais: “Tanto a reforma trabalhista quanto a previdenciária são desmontes ao trabalhador brasileiro (...). A categoria não foi impactada diretamente, mas os trabalhadores CLT sim”; e acrescenta: “Elas [empresas-aplicativo] vendem que os motoristas fazem o próprio horário, mas o que é isso se não trabalho intermitente? Trabalho intermitente que hoje, inclusive, é previsto na CLT?”.

Para o sindicalista, além de não recuperar o crescimento econômico e nem gerar novos empregos, ao contrário do que o governo e o empresariado pregavam à época, a reforma trabalhista teve seus efeitos agravados no contexto da pandemia: “Vejo muita

⁹³ Referência ao Sindicato dos Motoristas e Trabalhadores em Transporte Rodoviário Urbano de São Paulo (Sindimotoristas), filiado à UGT.

gente falando que estamos assim por conta da pandemia, mas não é. Isso tudo o que vemos hoje veio do período anterior. A construção civil, por exemplo, está parada há muitos anos. O problema não é a pandemia, é o governo federal”. O sindicalista afirma que “o governo federal não faz gestão”, e que nessa falta de gestão os principais atingidos são os trabalhadores brasileiros, sobretudo as categorias mais precarizadas: “Atualmente somos um milhão de trabalhadores na rua, nós contribuímos em muito com a economia, gastando gasolina, pneu, consumindo. Mas infelizmente parece que nossa categoria não existe para o governo federal, estadual e municipal”.

Ainda com relação aos retrocessos nos direitos dos trabalhadores, sobre a reforma previdenciária⁹⁴, aprovada em 2019, o presidente do STATTESP afirma: “sei que não terei aposentaria. O que tem que ser feito hoje é investir na previdência privada: quando eu quiser parar [de trabalhar], e quiser ter acesso a ela, eu vou lá no banco e tiro [o valor da aposentadoria]”. Esta fala — que se não concorda diretamente com a privatização dos direitos, aceita tal realidade com passividade — vai na contramão do que se espera ouvir de um dirigente sindical⁹⁵, uma vez que o acesso à previdência pública, vinculada ao INSS, representava um direito aos trabalhadores brasileiros.

Uma das formas com que a reforma previdenciária se legitimou no espaço público foi por meio do próprio contexto de desemprego, pois tendo diminuição dos valores arrecadados via emprego formal, o caixa da previdência pública supostamente “não aguentaria” bancar os aposentados de forma solidária — isto é, aqueles que trabalham sustentando a aposentaria daqueles que já deixaram de trabalhar. Segundo Leandro Cruz: “Hoje um trabalhador entre 30 e 40 anos [de contribuição] compensa ao INSS; mas até para quem é registrado, hoje em dia, compensa ter a [previdência] privada. Trabalhar por 49 anos onde? Não tem emprego!”.

Ainda sobre a previdência pública, importante destacar que ela era concedida apenas aos trabalhadores com carteira assinada e autônomos contribuintes do INSS, como é o caso do MEI. Leandro Cruz comenta que um dos objetivos do STATTESP é poder intermediar uma previdência privada para os motoristas por aplicativos: “o sindicato

⁹⁴ Emenda Constitucional 103, de novembro de 2019, altera normas da previdência social, tendo como um dos principais impactos o aumento da idade mínima para a aposentadoria de mulheres e homens para 62 e 65 anos, respectivamente, além de alterar regras para pensões e serviço público (BRASIL, 2019).

⁹⁵ Em abril de 2019, as principais centrais sindicais do Brasil, inclusive a FS, central à qual o STATTESP é filiado, assinaram nota pública conjunta contra a reforma previdenciária. No documento, afirmavam: “As centrais sindicais não aceitam o regime de capitalização que, como aconteceu em outros países, vai jogar milhões na miséria. As centrais sindicais não aceitam, também, a retirada dos direitos. Nossa luta é por uma Previdência Social Pública, universal e solidária, com um piso não inferior a um salário mínimo, que amplie a proteção social e os direitos” (FORÇA SINDICAL, 2019).

poderia intermediar uma previdência privada para os motoristas; poderia ser algo criado de forma tríplice, entre a empresa[-aplicativo], o sindicato e o trabalhador”.

Além da sede em São Miguel Paulista, o STATTESP tem duas subsedes, localizadas no ABC paulista e na baixada santista: “Como somos muito pequenos, não conseguimos abranger todo mundo. Mas queremos abrir subsedes em macrorregiões, atingindo mais os motoristas, na ponta, aproximando o trabalhador”. Atualmente a entidade sindical conta com 24 dirigentes em sua sede, e somando os dirigentes de ambas as subsedes esse número se aproxima de 50: “Todos são motoristas por aplicativos. Nós acreditamos que chegaremos a 300 [dirigentes], para ter representatividade no estado todo. Estamos com as portas abertas para as associações que queiram se somar na luta”.

Leandro Cruz comenta que as lutas do STATTESP englobam três dimensões distintas: a segurança durante a jornada de trabalho, relacionada à “defesa da vida dos motoristas”; os ganhos materiais com as corridas, pois os motoristas “precisam levar comida para dentro de casa”; e, por fim, a concessão de benefícios, “para que o trabalhadores tenham tempo de lazer e para sua família”. Essas três dimensões são empreendidas pelo STATTESP de duas formas: primeiro, pela busca por segurança e por maiores rendimentos salariais, que se dá por meio das reivindicações e pressões jurídicas contra as empresas-aplicativo; e segundo, pelos benefícios que são concedidos aos trabalhadores que se filiam à entidade, sendo garantidos tanto por meio de parcerias com empresas privadas, como também com a criação de departamentos internos específicos: “A filiação custa R\$ 35,00. Se o trabalhador colocar na balança o que a gente representa, esse valor não é nada. Com esse valor ele tem acesso a todo um aparato”.

Leandro Cruz ressalta que por muitas vezes os trabalhadores “defendem políticos e as empresas que estão lascando com eles e que falam mal dos sindicatos”, mas que, na verdade, “os sindicatos e os trabalhadores se fundem”. Segundo o dirigente: “Não existe trabalhador sem sindicato e nem sindicato sem trabalhador. É isso o que o trabalhador deve entender. Não são coisas que se separam, mas que se juntam. Enquanto o trabalhador não entender isso, continuará sendo prejudicado”.

Segundo o presidente do STATTESP, atualmente a entidade sindical tem pouco mais de 5 mil trabalhadores filiados — número que, conforme indica, teve aumento expressivo depois da primeira greve convocada pela entidade sindical, em fevereiro de

2021⁹⁶. O sindicalista ressalta que o número de associados “ainda é muito pouco, num universo de 300 mil trabalhadores”, e complementa: “O trabalhador tem que entender que participar da luta é maior do que pagar a filiação do sindicato, porque quando a gente vai para negociação a gente negocia por todo mundo”.

2.4.1. A garantia do monopólio de representação e a disputa com as associações

Embora não seja legalmente reconhecido, o STATTESP tem o CNPJ ativo e se utiliza taticamente do nome “sindicato” para conferir certa legitimidade política à sua atuação junto aos trabalhadores, empresas-aplicativo e Estado. Essa tática é reforçada com o oferecimento de um amplo leque de serviços aos motoristas por aplicativos que a ele se associam, buscando ser reconhecido como representante desta categoria.

No entanto, o STATTESP aguarda a aprovação da carta sindical, conferida atualmente pelo MTE, para poder atuar juridicamente enquanto representante legal da categoria. Esse processo demonstra o peso da estrutura sindical oficial, já mencionada anteriormente. Com a posse deste documento, a entidade sindical passaria a deter o monopólio de representação dos motoristas por aplicativos no estado de São Paulo, podendo representar os interesses da categoria nas mesas de negociação junto às empresas-aplicativo e Estado.

Todavia, esse processo é repleto de dificuldades. Leandro Cruz comenta que o processo de envio da carta sindical teve o aval de uma juíza, que deferiu a oficialidade do STATTESP e o reconheceu como apto a representar a categoria dos motoristas por aplicativos, mas que, mesmo assim, a solicitação para obtenção da carta, encaminhada “à mesa de um burocrata de Brasília”, foi negada. Nas palavras do sindicalista: “No Brasil vemos de tudo. Para termos a carta sindical é uma demora. É um parto para termos o aval para representar uma categoria que está morrendo nas ruas todos os dias”.

O envio de uma nova solicitação, na tentativa de “cair nas mãos de outra pessoa”, um “não burocrata”, foi a tática adotada pelo STATTESP durante o período posterior à primeira negativa por parte das instituições do Estado, visando tornar-se efetivamente um representante oficial. Leandro Cruz explica: “No Ministério contestaram que não somos

⁹⁶ Com o mote “É hora de reagir”, o STATTESP articulou uma paralisação de um dia contra as empresas-aplicativo Uber e 99. Os motoristas por aplicativos fizeram carreatas, piquetes e distribuição de panfletos em pontos de concentração. Nota-se o paralelo estabelecido nessa fala do presidente do STATTESP com aquilo que foi dito pelo vice-presidente do SindimotoSP, quando atribui ao processo de mobilização à primeira greve convocada por aquele sindicato, em janeiro de 2008, o aumento do número de trabalhadores filiados e o reconhecimento público da entidade. As características e informações gerais sobre a greve articulada pelo STATTESP são narradas no capítulo 3 e no Apêndice A, nomeado “Caderno de campo”.

[motoristas por aplicativos] uma categoria. Diante disso, deveriam desconsiderar os entregadores [motoboys], os caminhoneiros, os taxistas... Porque todos eles atualmente estão [trabalhando] por aplicativos. É a nova ‘classe’ que está surgindo no Brasil e no mundo”.

Vários empecilhos jurídicos entravam a busca do reconhecimento legal, indicando o peso do Estado na organização do sindicalismo brasileiro. Ao não serem regulamentados pela legislação brasileira, isto é, enquadrados como uma categoria profissional, dentre aquelas já existentes, os motoristas por aplicativos encontram impedimentos para constituírem sindicatos oficiais. Neste sentido, encontram-se em situação semelhante à do SindimotoSP: mesmo existindo “de fato” desde a década de 1990, o sindicato obteve a sua carta sindical apenas em 2009, junto com a regularização da categoria dos motoboys. Oficializado, o SindimotoSP passou a ter o direito de representar os trabalhadores formalmente contratados, mas não é o representante oficial dos autônomos e informais, dos quais tenta se aproximar. No limite, é possível dizer que motoboys e entregadores constituem, do ponto de vista jurídico — isto é, do reconhecimento pelo Estado — duas categorias distintas: uma contratada por “empresas tradicionais”, outra inscrita em aplicativos; uma assalariada, outra supostamente autônoma.

Desse modo, o reconhecimento da categoria profissional pelo Estado afeta as possibilidades de organização, estabelecendo diferentes categorias e dificultando sua unificação. Por exemplo, o Sindicato dos Taxistas Autônomos de São Paulo (SinditaxiSP), representante oficial dos taxistas formais e autônomos, poderia manifestar interesse em se aproximar dos trabalhadores de plataformas digitais, neste caso, a categoria dos motoristas por aplicativos. No entanto, além dessa aproximação ser politicamente conflitante com a base de representação do SinditaxiSP, uma vez que as empresas-aplicativo de transporte sob demanda causaram prejuízos diretos para a categoria dos taxistas, ela pode ser juridicamente inviável, pois o Estado pode vir a reconhecer taxistas e motoristas por aplicativos como categorias distintas. Caso os motoristas por aplicativos sejam um dia formalizados, o STATTESP poderia, ainda, enfrentar disputas políticas com o SinditaxiSP pela representação da base de trabalhadores, pois este sindicato já detém o monopólio da representação dos taxistas no território de São Paulo, e poderia, em tese, ser considerado apto a representar também os motoristas por aplicativos, uma vez que ambos exercem ocupações semelhantes no que tange ao transporte de passageiros. Neste caso, o STATTESP precisaria enfrentar novas

disputas políticas, convencendo o poder judiciário de que ele é o mais apto a representar a categoria dos trabalhadores que são subordinados aos aplicativos, categoria esta que tem especificidades diante dos taxistas⁹⁷.

Portanto, apreende-se que mesmo com a posse de um CNPJ ativo e com o reconhecimento, por parte de uma juíza, de que poderia exercer a representatividade da categoria dos motoristas por aplicativos, o STATTESP cai num impasse imposto pela estrutura corporativa do sindicalismo brasileiro. Esse impasse permanece a despeito dos esforços feitos pelo sindicato para obter certa legitimidade política junto aos trabalhadores, que se filiam ao sindicato buscando a prestação de serviços e que também se somam em suas atividades.

Ao mesmo tempo, como não é legalmente reconhecido e não detém o monopólio da representação, o STATTESP sofre a concorrência de inúmeras outras associações, com as quais, inclusive, chega a atuar de forma pontual — como alguns coletivos autoorganizados. Segundo o presidente da entidade sindical, as associações buscam se aproximar da categoria, mas não contam com CNPJ e nem têm interesse em representar esses trabalhadores juridicamente em uma mesa de negociação — “onde o que vale é a lei, e quem representa os trabalhadores são os sindicatos”. Sob a ótica do STATTESP, esta é a grande diferença entre a entidade e outras associações de trabalhadores informais. Leandro Cruz é enfático: “Não posso desmanchar um sindicato que é legítimo, que vem de um movimento e que tem maior poder de negociação; em São Paulo existem mais de 300 associações, e para mim não interessa sair de algo legítimo e montar qualquer coisa”. O sindicato é formal, busca ser reconhecido pelo Estado e tem o papel de negociar.

Mas há uma outra dificuldade na relação política entre o STATTESP e as associações. Diferentemente do SindimotoSP, que representa os trabalhadores formalizados — e também enfrenta a concorrência de associações que surgiram para representar especificamente os informais —, tanto o STATTESP quanto as associações buscam representar uma categoria que não é formalizada, e o STATTESP, também de modo distinto do SindimotoSP, não luta pelo reconhecimento do vínculo de emprego, conforme será apontado nos próximos tópicos. Quando as empresas-aplicativo chegaram ao Brasil, muitas associações foram criadas e outras já existentes passaram a atuar em conjunto com os trabalhadores por aplicativos. O presidente do STATTESP ressalta que

⁹⁷ Caso semelhante, e muito instigante, é descrito por Parton (2009) sobre a disputa entre o sindicato de bares, hotéis e restaurantes de São Paulo e um sindicato constituído para representar especificamente os trabalhadores em redes de *fast-food*.

a atuação dessas associações “fazia sentido” num momento em que essas categorias ainda estavam se expandindo, mas que “houve um giro” nessa realidade, quando diversos países passaram a reconhecer o vínculo de emprego e muitas interpretações neste mesmo sentido também passaram a ser feitas por juristas brasileiros. Conforme explana o dirigente sindical: “Se amanhã baixar um decreto que os motoristas por aplicativos devem ter CLT, o que não é aquilo que nós queremos hoje — mas, vai saber, nunca entrei no MP requerendo isso —, essas associações não irão sentar na mesa de negociação” (grifos nossos). Leandro Cruz complementa que “num futuro próximo” será necessário aos motoristas por aplicativos “ter alguém intermediando e negociando; teremos que seguir a Constituição, e quem negocia é o sindicato”.

2.5. Marcas comuns no repertório de ação coletiva

É possível identificar ao menos três principais estratégias no repertório de ação coletiva compartilhadas entre o SindimotoSP e o STATTESP na relação com os entregadores e os motoristas por aplicativos, sendo elas: a comunicação direta com os trabalhadores da base e a prestação de serviços exclusivos; o trânsito com a institucionalidade; e as batalhas judiciais em defesa das categorias e contra as empresas-aplicativo. Cada uma dessas estratégias comuns abarca um conjunto de táticas igualmente comuns ou diferenciadas⁹⁸ que, ao passo em que reforçam os modos com que o sindicalismo brasileiro tradicionalmente age — sobretudo aquela fração que busca organizar e representar os trabalhadores tipicamente precarizados, inseridos em maior peso no setor de comércio e serviços privados —, também revelam certas inovações que são impostas às organizações coletivas diante do avanço e das próprias características do trabalho subordinado às plataformas digitais.

2.5.1. Comunicação com os trabalhadores e prestação de serviços

Com o objetivo de organizar os entregadores e os motoristas por aplicativos, as ações mais imediatas tomadas por parte do SindimotoSP e do STATTESP vão no sentido

⁹⁸ As táticas, portanto, são compreendidas nesta dissertação como parte interior das estratégias de ação coletiva adotadas pelos sindicatos. Se uma organização tem como estratégia de ação coletiva o diálogo com as instituições políticas, as táticas adotadas neste sentido podem ser a formulação de projetos de lei, o lobby, a pressão nos órgãos de governo, o lançamento de candidaturas próprias etc. A adoção desses termos, portanto, não se refere aos conceitos militares, aprimorados pelo marxismo-leninismo, de estratégia e tática revolucionária (HARNECKER, 2012), mas algo mais próximo daquilo elucidado por Alonso (2009) sobre as performances dos movimentos sociais: “A ênfase está na intencionalidade dos agentes e em sua capacidade de recorrer seletivamente a repertórios passados de significados (os repertórios) para moldar estratégias de ação” (ALONSO, 2009, p. 78-79).

de estabelecer formas de comunicação junto a esses trabalhadores e lhes prestar serviços exclusivos. A divulgação de notícias referentes a essas categorias e as suas condições de trabalho, bem como a publicidade da variedade e da qualidade dos serviços que são oferecidos aos associados, por exemplo, são passos essenciais para que essas entidades sejam reconhecidas pelos trabalhadores e, assim, possam conquistar filiações.

Ambas as entidades sindicais contam com diferentes formas de diálogo e comunicação interna e externa⁹⁹. Embora estas formas por vezes se imbriquem, é possível afirmar que o SindimotoSP e o STATTESP investem mais na comunicação interna — ou seja, em fazer chegar suas informações ao conjunto da categoria, formada por trabalhadores associados e não associados — do que externa — isto é, dirigida ao conjunto da sociedade.

As páginas e perfis em redes sociais, como o Facebook e o Instagram, e os grupos em plataformas de comunicação, como o WhatsApp e o Telegram, são as principais ferramentas do STATTESP e do SindimotoSP, além de seus sites oficiais, para divulgar suas ações¹⁰⁰. Neste sentido, destaca-se o comentário realizado pelo motorista por aplicativos Carlos¹⁰¹, que passou a conhecer o STATTESP após buscar por informações referentes ao trabalho por aplicativos em páginas do Facebook: “Nunca cheguei a precisar e não conheço ninguém que é filiado ao sindicato. Na verdade, eu estava pesquisando sobre eles há uns dias atrás, mas não achei nada que agrada de verdade. Apenas segui, pois estava começando como motorista da Uber e queria ver algumas dicas”.

O SindimotoSP se destaca em relação ao STATTESP por criar uma variedade significativa de conteúdo — como vídeos, textos e cards informativos personalizados — para suas páginas e perfis em redes sociais que, além de serem atualizadas com relativa frequência por sua assessoria de comunicação, são mais engajadas por seus seguidores. Além das redes sociais, o site oficial do SindimotoSP e o blog do seu presidente, considerado um veículo oficial de comunicação da entidade sindical, são atualizados constantemente com notícias produzidas pela assessoria de comunicação, destacando-se sobremaneira o tema do trabalho por aplicativos¹⁰².

⁹⁹ Compreende-se que estabelecer formas de comunicação é diferente de estabelecer formas de diálogo, pois se as primeiras pressupõem a propagação da informação de apenas uma das partes para as demais, as segundas pressupõem que duas ou mais partes interajam ao compartilhar uma mesma informação.

¹⁰⁰ Destaca-se que ambas as entidades sindicais também contam com canais no Youtube, com a postagem de vídeos e lives próprias, mas que ambos estão desatualizados.

¹⁰¹ Contatado em novembro de 2021, por meio de interações na página do STATTESP em rede social.

¹⁰² A título de ilustração, das 50 notícias publicadas no site do SindimotoSP durante o ano de 2020, 20 estavam relacionadas, de modo geral, às condições de precariedade dos trabalhadores por aplicativo e às questões judiciais que envolvem o reconhecimento do vínculo de emprego com esses trabalhadores. Além

Uma primeira hipótese para a notável disparidade quanto à produção de conteúdo e engajamento virtual por parte das duas entidades sindicais pode estar relacionada ao baixo montante que é recolhido pelo STATTESP em comparação com o SindimotoSP. Neste sentido, ao ter que priorizar outros gastos, a entidade sindical deixa de investir na profissionalização de suas formas de comunicação virtual¹⁰³. Uma segunda hipótese, derivada desta primeira, é que o STATTESP direciona maiores esforços para os grupos de WhatsApp e Telegram como suas ferramentas prioritárias de comunicação interna e de diálogo com a base de trabalhadores.

Tanto o presidente do STATTESP quanto o vice-presidente do SindimotoSP confirmaram que estão presentes em diversos grupos de trabalhadores, em diferentes plataformas de comunicação. Esta tática de diálogo e comunicação interna é muito eficiente, uma vez que o aparelho celular é uma ferramenta essencial para o trabalho subordinado aos aplicativos — estando os trabalhadores com os seus aparelhos ligados durante toda a jornada de trabalho —, e que é muito comum esses trabalhadores se inserirem em grupos que tratam da realidade que compartilham diariamente.

Além das redes sociais, que servem como forma de comunicação interna e externa às categorias, o SindimotoSP produz boletins informativos e um jornal virtual. Os boletins informativos não têm um modelo definido e contam com pequenas notícias referentes à categoria dos motoboys, bem como à divulgação dos serviços e das ações realizadas pelo sindicato. O jornal virtual, por sua vez, segue um padrão e tem diagramação semelhante ao modelo tradicional dos jornais impressos, tendo em média 10 páginas com notícias e publicidades, que não apenas estão relacionadas aos serviços oferecidos pelo sindicato, mas também a produtos diversos, tais como vendas de motocicletas e de seguros privados. Destaca-se, ainda, o blog do presidente do SindimotoSP, o Blog do Gil, cujo layout mais moderno e as constantes atualizações sugerem ser considerado não apenas um veículo de

disso, destaca-se que sete notícias eram estritamente relacionadas às mobilizações com relação ao trabalho por aplicativos, e que o restante das notícias se relacionava com pautas mais gerais da categoria, envolvendo tanto os trabalhadores por aplicativos como os trabalhadores MEI e CLT — destacando-se as medidas legislativas que, direta ou indiretamente, precarizam as condições do trabalho de motofrete, bem como questões voltadas à segurança durante a jornada de trabalho.

¹⁰³ É notável que o STATTESP prioriza sua página no Facebook como principal ferramenta de comunicação interna e externa, mas que ainda assim conta com baixo engajamento. O site do sindicato não é atualizado desde março de 2020, e o perfil no Instagram desde julho de 2019, conforme conferido em 31 de dezembro de 2021. No Facebook, são divulgadas publicações com notícias, vídeos e lives sobre a categoria, além de postagens de luto sobre os motoristas por aplicativos que falecem em acidentes de trânsito ou vítimas de violência.

comunicação oficial do sindicato, mas, também, no qual se investem maiores recursos financeiros.

No que tange às formas de diálogo com a categoria, o SindimotoSP diz em seu site oficial que conta com plantões de atendimento para oferecer um serviço “diferente e especial” aos motofretistas, que podem tirar dúvidas ou realizar denúncias aos dirigentes sindicais por telefone, e-mail ou presencialmente na sede do sindicato. O STATTESP também conta com os mesmos mecanismos de diálogo com os motoristas por aplicativos.

Outra tática do STATTESP visando o diálogo com os motoristas por aplicativos, é a realização de reuniões presenciais com os chamados “grupos setoriais” — tanto aqueles já existentes, vinculados à entidade, como os que se encontram em processo de conformação. Os grupos setoriais são coletivos de trabalhadores que residem ou realizam corridas em territórios específicos. Conforme Leandro Cruz, presidente do STATTESP, ao se aproximarem de novos grupos de motoristas por aplicativos, a entidade sindical realiza “filiação em massa”, e passa a prestar serviços e realizar ações conjuntas com esses trabalhadores: “Sempre passando a mensagem de que podemos fazer coisas, sim, e que somos a única categoria que chega aonde nenhuma outra chega”. Essa forma de trabalho de base é acompanhada das expectativas do STATTESP em ver aumentado o seu número de dirigentes sindicais — conforme adiantado —, pois, a cada região em que a entidade filia novos trabalhadores, novos dirigentes também passam a ser forjados, justamente para que a entidade tenha maior contato com a base, para que ela não fique isolada.

Interessante observar que a fala do dirigente sindical sobre os motoristas por aplicativos serem a única categoria “que chega aonde nenhuma outra chega” reforça tanto a ideia de que esses trabalhadores estão por todo lugar, dadas as características do trabalho com a mobilidade urbana, como também de que as ações do sindicato não são exclusivas aos motoristas por aplicativos, relacionando-se com interesses gerais da sociedade.

Há alguns anos, o STATTESP materializou o plano de ter um programa de rádio como forma de comunicação interna e externa. Chamado “Alô Motorista”, o projeto durou por pouco tempo e não foi retomado pela entidade¹⁰⁴. Conforme Leandro Cruz, no próximo período serão realizadas ações que remetem ao objetivo do programa de rádio do STATTESP, mas sob outra perspectiva: “Vamos fazer uma ação voltada à periferia,

¹⁰⁴ Em pesquisa na página oficial do STATTESP no Facebook, é possível afirmar que o programa “Alô Motorista” funcionava às terças e quintas-feiras durante a noite, até meados de 2020. O jornalista que conduzia o programa de rádio é o mesmo responsável pela assessoria de imprensa da entidade sindical.

com panfletagem e tudo mais, para mostrar para a periferia que nós somos os únicos que chegam até lá. Que eles precisam da gente e a gente deles”. Segundo o presidente da entidade, a ideia é realizar uma ação que consiga atrelar as demandas da comunidade local com o diálogo social e político, por parte do sindicato, junto à população: “A nossa ideia é chegar lá no bairro com uma estrutura com médico e dentista, e fazer uma ação social mesmo. E lá, em assembleia, votarmos para qual outro bairro iremos depois”.

Os serviços oferecidos aos trabalhadores constituem um traço característico do sindicalismo brasileiro. Para discutir esse ponto, um aspecto importante a ser considerado são os recursos disponíveis para financiá-los. O vice-presidente do SindimotoSP ressalta que ao “quebrar os sindicatos”, com o fim do imposto sindical, a reforma trabalhista de 2017 fez com que parte considerável do sindicalismo tivesse que se reinventar para conseguir sustentar seus custos. Conforme Gerson Cunha, muitos sindicatos têm sobrevivido exclusivamente por meio da prestação de serviços às suas categorias: “deu uma enfraquecida, uma sacolejada, no movimento sindical. Muitos sindicatos tiveram que fechar as portas, e quem mais sofreu com isso foram as categorias que ficaram sem ter nenhum sindicato para lutar por elas”.

Segundo Gerson Cunha, o SindimotoSP “vive constantemente cheio”, e grande parte dos seus recursos financeiros são provenientes dos serviços que oferta, sendo o seguro de vida o mais relevante. Além disso, também se destaca a emissão de documentos exigidos pelo Departamento de Transportes Públicos (DTP) da prefeitura de São Paulo¹⁰⁵.

O SindimotoSP oferece serviços exclusivos de avaliações médicas e conta com departamentos de homologação, de recursos de multa, de orientação para aposentadoria e para o Condutores e o Seguro de Danos Pessoais Causados por Veículos Automotores de Via Terrestre (DPVAT). Por meio de parcerias com outros sindicatos, o SindimotoSP também disponibiliza três colônias de férias no litoral paulista, junto aos sindicatos dos Comerciantes de São Paulo (FS), dos Têxteis de São Paulo (FS) e dos Ferroviários da Zona Sorocabana (UGT). Além disso, a entidade conta com dois tipos de convênios: o primeiro, para descontos em hotéis e atividades de lazer; e o segundo, para quatro instituições de ensino superior privado.

¹⁰⁵ Além de vice-presidente do SindimotoSP, Gerson Cunha também é despachante do DTP, sendo o responsável direto por realizar a documentação, que é necessária aos profissionais do motofrete da cidade de São Paulo, o Condutores, na sede do sindicato. A documentação via DTP é exigida pelas leis federal 12.009/2009 e municipal 14.491/2007. Conforme o sindicalista, a documentação é expedida com a realização de um curso profissional de 30 horas para atuar no setor e o uso obrigatório de placa vermelha na motocicleta na qual o trabalho é realizado.

Não só os serviços e os departamentos do SindimotoSP são voltados às questões corporativas, mas também as parcerias que são firmadas. Sendo o veículo uma ferramenta de trabalho essencial para a categoria, as parcerias envolvem fabricantes de motocicletas e automóveis, lojas de utensílios e equipamentos de trabalho diversos e, sobretudo, seguradoras de veículos e de vida.

Já o sindicato dos motoristas por aplicativos, segundo seu dirigente, conta com uma estrutura “muito humilde, com recursos próprios e ainda pequenos”. As principais demandas que chegam no STATTESP se relacionam às multas durante a jornada de trabalho, às insatisfações quanto ao desligamento da plataforma e aos rendimentos após a corrida — pautas que são defendidas por meio da pressão judicial e junto às empresas-aplicativo, como veremos adiante. Com relação às multas, a entidade sindical conta um departamento que realiza recursos e tenta reverter a situação de infração dos motoristas. Conforme o presidente do sindicato: “o trabalhador, por infelizmente estar muito tempo nas ruas, toma muitas multas. O cara já não ganha dinheiro e tem que pagar multa e perde pontuação”.

Embora o dirigente sustente que, até o momento, o STATTESP realiza “muito pouco para esses trabalhadores”, o sindicato firma convênios muito semelhantes aos do SindimotoSP, com empresas que oferecem serviços mecânicos, limpeza de automóveis, venda de autopeças e serviços de combustível — gás natural —, além de despachantes, clube de compras e descontos em mensalidades de instituições de ensino superior privado. A entidade sindical conta, ainda, com departamentos jurídico e de rescisão de multas, e com três convênios para férias e lazer, com colônias no litoral paulista.

Um dos mais novos serviços que está em elaboração pelo STATTESP é a locação de automóveis “com empresas alternativas àquelas que exploram os trabalhadores”¹⁰⁶. Por outro lado, segundo o presidente da entidade, o desafio é realizar um mapeamento de motoristas por aplicativos que estejam interessados em locar veículos por essas empresas pois, para baixar o preço da locação, os contratos devem “ser feitos num bloco de mil”.

Outro plano que o STATTESP tem desenvolvido — e que pode caminhar de modo paralelo às parcerias com as empresas alternativas de locação dos automóveis —, é a

¹⁰⁶ O dirigente sindical se refere às grandes empresas do setor, como a Localiza, que tem relação comercial estabelecida com as empresas-aplicativo de transporte de passageiros. A Localiza criou um serviço exclusivo para motoristas da Uber, chamado Zarp Localiza, que diz oferecer uma série de vantagens aos trabalhadores. O que não é dito, porém, é que a empresa-aplicativo também lucra com essa quarteirização, e que as formas de pagamento e multas acabam mantendo e agravando a precarização dessa forma de trabalho. Para saber mais, confira em: <<https://zarp.localiza.com/>>. Acesso: 24 jun. 2021.

concessão de crédito para financiamento de automóveis, para que os trabalhadores por aplicativos possam comprar seus próprios veículos de trabalho, “ao invés de locar”. Segundo o dirigente sindical, cerca de 30% dos motoristas por aplicativos precisam locar carros para poder exercer a ocupação: “Os R\$ 2 mil que são pagos, hoje, mensalmente em locação, poderiam ser revertidos em prestações de empréstimos para carro próprio”.

Leandro Cruz desenvolve essa proposta dizendo que as montadoras de veículos também poderiam lucrar com uma política de financiamento como esta: “A Ford saiu do Brasil porque as vendas caíram. Se nós levássemos uma proposta como essa (...) poderiam estar aqui até hoje gerando empregos. Tudo é negociação, mas isso só se consegue com a categoria entendendo que o sindicato está aqui, na tarefa de negociação”.

Uma das recentes lutas que o STATTESP tem travado contra as empresas-aplicativo — e buscado, por outro lado, incorporar em sua oferta de serviços —, diz respeito ao seguro de vida e às consultas médicas. Segundo o presidente da entidade sindical, ao negarem a prestação de serviços como esses aos trabalhadores, as empresas-aplicativo deveriam repassar tal responsabilidade aos sindicatos que os representam: “A apólice do trabalhador, quem tem que intermediar é o sindicato, o seguro de vida, funeral, dentista, médico... Nós quem temos que ter a posse disso”; e continua: “Tem trabalhador que recebeu seguro de vida de R\$ 3 mil, outros de R\$ 5 mil, de R\$ 10 mil... Como assim?”.

Segundo Leandro Cruz, o STATTESP firmou parceria com consultórios médicos que poderão ofertar consultas aos motoristas por aplicativos, “um mecanismo que ficou muito mais barato”. O sindicalista continua: “As empresas[-aplicativo] dizem que têm tudo isso, mas nós sabemos por qual caminho andam: eles têm é o convênio com o aluguel de carro. Ao invés de encontrarem mecanismos do trabalhador poder ganhar mais, criam onde eles [empresas-aplicativo] ganham mais”. Conforme o dirigente sindical, as empresas-aplicativo estão lançando cartões de crédito como inovação nas formas de pagamento¹⁰⁷, que, na realidade, poderão agravar ainda mais as condições de vida dos trabalhadores, que terão as suas formas de pagamento e o planejamento orçamentário prejudicados: “Agora estão criando um cartão de crédito próprio deles [empresas-aplicativo]. Eles criam essas coisas e colocam no ‘li e concordo’, mas quem não concorda

¹⁰⁷ Segundo a própria empresa-aplicativo Uber: “Criada e operacionalizada pela *bantech* Digio, a Uber Conta vai permitir que os mais de 1 milhão de parceiros da Uber no Brasil tenham acesso a muitas vantagens exclusivas, incluindo o mais importante: receber seus repasses instantaneamente, ao final de cada viagem ou entrega” (UBER, 2021b, s/p).

é desligado. Mas se não tem CLT, não sou obrigado a concordar com nada. E se trabalho ali, estou pagando para estar ali!”.

O presidente do STATTESP propõe que junto ao reajuste das tarifas, deveria ser fixado um pequeno valor nas corridas que seria repassado às entidades sindicais para que pudessem prestar serviços aos trabalhadores: “As empresas deveriam fixar algo como R\$ 0,25 por corrida que seria próprio do trabalhador; algo que ele sempre vai ganhar em toda corrida paga pelo cliente. Se a corrida é R\$ 6,00, fica em R\$ 6,25”. Conforme ressalta o sindicalista, esses poucos centavos poderiam “ser destinados ao sindicato para prestar os serviços que eles [empresas-aplicativo] não querem prestar, mas que nós podemos fazer”.

O próximo quadro resume as táticas que são adotadas pelo SindimotoSP e pelo STATTESP com relação aos trabalhadores da base, em geral, aos trabalhadores associados, e à sociedade civil. Tais dados foram analisados a partir das informações disponibilizadas nas páginas em redes sociais e nos sites oficiais de ambas as entidades sindicais, bem como por meio das entrevistas realizadas com seus dirigentes.

Quadro 1 - Ações realizadas pelo SindimotoSP e pelo STATTESP aos trabalhadores da base, aos trabalhadores associados e à sociedade			
		SindimotoSP	STATTESP
Formas de diálogo e comunicação interna e externa	Canais de denúncia e tiragem de dúvidas	E-mail, telefone e presencialmente na sede do sindicato.	E-mail, telefone e presencialmente na sede do sindicato.
	Informativos	Boletins e jornais disponibilizados em site.	Não produz nenhum tipo de informativo.
	Redes sociais, plataformas de comunicação, e sites oficiais	Realiza postagens com frequência nas redes sociais e conta com grande engajamento; grupos em plataformas de comunicação com grande fluxo de informações; site atualizado.	Realiza poucas postagens em redes sociais e conta com baixo engajamento; conta com grupos de WhatsApp e Telegram com grande fluxo de informações; tem um site desatualizado.
	Outras formas	Blog do presidente do sindicato.	Criou um programa de rádio*; conta com grupos setoriais.

Principais serviços prestados aos trabalhadores associados	Colônias de férias; parceria com empresas de consulta médica e seguro de vida; convênios para descontos em hotéis e atividades de lazer e para instituições de ensino superior privado; departamento de orientação do Condumoto e expedição da licença de motofrete, de homologação, de recursos de multa, de orientação DPVAT e aposentadoria.	Colônia de férias; parceria com empresas de consulta médica e seguro de vida; convênios para serviços mecânicos, lavagem de automóveis, compra de peças, combustível, clube de compras e instituições de ensino superior privado; departamento jurídico e de recursos de multa; parceria para locação de automóveis** e para financiamento de veículo próprio***.
Espaço de atuação e formas de luta	Realiza frequentemente assembleias e manifestações.	Realiza com pouca frequência assembleias e manifestações
Ações voltadas à sociedade	Não realiza ações sociais externas.	Planeja ações sociais em bairros periféricos**.

Dados disponibilizados nas redes sociais e nos sites oficiais do SindimotoSP e do STATTESP, e obtidos em entrevistas com dirigentes de ambos os sindicatos (2021). Elaboração própria (2022).

*Ação que deixou de ser realizadas no último período.

**Proposta de ação para próximo período, ainda não realizada.

***Perspectiva de ação para o futuro.

2.5.2. Agindo além da categoria: relações políticas e trânsito com outras instituições

O SindimotoSP e o STATTESP compartilham do trânsito com diversas instituições, públicas e privadas, como estratégia comum em seu repertório da ação coletiva. Neste sentido, ambas as entidades se relacionam com organizações representativas — reconhecidas ou não pelo Estado —, mantendo uma relação de parceria e rivalidade com lideranças políticas oriundas das mesmas categorias de trabalhadores que buscam organizar e representar.

O SindimotoSP não tem estabelecida uma relação direta com movimentos e outras organizações da categoria, como as associações de trabalhadores informais. Segundo o vice-presidente da entidade sindical: “Respeitamos as associações e respeitamos os movimentos que surgem, como os motoboys antifascistas¹⁰⁸. Mas através de todos esses

¹⁰⁸ Mais do que uma organização de trabalhadores do setor de motofrete, os Entregadores Antifascistas são uma identidade coletiva de trabalhadores que aliam a crítica ao modo com que operam as plataformas digitais à crítica à precarização social do trabalho e ao modelo econômico neoliberal. Em matéria publicada na rede Jornalistas Livres, os Entregadores Antifascistas são caracterizados “pelo debate político, pelas práticas de solidariedade e pelo empoderamento” (CAPRIGLIONE, 2020, s/p). Esse movimento tem ganho destaque nas redes sociais e nas mídias alternativas, espalhando-se de São Paulo para outros estados da federação. Conforme o Linktree divulgado no perfil oficial dos Entregadores Antifascistas no Instagram, o movimento está presente nos seguintes estados brasileiros: Rio Grande do Norte, Minas Gerais, Espírito

movimentos constam interesses”; e continua: “E o interesse não é o da categoria, é algo financeiro. A gente faz a nossa parte e seguimos o nosso caminho”. Pela fala de Gerson Cunha, fica subentendido que o SindimotoSP compreende que os movimentos, coletivos e articulações da categoria dos motoboys cumpriram papel semelhante ao das associações devido a seu caráter informal, e que mesmo pautando o debate político, como é o caso dos Entregadores Antifascistas, sua atuação teria se resumido, ao final, em “algo financeiro”. Essa forma de desqualificar os “outros” pelo suposto interesse financeiro, para reafirmar a legitimidade política que deve ser conferida apenas ao sindicato, é um apelo retórico que também é utilizado pelo presidente do STATTESP com relação aos “falsos representantes” e as associações, conforme apontado anteriormente. A seguinte fala do vice-presidente do SindimotoSP elucida essa questão: “O sindicato é uma instituição reconhecida, de representatividade. As associações tem uma certa representatividade, mas não tem a mesma expressividade que um sindicato”; e ainda: “Na pandemia vimos que surgiu bastante líder, associação, mas na hora de sentar com os aplicativos ou tomar uma iniciativa para fazer com que eles cumpram, acabam se desfazendo”.

Uma breve análise das redes sociais do SindimotoSP permite avaliar que o dito respeito por outras iniciativas e formas de autoorganização da categoria não se reverte na construção de ações de unidade política junto aos trabalhadores. Exemplo notável é que em nenhuma *live* ou materiais digitais produzidos pelo SindimotoSP sobre as paralisações dos entregadores por aplicativos contou com a participação de lideranças ou mesmo de representantes de coletivos, como é o caso dos Entregadores Antifascistas.

Conforme apontado anteriormente, a relação do STATTESP com as associações não apenas é distante como também é de concorrência. No entanto, ao prestar serviços sem o reconhecimento jurídico outorgado pela carta sindical, o STATTESP se aproxima mais do perfil de uma associação do que de um sindicato oficial. Por outro lado, ao insistir na obtenção do reconhecimento legal e na denominação sindicato, acaba tendo mais visibilidade junto aos trabalhadores do que as demais associações. Ao buscar representar os interesses dos motoristas por aplicativos por meio de denúncias sobre as condições de precarização desta categoria, acaba conseguindo angariar reconhecimento político por parte dos motoristas, das empresas-aplicativo e de setores do poder judiciário.

O STATTESP direciona grande atenção à relação com outras entidades sindicais de motoristas por aplicativos, objetivando organizar a categoria em diferentes localidades. Segundo o presidente do STATTESP, a entidade sindical se tornou referência aos motoristas por aplicativos de outros estados brasileiros, tanto por ser uma das primeiras, como também por ser uma das mais bem estruturadas da categoria: “Haviam iniciativas parecidas com a nossa, mas que não tinham a mesma estrutura e experiência”. Leandro Cruz comenta que em 2019 alguns dos dirigentes do STATTESP estiveram no estado de Minas Gerais com lideranças de outras entidades sindicais da categoria buscando trocar informações sobre a atuação sindical dos motoristas por aplicativos no país, e que, além disso, o STATTESP contribuiu para a conformação de novas experiências de organização desses trabalhadores: “Os estados começaram a entrar em contato conosco e iniciamos o processo de conformar embriões”; e ainda: “Entrou em contato conosco [grupos de motoristas por aplicativos dos estados do] Paraná, Rio Grande do Sul e Sergipe, com iniciativas de conformar sindicatos”.

Compreende-se, portanto, que mais do que articular os sindicatos de motoristas por aplicativos, o STATTESP também contribuiu com a criação de novos sindicatos da categoria naqueles estados que ainda não contavam com essas experiências. Estas ações foram alicerçadas no objetivo de articular e fortalecer uma federação própria da categoria. Conforme elucidado pelo presidente do sindicato: “Faltava muito conhecimento, e nós, por termos uma experiência mais forte, ficamos como organizadores [da federação], desde o estatuto, a ata, a eleição, até a documentação [da carta sindical] para Brasília (...)”. Por organizadores da federação, Leandro Cruz se refere diretamente ao papel de dirigir um processo de representação dos motoristas por aplicativos estruturada verticalmente a nível nacional, e, neste sentido, acrescenta que foi eleito por unanimidade para o cargo de presidente da federação.

A Federação Nacional dos Sindicatos de Motoristas de Aplicativos (FENASMAPP), filiada à FS, reunia, até outubro de 2021, o total de 18 sindicatos¹⁰⁹. Leandro Cruz comenta: “Não adianta ter um sindicato no fundão do país, onde só tem 10 mil motoristas, porque a empresa não vai discutir com ele [sindicato]. Se tivermos uma

¹⁰⁹ Destaca-se que além da FENASMAPP, também foi constituída a Federação Nacional dos Motoristas de Aplicativos do Brasil (FENAMAB), organização que adota o discurso de que os motoristas por aplicativos “são hoje microempreendedores individuais, pequenos empresários que buscam diariamente prestar um serviço sempre melhor”. Em seu site oficial, a FENAMAB aponta que é parceira da Confederação Nacional do Transporte (CNT), entidade patronal que representa as empresas do setor de transporte e logística do país. Para saber mais, confira em: < <http://fenamab.com.br/>>. Acesso: 30 mar. 2022.

federação que representa 1 milhão de trabalhadores, o cenário muda para a negociação. Ela [empresa-aplicativo] vê que os trabalhadores têm força”. Sobre a filiação à FS, esclarece: “Preferimos seguir com a FS, porque o nosso sindicato já tem essa filiação, não tinha porque procurar outra coisa, a não ser que fosse bom para o trabalhador. Mas hoje a luta é uma coisa só”.

Importante destacar que, conforme comenta Leandro Cruz, além da carta sindical do STATTESP, a federação dos motoristas por aplicativos está encampando a entrega de outras 17 cartas para o MTE, buscando oficializar juridicamente essas entidades por meio do ingresso na estrutura sindical e garantindo, portanto, o monopólio de representação em 18 estados brasileiros. O sindicalista comenta: “A federação está levando todas as cartas de todos os sindicatos que são filiados a ela. O que temos visto é que precisamos fortalecer a organização dos trabalhadores”. Leandro Cruz diz acreditar na necessidade de um “ressurgimento do movimento sindical no Brasil”: “Não tem mais espaço para o sindicato que não luta (...). O sindicato antigo, que abandonou suas bases, vai ter que retomar suas lutas. Temos muitos retrocessos e a culpa foi do próprio movimento”; e continua: “O trabalhador está perdendo direitos de muitos anos de luta. A nova geração de sindicalistas está vendo que tem que lutar”.

O desejo declarado e as ações políticas direcionadas ao ingresso na estrutura corporativa do sindicalismo brasileiro, bem como a filiação a uma central sindical de perfil pragmático e conservador, causam estranhamento diante de um discurso que, numa primeira análise, aparenta ser combativo e radical. Se, por um lado, o presidente do sindicato dos motoristas por aplicativos de São Paulo e da federação nacional da categoria — e, portanto, o grupo político que o escolheu como representante máximo — fala em mudanças, a prática demonstra que a política seguirá o mesmo *modus operandi* realizado pelo sindicalismo das últimas décadas, isto é, ingressar no sindicalismo de Estado. As novas gerações de sindicalistas podem, de fato, ver que precisarão lutar mais do que a geração anterior e em piores condições, todavia, o ingresso na estrutura corporativa do sindicalismo não lhes garantirá necessariamente uma melhor posição nessa luta, dados os limites que essa estrutura estabelece. Conforme Galvão (2021), a estrutura sindical favorece a burocratização e desestimula o trabalho de base, ao passo em que prescinde da formação político-sindical e da organização no local de trabalho:

Temos um sindicalismo de dirigentes e militantes, mas pouco enraizado no local de trabalho. Ao invés de estimular a organização no local de trabalho, algo fundamental não só para aumentar a sindicalização em termos quantitativos, mas também a qualidade da relação entre direção e

base, a estrutura sindical fomenta disputas pelo monopólio da representação e dificulta a unidade das organizações de base, que frequentemente recorrem à Justiça do Trabalho contra organizações concorrentes (GALVÃO, 2021, p. 6).

Importante destacar que, assim como o STATTESP com a FENASMAPP, o SindimotoSP também tem forte relação com a federação da categoria, a Federação Brasileira dos Motociclistas Profissionais (Febramoto), bem como com a Confederação Nacional dos Trabalhadores e Transportes Terrestres (CNTT). Esta relação se dá pelos mesmos motivos: a atuação do sindicato no estado de São Paulo, que concentra o maior número de trabalhadores e empresas do setor, acaba por legitimar a sua direção política nos cargos da federação da categoria; neste sentido, os dirigentes do sindicato se tornam dirigentes da federação. Gerson Cunha, vice-presidente do SindimotoSP, aponta:

A federação entende que São Paulo é um embrião. O que acontece nessa cidade e estado se expande para todo o resto do país. A federação entende que o que apresentarmos como proposta é o que faz sentido. Não tem nenhum documento assinado, dizendo que concordam em grau e gênero, mas é isso, sabem que o que sai daqui pode ser uma boa. Sabem que em outros estados estão sofrendo o mesmo que aqui, ou mesmo mais. Acredito que a central sindical também pense assim, porque o sindicato e a central defendem os trabalhadores.

No que tange à relação política com as centrais sindicais às quais são filiados, é notável que o SindimotoSP tem uma íntima relação estabelecida com a UGT, realizando atividades comuns e divulgando o logotipo da central em seus próprios materiais, diferentemente do STATTESP, que aparenta ter uma maior distância com a FS. Segundo Leandro Cruz, a luta travada pelo STATTESP se dá junto à base dos trabalhadores, e não necessariamente junto à central sindical: “Nossa luta nós travamos com nosso pessoal. Nossa luta não se dá com central, e esse pessoal. É com nossos advogados. Estar na central foi preciso porque precisávamos de maior força”.

No que se refere à política eleitoral, embora ambos os sindicatos criem agendas com propostas da categoria, há uma diferença tática adotada pelo STATTESP e pelo SindimotoSP quanto ao momento de apresentá-las, pois enquanto o primeiro se pronuncia publicamente sobre as candidaturas e os programas em disputa, o segundo se manifesta apenas após a ocorrência das eleições.

Nas eleições municipais de 2020, a diretoria do STATTESP tentou diálogo com todos os pré-candidatos à prefeitura de São Paulo, obtendo retorno apenas de Guilherme Boulos (PSOL) e Celso Russomano (Republicanos). Conforme o presidente do sindicato:

“Procuramos todos os pré-candidatos à prefeitura de São Paulo. Os únicos que nos procuraram foram os dois, que assinaram um termo de reivindicações da categoria”.

Leandro Cruz comenta que o candidato vencedor do pleito, Bruno Covas (PSDB), que já era prefeito de São Paulo durante a disputa eleitoral¹¹⁰, não retornou o convite da entidade sindical, e nem avançou com as reivindicações da categoria dos motoristas por aplicativos durante o tempo em que esteve à frente do poder executivo: “Com o Bruno Covas infelizmente o diálogo não avança; o cara não tem condições. Infelizmente eles [Boulos e Russomano] não ganharam”.

Curioso observar que os dois candidatos que retornaram ao STATTESP têm perfis e trajetórias políticas muito discordantes. Guilherme Boulos é professor e dirigente do Movimento dos Trabalhadores Sem-Teto (MTST), candidato por um partido de esquerda e defensor dos direitos humanos e pautas progressistas — como a legalização de drogas, cotas raciais, casamento homoafetivo, demarcação de terras indígenas etc. —, enquanto Celso Russomano é empresário, deputado federal e apresentador de um programa de televisão em que denuncia ilegalidades e abusos na venda de produtos aos consumidores, sendo filiado a um partido de direita e fortemente apoiado por setores conservadores da sociedade, sobretudo das igrejas católica e protestantes.

Consideradas as diferenças entre os candidatos, seria possível esperar que a categoria fosse ideologicamente mais próxima de Russomano já que, segundo o presidente do STATTESP, se Celso Russomano tivesse ganho a eleição para prefeito de São Paulo, os motoristas por aplicativos teriam “avançado muito, por conta do olhar dele para o consumidor”. O sindicalista justifica sua afirmação: “Se analisarmos, de modo geral, somos [os motoristas por aplicativos] consumidores. Se não somos CLT, somos consumidores, porque pagamos a plataforma. Ele nos deu ideias interessantes”. Apesar disso, conforme Leandro Cruz, a categoria dos trabalhadores por aplicativos “votou majoritariamente em Boulos”¹¹¹, e caso o candidato tivesse sido eleito “seria um grande prefeito, talvez um dos melhores que já tivemos”.

¹¹⁰ Essa fala do presidente do STATTESP foi realizada em março de 2021. Bruno Covas já havia sido eleito prefeito de São Paulo para o mandato de 2021 a 2024. Importante ressaltar que esse seria o segundo mandato de Covas, que assumiu oficialmente o cargo de prefeito em 2019, quando houve a saída de João Dória (PSDB), eleito governador do estado de São Paulo em 2018. Bruno Covas faleceu dois meses depois da entrevista realizada com Leandro Cruz, em maio, deixando o cargo para Ricardo Nunes (MDB), seu vice.

¹¹¹ Em matéria publicada pela Revista Fórum, em novembro de 2020, é informado que o STATTESP realizou uma pesquisa eleitoral com trabalhadores por aplicativos, e que tal pesquisa apontava um expressivo apoio dessas categorias de trabalhadores à candidatura de Guilherme Boulos, que reagiu: “Fiquei sabendo de uma consulta interna do sindicato dos trabalhadores de aplicativo que mostra que o apoio à

Importante destacar que, em uma publicação realizada três dias antes do segundo turno das eleições municipais, o STATTESP manifestou apoio a Guilherme Boulos para a prefeitura de São Paulo. Em vídeo, o presidente da entidade sindical fazia pequenas críticas ao mandato de Bruno Covas, que disputava o segundo turno com Guilherme Boulos, e ressaltava algumas das pautas com as quais Boulos havia se comprometido com a categoria, sendo elas: (1) a lei municipal de liberação do rodízio para os motoristas por aplicativos; (2) o tempo de uso de dez anos para os automóveis dos motoristas por aplicativos, igualando-os aos taxistas; (3) a defesa da taxa máxima de cobrança pelas corridas em 15% aos trabalhadores em períodos normais, e 10% em feriados, finais de semana e oitava hora trabalhada; (4) a criação de um cartão que pudesse substituir o dinheiro físico, evitando riscos de assalto nos automóveis; e, por fim, (5) o cadastro único para os trabalhadores por aplicativos¹¹².

No mesmo vídeo em que declara o apoio a Guilherme Boulos ao cargo executivo, o presidente do STATTESP tece diversas críticas ao então candidato a vereador Marlon Luz (Patriota), conhecido como Marlon do Uber, que acabou sendo eleito com 25.643 votos¹¹³. Em referência ao vereador, o presidente do STATTESP comenta que a categoria dos motoristas por aplicativos “não votou ‘naquele lá’”: “A categoria está muito triste com ele, e os que votaram nele viram que ele não faz a nossa defesa. A Câmara de São Paulo é muito ativa; não adianta chegar lá achando que vai ser manso”. Na análise do sindicalista, a postura dos parlamentares que defendem os interesses dos trabalhadores deve ser ofensiva — “com os dois pés na garganta” —, e que quando foi eleito, Marlon Luz “entrou errado, achando que não precisaria de ninguém”.

O “precisar de alguém”, conforme se pode apreender da fala do dirigente sindical, é ter uma base social que sustente o mandato politicamente: “Ele não quis participar da

nossa chapa é expressivo. Agradeço e reforço meu compromisso com os milhares de paulistanos que passam muitas horas nas ruas pra trazer comida pra casa. Vamos virar!” (LONGO, 2020, s/p).

¹¹² Conforme o sugestivo título do vídeo: “Vamos acordar, e eleger quem tem compromisso com a nossa categoria, vamos virar vote Guilherme Boulos e Luiza Erundina”, divulgado na página oficial do STATTESP no Facebook, em 26 de novembro de 2020. O presidente da entidade diz: “Quero pedir para vocês, motoristas, motoboys, independentemente do aplicativo, e que está sofrendo na cidade de São Paulo. Vamos virar esse jogo, vamos virar esses votos (...). Vamos com Guilherme Boulos!” (STATTESP, 2020).

¹¹³ Conforme aponta a matéria publicada no Uol, com o título “Como ‘vereador do Uber’ foi eleito com WhatsApp Youtube e pouca grana”, é apontado que Marlon Luz foi eleito em uma campanha fortemente amparada nas redes sociais, prometendo combater os abusos do poder público e das empresas-aplicativo contra a categoria dos motoristas por aplicativo (BAPTISTA, 2020).

nossa manifestação¹¹⁴ dizendo que não faria isso porque estava como vereador. Perdeu uma grande oportunidade. E a categoria já está rejeitando ele”¹¹⁵.

Ainda sobre o vereador Marlon Luz e a relação do seu mandato para com a categoria dos motoristas por aplicativos, em entrevista, o motorista por aplicativos Emerson — que acompanha o ingresso das empresas-aplicativo no Brasil desde 2014, quando ainda era taxista e organizava manifestações contrárias a essas empresas, “estando dos dois lados” —, ressalta que “Marlon sempre foi o garoto propaganda da Uber”, e afirma: “Na época tinham algumas regras que obrigavam os aplicativos a terem responsabilidade de alguma coisa. O Marlon foi um dos que mais brigou para que não fossem aprovadas as emendas de obrigação total dos aplicativos no país”.

Diferentemente do STATTESP, que expõe em suas redes sociais aqueles que são considerados pela entidade como “falsos representantes” da categoria dos motoristas por aplicativos — reforçando que: “(...) Não vamos ficar defendendo a bandeira de quem não defende o trabalhador. Se não formos negociar com ‘aquele lá’, vamos negociar com outros” —, o SindimotoSP não faz campanha favorável ou contrária aos candidatos em suas redes sociais, mas, assim como o STATTESP, propaga uma agenda que contém as pautas prioritárias dos trabalhadores da categoria. Em relação às eleições municipais de 2020, as edições do jornal e do boletim informativo do SindimotoSP não contaram com publicações de apoio ou repúdio aos candidatos ao executivo e legislativo de São Paulo, mas diante da vitória eleitoral de Bruno Covas foi realizada uma publicação sobre o perfil do candidato tucano e suas propostas mais gerais para a capital paulista, chamando atenção do político para o setor de motofrete por meio da criação de políticas públicas que pudessem favorecer não apenas os motociclistas profissionais, com carteira de trabalho assinada, mas os trabalhadores por aplicativos, regulamentando sua atuação profissional.

As demandas elencadas pelo SindimotoSP para negociação com o poder público no contexto eleitoral são: (1) fiscalização das empresas-aplicativo que atuam no motofrete na capital e que elas obedeçam e respeitem as regras de segurança, além das leis federais

¹¹⁴ Em referência à greve dos motoristas por aplicativos, em fevereiro de 2021, narrada no Apêndice A.

¹¹⁵ De fato, durante a pesquisa de campo, realizada na manifestação comentada pelo sindicalista, pôde-se observar não apenas discursos dos dirigentes sindicais atacando a imagem deste vereador, como também de motoristas por aplicativos, no momento de concentração e da realização de piquetes, criticando a ausência do parlamentar, reclamando da inação do seu mandato para com a categoria e expondo argumentos de arrependimento do voto.

12.009/2009, 12.997/2014, 12.436/2011 e a lei municipal 14.491/2017¹¹⁶; (2) aprovação do projeto de lei 578/2019¹¹⁷; (3) campanhas de educação de trânsito voltadas para a redução de acidentes entre motociclistas profissionais; (4) política favorável aos motofretistas com gratuidade de estacionamento em bolsões específicos; (5) expansão da capacitação de treinamento da Companhia de Engenharia de Tráfego (CET) para motociclistas profissionais; (6) e incentivos à regulamentação por parte do município. São demandas que dizem respeito ao reconhecimento da profissão e à segurança no trânsito.

O vice-presidente do SindimotoSP comenta que existem muitos políticos simpatizantes das causas dos motoboys e dos entregadores por aplicativos, mas que também existem outros que são contrários a essas causas, e, deste modo, igualmente contrários à atuação daqueles que os defendem, como o SindimotoSP, sobretudo os vereadores que são eleitos por outras categorias do transporte.

Importante salientar que o presidente do SindimotoSP, Gilberto Almeida dos Santos, o Gil dos Motoboys, se lançou pré-candidato a vereador de São Paulo pelo Partido Social Democrata (PSD)¹¹⁸, desistindo da empreitada pouco tempo depois do lançamento. Destaca-se que a justificativa pela escolha do partido, que é caracterizado pelo alto grau de pragmatismo, se deu pela relação de sua principal liderança, Gilberto Kassab, com o setor do motofrete enquanto esteve à frente da prefeitura de São Paulo. Gerson Cunha, vice-presidente do SindimotoSP, comenta que teve um papel importante na desistência do presidente do sindicato em se lançar à disputa parlamentar, argumentando que, em caso de derrota eleitoral, este teria decretada a sua “morte política”: “Como estar à frente de uma categoria, ser um ícone, e não ter votos necessários para conseguir ser eleito?”.

No site do SindimotoSP, porém, a desistência de Gil como candidato a vereador é retratada como adiamento de um “projeto político para retornar à presidência do sindicato”, uma vez que a conjuntura exigiria “uma batalha intensa” contra as empresas-aplicativo e seus impactos nas condições de trabalho. Neste caso, a decisão de Gil seria decorrente da prioridade em dar continuidade à sua atuação no SindimotoSP, que visa “sempre o bem-estar, a dignidade humana, os direitos dos trabalhadores, salários justos e

¹¹⁶ Conforme elucidado anteriormente, a lei federal 12.009/09 e a lei municipal 14.491/07 dizem respeito à regulamentação da atividade do setor de motofrete. A lei federal 12.997/14 reconhece a atividade profissional do trabalhador em motocicleta como perigosa, permitindo assim o adicional de periculosidade, garantido pela CLT (BRASIL, 2014); e a lei federal 12.436/11 veda o emprego de práticas empresariais que visam estimular o aumento de velocidade por motociclistas profissionais, contribuindo, desta forma, com a segurança no trânsito (BRASIL, 2011).

¹¹⁷ O projeto de lei 578/2019 dispõe sobre a atividade de motofrete em âmbito municipal de São Paulo, abrangendo as empresas e pessoas jurídicas que se utilizam de aplicativos (SÃO PAULO, 2019).

¹¹⁸ Conforme anunciado pelo próprio partido (PSD SÃO PAULO, 2020).

muito mais em prol da categoria dos motofretistas” (SINDIMOTOSP, 2020b). O curioso desta situação não é apenas o motivo apresentado para justificar a “postergação do projeto político”, mas a concepção de que a atuação no sindicato, conforme as palavras escolhidas pela justificativa, seria menos política do que o parlamento — espaço onde seria realizada a política de nível superior; o jogo da política real.

Ainda sobre o papel do SindimotoSP e de suas demandas nas disputas eleitorais, o vice-presidente do sindicato comenta que o adicional de periculosidade para os profissionais do setor de motofrete foi aprovado pouco antes da reeleição da ex-presidente Dilma Rousseff: “Foi aquilo que alavancou a eleição da mulher; se ela não tivesse feito isso, com certeza estaria fora. Porque a nossa categoria tem isso, de poder mudar as eleições”. Segundo o sindicalista, além de exercer diálogo em reuniões, também é necessário realizar pressão sobre os políticos nas ruas, pois nem sempre aquilo que é dito enquanto candidatos é cumprido quando os políticos se tornam eleitos para os cargos públicos: “infelizmente o João Dória [quando ainda era prefeito de São Paulo] disse que apoiava a nossa categoria; disse que estaria de portas abertas para nós e nos deu as costas”.

A atuação política dos sindicatos e seu trânsito entre as instituições estatais também pode ser observada no contexto da pandemia da Covid-19, quando se deu a instalação da Comissão Parlamentar de Inquérito (CPI) das empresas-aplicativo no âmbito do município de São Paulo. Conforme o vice-presidente do SindimotoSP, Gerson Cunha, o sindicato foi convidado a participar das reuniões da CPI: “Fomos os grandes incentivadores dessa ação na Câmara Municipal de São Paulo. O relator é o Edilson Amadeu (DEM), que defende a categoria dos taxistas em São Paulo. Ele sentiu na pele o que os aplicativos trouxeram e estendeu [a CPI], para além dos motoristas por aplicativo, aos entregadores”.

O presidente do STATTESP comenta que a CPI das empresas-aplicativo não tem apresentado propostas para a regulamentação e benefícios aos trabalhadores, mas está focada apenas na atuação dessas empresas, como a segurança e o acesso aos dados — “uma caixa preta”. Nas palavras do dirigente sindical: “Toda CPI é boa quando tem pessoas sérias. Quem está encabeçando essa CPI em São Paulo é o Amadeu, que é defensor dos taxistas e contra os aplicativos. (...) Lá [na CPI] também tem o Marlon, que é funcionário da Uber”; e continua: “Eu acredito que essa CPI é um caça-níquel, porque não dá pra defender vereadores que discutem se a plataforma está certa ou errada. Eles têm que discutir é a regulamentação da mão-de-obra e os benefícios da conta. O que eu

vejo é muita conversa para fazer escada da nossa categoria”. No mesmo sentido que a fala do dirigente sindical, o motorista por aplicativos Emerson explica:

Essa CPI vai ser só pra gastar dinheiro público mesmo, até porque ela não condena ninguém, e vale lembrar que o Adilson Amadeu e o Marlon eram inimigos, houve até agressões físicas entre ambos, quando o Marlon defendia os apps e o Adilson os taxistas, veja a diferença.

E continua:

Isso só mostra que os dois só estão preocupados com as próximas eleições, e não com os motoristas [por aplicativos], o Adilson pelo menos sempre tentou brigar pelos taxistas, mas o Marlon sempre brigou pelos apps, tanto que o Marlon dava curso para ser motorista top. (...) E o Marlon é vice-presidente da AMASP, associação de motoristas autônomos de São Paulo, porém foi ele, junto com o tal de Duda [Eduardo Lima de Souza], que criou essa associação.

A CPI das empresas-aplicativo, chamada por CPI dos Aplicativos, foi instalada no início do mês de março de 2020, e até o mês de outubro já tinha se reunido por diversas vezes, recebendo o secretário executivo da CMUV e o diretor do DTP de São Paulo, os representantes das empresas-aplicativo Uber, 99 e Ifood, além do presidente da AMASP, que, conforme citado anteriormente, é uma associação de motoristas por aplicativos que atua em São Paulo, tendo como um de seus fundadores o vereador e motorista por aplicativos Marlon Luz, que é vice-presidente da CPI. Conforme matéria publicada no site institucional da Câmara Municipal de São Paulo, o colegiado, que é composto por vereadores de partidos políticos variados, tem como objetivo investigar os contratos das empresas-aplicativo que atuam no transporte particular de passageiros individual remunerado, bem como das empresas-aplicativo que atuam no transporte de pequenas cargas, *market place* e *delivery*. Além disso, também busca “avaliar situações trabalhistas dos colaboradores e o recolhimento de impostos para o município” (FLORES, 2022).

O quadro que segue compara as informações fornecidas pelos dirigentes sindicais do SindimotoSP e do STATTESP quanto à relação destas entidades sindicais com outras organizações da categoria e com instituições públicas e privadas, levando em conta, neste sentido, a relação com a estrutura sindical corporativa, isto é, com o sindicalismo oficial, bem como as instituições legislativas e executivas e os processos eleitorais.

Quadro 2 - Relações políticas e trânsito institucional do SindimotoSP e do STATTESP		
	SindimotoSP	STATTESP
Diálogo com outras organizações sindicais	<p>Não estabelece parceria com movimentos e outras organizações da categoria, mas com outros sindicatos oficiais em busca de serviços.</p> <p>Além disso, atua de forma conjunta e propaga a central à qual é filiado (UGT), bem como a federação e a confederação da categoria. O presidente do sindicato preside a federação da categoria.</p>	<p>Tem relação de concorrência com outras associações de trabalhadores informais e estabelece relação estritamente pautada na articulação política com outras organizações “não-oficiais” da categoria.</p> <p>Tem relação de distanciamento com a central sindical à qual é filiado (FS) e concordância ideológica, haja visto o pragmatismo que caracteriza suas ações. O presidente do sindicato preside a federação da categoria.</p>
Diálogo com poderes legislativo e executivo	<p>Cria uma agenda com propostas da categoria, que apresenta ao prefeito eleito. Além disso, contribui diretamente com os poderes legislativo e executivo, com a formulação de projetos de lei e participação em CPIs, por exemplo.</p>	<p>Cria uma agenda com propostas da categoria, que apresenta aos pré-candidatos ao cargo do executivo municipal.</p>
Relação com candidatos e lideranças políticas, parceiros e rivais	<p>Lança pré-candidatura (depois há desistência), e não apoia explicitamente candidatos ao pleito eleitoral.</p>	<p>Visibiliza os candidatos que se comprometem com sua agenda.</p> <p>Além disso, financia pesquisa eleitoral, apoia o candidato que é preferido pela categoria, e critica candidatos e políticos que falam pela categoria, mas que não representam seus interesses comuns.</p>

Dados disponibilizados nas redes sociais e nos sites oficiais do SindimotoSP e do STATTESP, e obtidos em entrevistas com dirigentes de ambos os sindicatos (2021). Elaboração própria (2022).

2.5.3. Batalhas judiciais em defesa dos trabalhadores por aplicativos

As ações judiciais promovidas pelos sindicatos em análise têm relação com as demandas por eles priorizadas. O quadro a seguir sintetiza as principais demandas feitas pelos trabalhadores ao SindimotoSP e ao STATTESP, com base nas entrevistas feitas com os dirigentes sindicais.

Quadro 3 – Principais demandas da base dos trabalhadores do SindimotoSP e do STATTESP	
SindimotoSP	STATTESP
Trabalhadores formais: demandas relacionadas aos rendimentos salariais.	Multas durante a jornada de trabalho; insatisfação quanto ao desligamento arbitrário das plataformas; e aumento dos rendimentos.
Trabalhadores por aplicativos: demandas relacionadas aos direitos que são garantidos aos trabalhadores com vínculo de emprego reconhecido.	

Dados obtidos em entrevistas realizadas com dirigentes do SindimotoSP e do STATTESP (2021). Elaboração própria (2022).

Apesar da diversidade presente na categoria dos trabalhadores de motofrete, quando formalizada, sua principal — e comum — demanda é a melhoria salarial. Como já dito, os trabalhadores formalizados correspondem à maior parte dos associados ao SindimotoSP, e se diferenciam dos informais pelos direitos garantidos nas negociações coletivas. No caso dos trabalhadores informais que fazem a entrega de alimentos e demais mercadorias por aplicativos, as principais demandas se relacionam, segundo o dirigente do SindimotoSP, a certos direitos que poderiam ser garantidos caso houvesse a regulação deste tipo de trabalho.

As demandas do STATTESP são bastante distintas. Além da questão das multas, anteriormente mencionadas, sua prioridade é a luta contra o desligamento dos motoristas nas plataformas e a obtenção de maiores taxas pela realização das corridas, denunciando as empresas-aplicativo por não levar em conta a elevação do preço dos insumos, como o combustível. Segundo o presidente do sindicato, esse é o foco das batalhas judiciais provocadas por meio de ações no Ministério Público do Trabalho (MPT). Conforme Leandro Cruz: “Eles [empresas-aplicativo] são sabonetes. Sei que estou falando só com um burocrata, que ele só é a voz da empresa, e quem manda são os acionistas. As empresas querem é que os motoristas se danem”. Com relação ao desligamento unilateral das plataformas, o presidente do STATTESP comenta que apenas no início de março de 2021, a entidade sindical entrou com 26 denúncias de motoristas por aplicativos no MP: “Se formos puxar isso, por mês devem ser mais de 2 mil processos nesse mesmo sentido”.

Quanto ao preço das tarifas das corridas, o presidente do STATTESP comenta que no momento da denúncia e da negociação deve-se levar em conta o valor que é repassado às plataformas e aquilo que os trabalhadores recebem e que será gasto em insumos: “[É preciso] mostrar para o intermediador da negociação que estamos sendo lesados, e

encontrar um mecanismo de benefício, que minimize os insumos. Hoje, o trabalhador gasta de 30 a 40% do que ganha em insumos. É nessa briga que venho com a Uber e 99”.

Em referência à necessidade de reduzir o impacto dos insumos sobre o ganho do trabalhador, Leandro Cruz comenta: “a Uber é tão suja que pegou nosso projeto [agenda de benefícios do STATTESP] e se apropriou dele. Eles acharam nosso projeto interessante, disseram que estão implantando algo parecido”; e acrescenta: “Nós lutamos para minimizar em 20% os insumos aos trabalhadores, desde a gasolina, a alimentação, os custos com limpeza e a manutenção do carro”.

O dirigente sindical acredita que o que faz as condições de trabalho e salário dos motoristas por aplicativos serem cada vez mais rebaixadas é o monopólio da atuação das empresas-aplicativo: “O que pedimos é que venha uma empresa de fora, que bata de frente com isso tudo, e que compense ao trabalhador. Não adianta vir para disputar mercado. Mas o trabalhador vai aderir a qualquer empresa que compense ao trabalhador”. Segundo o sindicalista, “os motoristas estão revoltados com a Uber e 99, reclamando que as taxas não compensam ao final do dia”, e continua: “Chegou o momento das empresas sentarem com a gente para uma negociação. Está fácil de resolver. Só basta sentar e conversar”.

Em sentido um pouco diferente do STATTESP, o SindimotoSP não aciona a justiça para reivindicar a reinserção dos trabalhadores nas plataformas ou melhorias nos rendimentos a partir do reajuste das tarifas, mas provoca o MPT visando a criação de medidas que combatam as condições de precariedade dos entregadores por aplicativos. Esse tipo de denúncia se reafirma ainda mais no contexto de pandemia, conforme será apontado adiante. Tais denúncias vêm acompanhadas de pressão para o reconhecimento do vínculo de emprego, propagado intensamente nas redes sociais e nas edições do jornal e do boletim informativo do sindicato — indicando, assim, a centralidade conferida a essa demanda pelo SindimotoSP junto aos entregadores por aplicativos.

O quadro a seguir ilustra as diferentes táticas que são tomadas pelo SindimotoSP e pelo STATTESP quanto às provocações no MPT em defesa dos entregadores e dos motoristas por aplicativos. Conforme será apontado na próxima seção, as formas como atuam junto ao MPT sinalizam as diferentes concepções que ambas as entidades sindicais possuem a respeito do reconhecimento do vínculo de emprego entre essas categorias de trabalhadores tipicamente precarizados e as empresas-aplicativo.

Quadro 4 – Batalhas judiciais provocadas pelo SindimotoSP e pelo STATTESP		
	SindimotoSP	STATTESP
Provocações ao MPT	Promove denúncias no MPT referentes às condições de trabalho dos entregadores por aplicativos e pressiona pelo reconhecimento do vínculo de emprego.	Faz denúncias ao MPT com relação ao desligamento dos trabalhadores nas plataformas e os baixos rendimentos repassados pelas empresas-aplicativo.

Dados disponibilizados nas redes sociais e nos sites oficiais do SindimotoSP e do STATTESP, e obtidos em entrevistas com dirigentes de ambos os sindicatos (2021). Elaboração própria (2022).

2.6. A questão do vínculo de emprego: pontos de divergências

Conforme indicado na introdução desta dissertação, o reconhecimento do vínculo de emprego pelas empresas-aplicativo tem instigado muitos pesquisadores e pesquisadoras do tema a não apenas caracterizar esses novos tipos de trabalho sob demanda, altamente precarizados, mas também a refletir sobre as possibilidades de proteção social e trabalhista. Uma série de países já reconheceu o vínculo entre empresas e trabalhadores por aplicativos, mas tal realidade parece ser ainda distante do contexto brasileiro. Kalil (2020) comenta que “é essencial que os trabalhadores diretamente interessados nessa discussão passem a ser sujeitos ativos desse processo” (KALIL, 2020, p. 91), e reforça que a organização e a ação coletiva desses trabalhadores “são instrumentos essenciais para que suas demandas sejam colocadas na agenda do debate e para que sejam reconhecidas, tanto por meio de negociação coletiva com as plataformas, como por meio de inovações legislativas” (idem).

Apesar de convergirem em vários aspectos relativos ao repertório de ação coletiva, o STATTESP e o SindimotoSP apresentam notáveis divergências quanto às possibilidades da regulação do vínculo empregatício entre as empresas-aplicativo que operam no país e os trabalhadores que lhes prestam serviços. Embora concordem que existe subordinação entre essas empresas e os trabalhadores informais que realizam os serviços de transporte de passageiros e entregas, ambos os sindicatos apresentam análises e expectativas discordantes quanto a esse vínculo ser reconhecido pela justiça brasileira como um emprego e, portanto, quanto à possibilidade desses trabalhadores terem acesso ao patamar dos direitos sociais e trabalhistas garantidos pela CLT.

2.6.1. Possibilidades de regulação: uma análise conformista e outra otimista

O presidente do STATTESP reconhece a subordinação do trabalho por plataformas digitais e afirma que isso pode ser comprovado por meio das informações que as empresas disparam aos trabalhadores para deles exigir maior produtividade. Segundo o sindicalista, quando o número de viagens de um motorista por aplicativos está muito baixo, por exemplo, as empresas “mandam mensagem dizendo que se ele não cumprir com tal número de viagens, será desligado da plataforma”. Diante disso, questiona: “Isso não é vínculo?”. Afinal, as plataformas estão exigindo metas comparáveis àquelas estabelecidas e cobradas por empresas empregadoras, em um caminho inverso ao que caracteriza o trabalho autônomo.

No entanto, o presidente do STATTESP afirma que vínculo “é uma coisa muito abrangente”, e diz acreditar que apenas cerca de 20% da categoria dos motoristas por aplicativos acha que tem algum tipo de vínculo empregatício: “Não adianta entrarmos com processo pedindo o reconhecimento [do vínculo de emprego], porque é perder tempo. O que temos que fazer é ir atrás do MP por direitos”.

Ou seja, o presidente do STATTESP reconhece a existência de subordinação do trabalho e a possibilidade de se comprovar o vínculo de emprego, mas é pessimista com relação à possibilidade de sua regulação por parte dos órgãos de justiça brasileiros. Diante disso, assume uma posição de conformidade não apenas no plano discursivo, mas também no estratégico, porque não há nenhuma disposição em lutar para que o vínculo seja reconhecido.

O conformismo do presidente do STATTESP se contrapõe ao otimismo do vice-presidente do SindimotoSP: por um lado, a indisposição em lutar pela CLT; por outro, a disposição para formalizar os trabalhadores. Gerson Cunha expõe que o sindicato dos motoboys acredita que a falta de reconhecimento do vínculo de emprego dos trabalhadores por aplicativos não perdurará por muitos anos, e que o judiciário brasileiro se tornará sensível à situação da precariedade dos entregadores: “Entendemos que essa precarização e a falta de regras não vai durar muitos anos, porque uma hora vai entrar um juiz de bom senso que vai questionar o fato de uma categoria, que tem periculosidade, que morre aos milhões nas ruas do Brasil por dia, não ter vínculo”. O dirigente sindical complementa: “Qual é a relação dos aplicativos com os trabalhadores? A resposta vai abrir a cabeça do judiciário; vai mostrar que há uma falsa relação das empresas com os motofretistas. Empresário de si coisa nenhuma; é um trabalhador que deve ter registro”.

A confiança de que o judiciário brasileiro se tornará sensível à situação de precariedade dos entregadores por aplicativos — e, poder-se-ia dizer, dos trabalhadores subordinados às plataformas digitais, de modo geral —, estimula algumas ações ofensivas por parte do SindimotoSP, inclusive greves. Seu posicionamento político revela que não será sem grandes pressões e lutas que esses trabalhadores informais terão o seu vínculo de emprego reconhecido e fiscalizado pelas instituições públicas brasileiras. Vejamos algumas de suas iniciativas a seguir.

2.6.2. Divergências no horizonte estratégico e nas táticas adotadas: entre a negociação e a denúncia

Na busca do reconhecimento do vínculo de emprego, o SindimotoSP realizou denúncia das empresas-aplicativo nos planos político e jurídico por meio de uma greve e uma ação civil provocada no MPT. Segundo o vice-presidente do SindimotoSP, em 2016 a entidade mobilizou a categoria dos entregadores por aplicativos em uma greve contra as empresas e, após provocação no MPT, o SindimotoSP conseguiu mover uma ação civil contra a Loggi, a Rappi, a Uber, a Ifood e a 99: “[o MPT] ganhou da primeira em duas instâncias e perdeu com as outras três. E então recorreu contra a Rappi, a Uber, a Ifood e a 99. Tudo com relação ao reconhecimento do vínculo. Foi uma ação provocada por nós, mas em que o grande protagonista era o MP”.

Esta última frase revela duas coisas: (1) que as batalhas judiciais constituem uma estratégia prioritária da ação do SindimotoSP junto aos entregadores por aplicativos; e (2) expressa a confiança depositada por este sindicato nas instituições do aparelho do Estado burguês: o protagonista da luta é o MPT por ter avançado com uma denúncia, e não o sindicato que organizou a greve que serviu como estopim ao processo de denúncia, ou mesmo os próprios trabalhadores que ingressaram na ação paredista.

O STATTESP, por sua vez, não busca o reconhecimento do vínculo, e busca o judiciário com outras finalidades. Segundo Leandro Cruz, ao terem seus lucros aumentados por atuarem no país, as empresas-aplicativo deveriam conceder benefícios aos trabalhadores brasileiros: “Não estamos atrás de vínculo empregatício, isso é conversa do futuro. Do futuro. Hoje estamos atrás de direitos essenciais à vida humana, ao que os trabalhadores vivem no dia a dia. E infelizmente as empresas não pensam desse jeito”. Conforme aponta o dirigente, ao serem obrigadas a reconhecer o vínculo empregatício, as empresas-aplicativo poderiam deixar de atuar no país, deixando muitos trabalhadores que hoje ganham seus rendimentos por meio desta forma de ocupação totalmente

desamparados. Embora oriente seu posicionamento pelo ponto de vista patronal, o sindicato também fala na conquista de direitos. No entanto, são direitos diferentes dos garantidos pela CLT. Não seriam direitos garantidos pelo Estado, pela legislação, nem pela negociação de uma convenção coletiva que estabelece cláusulas a serem observadas pelas empresas, mas por um processo de negociação entre sindicato e empresas que atribui ao sindicato o papel de provedor de benefícios, passando ao largo do patamar mínimo de direitos legalmente existente.

Neste sentido, o STATTESP elaborou um projeto para a Uber e a 99 reivindicando que fossem realizadas certas ações para conceder benefícios aos trabalhadores por intermédio do sindicato, uma medida que consideram paliativa diante da constante negação em estabelecer o vínculo de emprego: “Disse a elas [empresas-aplicativo] que nós sabemos que elas não querem e nem vão fazer esforços para que haja vínculo, a CLT. Então que deixem a gente fazer [a prestação de serviços e benefícios]; deixem o sindicato fazer, porque isso cabe a nós”.

Percebe-se, portanto, que a análise conformista com relação à não regulação do trabalho por plataformas digitais pelo judiciário brasileiro é alinhada às táticas que são adotadas pelo STATTESP e a sua própria postura com relação às empresas-aplicativo, pois a entidade sindical elabora uma agenda¹¹⁹ que prevê benefícios para melhorar a qualidade de vida e de trabalho dos motoristas por aplicativos. Ao fazer isso, este sindicato acaba eximindo-se de pressionar as empresas-aplicativo e reforçando a posição das mesmas, que se negam a reconhecer o vínculo de emprego e a assumir os encargos legalmente devidos com o pagamento de direitos sociais e trabalhistas, pois a solução proposta pelo sindicato é que essas empresas concedam benefícios diretamente aos trabalhadores, em parceria ou de modo terceirizado com as entidades que os organizam.

Cabe desatacar algumas das propostas desta agenda elaborada pelo STATTESP e negociada diretamente com as empresas-aplicativo para assegurar alguns benefícios aos trabalhadores. A primeira delas é que a entidade sindical propõe que seja criado um curso de preparação e reciclagem para os motoristas por aplicativos. Conforme elucida o presidente do STATTESP, o motorista por aplicativos, quando comete uma infração, é afastado da plataforma sem nem ao menos saber o motivo, e essa realidade deveria ser

¹¹⁹ O presidente do STATTESP chama esse conjunto de propostas de “plataforma” — e, por vezes, de “projeto”, dando a entender que os “projetos” estão incluídos na “plataforma”. Optou-se por designá-la “agenda”, quando não estiver na citação direta, para evitar confusões com o conceito de plataforma que é utilizado nesta dissertação — um espaço virtual genérico, possibilitado pela internet, que media distintos interesses e, inclusive, a relação capital-trabalho.

alterada com a mediação do sindicato, diagnosticando e resolvendo o problema. Leandro Cruz exemplifica essa situação comparando o caso dos motoristas por aplicativos com os condutores de ônibus que, ao cometerem uma infração de trânsito ou profissional, são destinados a uma área disciplinar onde são apontados os erros durante o trabalho e o que deveria ser feito diante dessas situações, para, só depois de algumas aulas e um período suspenso, ser garantido o seu retorno ao posto de trabalho. O dirigente sindical aponta: “A empresa[-aplicativo] não quer se responsabilizar por isso para não criar vínculo, mas nós, como sindicato, podemos fazer isso”; e acrescenta: “Podemos apresentar a etiqueta, a ética e os bons modos no trabalho, além da melhor forma de cuidar do veículo para minimizar custos no dia a dia etc.”.

A principal proposta da agenda do STATTESP diz respeito ao reajuste das tarifas das corridas — uma das principais demandas dos motoristas por aplicativos, como vimos, justamente porque toca no plano mais imediato da vida desses trabalhadores, isto é, no valor auferido ao final da jornada. Conforme o presidente da entidade sindical, as tarifas das empresas-aplicativo, que são pagas aos motoristas por cada viagem que realizam, não são reajustadas desde que essas empresas chegaram ao Brasil: “Antes [o valor da tarifa paga aos motoristas era calculado] por porcentagem, depois passou a ser por minuto e depois quilometragem. Isso tudo beneficiando o cliente e não o trabalhador. Já são cinco anos sem reajuste”. Segundo o sindicalista, “infelizmente as empresas não vão mudar esse jeito de agir, ferindo o cliente de uma hora para a outra”, pois “as coisas já estão assim”, e o que se pode fazer é ofertar uma “resposta genérica e rápida”.

A forma “genérica e rápida” de promover o reajuste das tarifas concebida pelo STATTESP seria “chamar [as empresas-aplicativo] para negociação e propor que nenhuma empresa cobre menos do que duas vezes as tarifas de ônibus e, dali em diante, elas se viram para fidelizar o trabalhador”. Segundo o presidente do STATTESP: “Foi o que levamos para eles como proposta; e não tem outro cenário”. Diante dessa proposta, o preço mínimo das corridas, cobrada aos clientes pelas plataformas, seria fixo em cada cidade, com os motoristas por aplicativos ganhando necessariamente um valor que corresponde ao dobro do preço da passagem de ônibus. O lucro das empresas, por outro lado, seria o adicional sobre esse valor. A seguinte fala do sindicalista é elucidativa:

Quando falamos de as taxas serem duas passagens é muito importante. (...) O que não pode é o aplicativo disputar com o ônibus. A passagem do transporte coletivo é R\$ 4,40, a da viagem por aplicativo é um pouco mais cara. Quando entramos numa investida com os ônibus, criamos uma grande dificuldade. Porque estamos tirando o cliente dali, mesmo que ele pague um pouco mais caro. As empresas tem que entender que são um

modal de transporte diferenciado, mas se eles querem partir pra cima do que é o transporte coletivo, está prejudicando motorista de aplicativo na ponta.

Leandro Cruz afirma: “São os trabalhadores que deixam os cofres das empresas-aplicativo cheios, e não os clientes”. Ou seja, não é simplesmente o valor cobrado dos clientes que torna lucrativa a atuação das empresas-aplicativo no país, mas a forma com que exploram o trabalho: “O trabalhador fica com dívida com o carro, passa fome. Tá existindo uma discrepância entre a felicidade do cliente e a infelicidade do motorista”; e continua: “Se estivéssemos em um país, estado e município sérios, essas empresas seriam proibidas de atuar”.

A agenda de benefícios formulada pelo STATTESP para negociar com as empresas-aplicativo permite tecer as seguintes considerações: (1) que, para o sindicato, a atuação dessas empresas no território brasileiro poderia passar a ser menos danosa; (2) que os benefícios que melhoram as condições de vida e de trabalho dos motoristas por aplicativos não precisariam ser regulados pelo Estado, nem pela negociação de uma convenção coletiva — pois não se trata de reconhecer esses trabalhadores como assalariados formais —; e (3) que a atuação da entidade sindical seria ainda mais legitimada ao beneficiar os trabalhadores associados com uma ampla concessão de benefícios. Esses fatores se misturam num único movimento, onde o reconhecimento do vínculo de emprego por parte das empresas-aplicativo aos trabalhadores se torna um horizonte cada vez mais distante — e desnecessário —, dando ainda maior sentido à atuação do STATTESP como um parceiro das empresas-aplicativo. Conforme Leandro Cruz: “Se as plataformas [empresas-aplicativo] sentassem conosco para negociar, todos ganhariam muito. E tenho certeza que minimizaríamos muito o custo dos trabalhadores”. É uma perspectiva de ganha-ganha, em que o sindicato aparece como parceiro do capital.

O presidente do SindimotoSP, Gilberto Almeida dos Santos, por sua vez, em entrevista concedida e publicada pela Revista Rosa, comenta que não adiantaria apenas uma ou outra empresa-aplicativo reconhecer o vínculo existente com os entregadores, já que isso poderia ser considerado uma “concorrência desleal” entre essas empresas (SANTOS, 2021). Neste sentido, apreende-se que para a formalização dos entregadores acontecer de fato, todas as empresas-aplicativo devem estabelecer — ou ter estabelecido — o reconhecimento do vínculo empregatício ao mesmo tempo. O vice-presidente do sindicato, Gerson Cunha, ressalta essa ideia, apontando que as empresas-aplicativo “só

vão registrar [os trabalhadores] quando forem obrigadas” pelo Estado, sendo o reconhecimento “por livre e espontânea vontade [destas empresas], uma ilusão”.

Na entrevista supracitada, o presidente do SindimotoSP comenta que “uma dessas grandes empresas de entrega de alimentos já procurou o sindicato para registrar um montante de 45% a 60% dos entregadores”, mas que esse registro não necessariamente seria na forma de um contrato direto, podendo, assim, ser realizado de forma terceirizada (SANTOS, 2021). Indagado sobre essa situação, e indo na mesma direção argumentativa, o vice-presidente do SindimotoSP comenta que uma possível forma das empresas-aplicativo reconhecerem o vínculo empregatício seria por meio da “flexibilização das convenções coletivas”. Para Gerson Cunha: “É melhor o trabalhador por aplicativo ser contratado por uma jornada intermitente do que não ser”. Ainda sobre a contratação via terceirização, o sindicalista comenta que essa situação poderia gerar “um mínimo de segurança” aos trabalhadores por conta da corresponsabilidade das empresas:

Por exemplo, se uma empresa *express* é contratada como prestadora de serviços terceirizados de entrega de um restaurante e ela tem o seu contrato encerrado, perde suas garantias ou estabilidade financeira, o trabalhador, ao entrar na Justiça, para não ficar à deriva, pode ter os seus direitos assegurados financeiramente pelo restaurante [contratante da empresa *express*]. Isso poderia ser aplicado às empresas-aplicativo.

Vislumbra-se aqui, portanto, a possibilidade de uma formalização rebaixada e flexibilizada, seja por meio da contratação como terceirizados por empresas *express* que prestam serviços às empresas-aplicativo, ou por meio da contratação direta pelas empresas-aplicativo, mas com contratos precários como, por exemplo, a admissão da jornada intermitente. A ideia de que essas modalidades de contratação são melhores para os trabalhadores do que a total ausência de direitos, à primeira vista, parece compor um discurso combativo e alinhado aos interesses dos trabalhadores quanto à defesa de uma melhor qualidade de vida e trabalho. Todavia, esse discurso se sustenta nos interesses empresariais de conceder alguns poucos benefícios em troca da exploração dos trabalhadores para garantir o máximo lucro. Quando o sindicato se orienta por essa lógica no presente, condena a luta política do futuro a permanecer rebaixada. Trata-se de uma estratégia apresentada como a política do possível, mas que restringe os horizontes do que poderia ser possível.

Evidentemente há um posicionamento concreto das empresas-aplicativo que se recusam a reconhecer o vínculo de emprego, ou seja, as peças mais fortes desse jogo não querem se mover; porém, esse jogo poderia ser diferente se as ações do poder público, que não apenas é um dos jogadores, mas é quem também forja as regras do jogo, fossem

no sentido da obrigatoriedade do reconhecimento do vínculo de emprego e da garantia, sem qualquer tipo de rebaixamento, dos direitos sociais e trabalhistas aos trabalhadores.

Enquanto o SindimotoSP inclui em suas ações, mesmo que de modo esporádico, a pressão política e jurídica pelo reconhecimento do vínculo de emprego para os entregadores por aplicativos, e também faça denúncia pública neste sentido — sobretudo por meio de publicações em redes sociais e matérias no seu jornal e boletim informativo —, o STATTESP não recorre juridicamente e nem se manifesta publicamente em favor do reconhecimento do vínculo de emprego para os motoristas por aplicativos. A luta desta entidade sindical para ser reconhecida como representante oficial dos motoristas por aplicativos é no sentido de obter o monopólio da representação da categoria e, assim, ter a possibilidade de intermediar os benefícios e fornecer certos serviços, diferindo das expectativas e do horizonte estratégico adotado pelo SindimotoSP. No entanto, a entidade também admite um certo grau de rebaixamento de direitos. O próximo quadro resume esses pontos.

Quadro 5 – O SindimotoSP e o STATTESP diante do debate da regulação do trabalho por aplicativos		
	SindimotoSP	STATTESP
O que pensam sobre o vínculo do trabalho?	Há claro vínculo de subordinação entre as empresas-aplicativo e os trabalhadores que prestam os serviços.	
O que pensam sobre a possibilidade de regulação?	Otimista. É possível que o judiciário se sensibilize com a situação de precariedade desses trabalhadores, de modo geral, e reconheça o vínculo com as empresas-aplicativo.	Conformista. As empresas-aplicativo não irão reconhecer o vínculo de emprego, mas podem conceder benefícios direta ou indiretamente, por meio de parcerias com as entidades que organizam os trabalhadores.
Quais táticas são adotadas diante do que pensam a respeito da regulação?	Movido pela premissa de que o poder judiciário se sensibilizará com as precárias condições de trabalho dos entregadores, realiza ações que o pressionam pelo reconhecimento do vínculo de emprego com os entregadores por aplicativos, denunciando as condições de precariedade. Mas não se opõe à possibilidade do contrato de trabalho ser intermitente ou terceirizado.	Elabora uma agenda contendo benefícios que melhoram a qualidade de vida e trabalho dos motoristas por aplicativos, e estabelece diálogo e pressão para que as empresas-aplicativo cumpram com a agenda ou, sobretudo, que transfiram essas responsabilidades às entidades dos trabalhadores, como a oferta de previdência privada, os seguros de vida e automóvel etc.

<p>Qual o horizonte?</p>	<p>Após o reconhecimento do vínculo de emprego, pelo qual nutrem expectativas, passarão a representar os entregadores por aplicativos, agora CLT, de modo oficial, junto aos motoboys formais e autônomos filiados. Isso não lhe impede de aceitar formas precárias de formalização, como contratos terceirizados e intermitentes.</p>	<p>Sem a formalização dos motoristas por aplicativos, mas com a posse da carta sindical, a entidade passa a exclusivamente mediar benefícios e a fornecer serviços para essa categoria de trabalhadores informais.</p>
---------------------------------	--	--

Sistematização elaborada a partir das entrevistas com dirigentes do SindimotoSP e do STATTESP (2021). Elaboração própria (2022).

Conforme se nota, nem a formalização dos trabalhadores por aplicativos por meio do registro em carteira de trabalho, nem as modalidades de acesso aos direitos sociais e trabalhistas, são consenso neste campo sindical. É importante destacar que tampouco o são entre os próprios trabalhadores. Em diálogo com os motoristas e os entregadores por aplicativos, percebe-se que as formas de se compreender a regulação desse tipo de trabalho é muito variável, e não necessariamente envolvem a CLT. Além disso, a própria concepção de direito é flutuante, se confundindo, assim como no caso dos sindicalistas, com a ideia de benefícios, que poderiam passar a ser “concedidos” diretamente pelas empresas-aplicativo.

O motorista por aplicativos Emerson, citado anteriormente, comenta: “Sempre quis a regulamentação, porque teríamos respaldos jurídicos. Sem a regulamentação, os apps fazem o que querem. Hoje, os apps ficam com até 50% dos valores das corridas”. Embora argumente em defesa da regulamentação do trabalho por aplicativos, para esse trabalhador isto não deveria se dar com o vínculo de emprego, via CLT, mas com normas estabelecidas para prestação de serviços, um contrato formal, entre as empresas-aplicativo e os trabalhadores, na condição de autônomos: “Não acho correto o vínculo trabalhista, mas acho que como autônomo o motorista poderia ter mais direitos e não somente obrigações. Porque só temos obrigações a cumprir, e para mim, autônomo tem que ter o direito a escolha, e não imposições”.

No mesmo sentido que o depoimento anterior, Lucas¹²⁰, entregador por aplicativos e ativista do movimento Apagão dos Apps, defende que o trabalho por aplicativos seja executado de forma autônoma, e que as empresas-aplicativo concedam aumento no valor

¹²⁰ Contatado em setembro de 2021 por meio das interações num grupo em plataforma de comunicação.

das tarifas. Segundo esse trabalhador, as empresas-aplicativo deveriam contribuir com maiores impostos, e serem obrigadas a estabelecer um número máximo de trabalhadores em expediente: “Antes eles [empresas-aplicativo] controlavam o contingente que teria na rua. E hoje eles colocam todo mundo na rua. Não tem entrega para todos. Mas porque eles fazem isso? Porque não tem regulamentação. Eles mandam todos os entregadores pra [trabalhar na] rua; e todos os gastos são dos entregadores”; e complementa: “Tem dias que eu vou pra rua e eu só tenho gastos!”.

Na contramão, João¹²¹, que há muitos anos trabalha no setor de motofrete e há dois anos trabalha exclusivamente como entregador por aplicativos, comenta: “Hoje em dia trabalho sem registro na carteira. Mas se aparecer algum trabalho registrado eu trabalho sim. Registrado é bem melhor no meu ponto de vista. Estou só esperando uma oportunidade para trabalhar registrado novamente”.

*

Neste capítulo, vimos que o SindimotoSP e o STATTESP tratam o reconhecimento do vínculo de emprego como um “vir a ser” — um horizonte estratégico que se pauta numa luta a ser travada no futuro, e não no presente. Todavia, existem particularidades entre esses dois casos. Nas palavras do vice-presidente do SindimotoSP, o não reconhecimento do vínculo “não perdurará por muitos anos”, enquanto para o presidente do STATTESP, o reconhecimento é uma “conversa do futuro”.

Isso faz com que haja diferenças no posicionamento, nas demandas e nas formas de atuação das duas entidades. O SindimotoSP confia nas instituições públicas que, sensibilizadas pela situação de precariedade vivenciada cotidianamente pelos trabalhadores por aplicativos, pressionarão as empresas-aplicativo pelo reconhecimento do vínculo de emprego. Mas, para isso, é importante que haja mobilização e denúncia no plano político, embora as lutas travadas junto aos trabalhadores sejam subordinadas à atuação junto às instituições estatais, especialmente o judiciário. O STATTESP, por outro lado, não espera que haja o reconhecimento do vínculo de emprego, pois parte da concepção de que a resistência das empresas-aplicativo em adotar o regime de trabalho formal é maior do que a capacidade das instituições públicas ou dos próprios trabalhadores de alterar essa realidade. Além disso, pressupõe que essas empresas podem abandonar o país ao serem pressionadas pelo reconhecimento do vínculo de emprego,

¹²¹ Contatado em setembro de 2021 por meio das interações num grupo em plataforma de comunicação.

prejudicando todos os trabalhadores que hoje dependem das plataformas digitais para sobreviverem. Neste sentido, embora denuncie as condições precárias do trabalho como uma forma de pressão e demonstração de força, o sindicato busca firmar parcerias com as empresas-aplicativo para que concedam aos trabalhadores benefícios previstos em uma agenda elaborada pela própria entidade sindical.

CAPÍTULO 3. Os sindicatos e os trabalhadores por aplicativos na pandemia

Com foco no contexto da pandemia de Covid-19, este capítulo dá continuidade às discussões acerca da precarização social do trabalho, das características do trabalho subordinado às plataformas digitais e da ação das entidades sindicais que buscam organizar os trabalhadores por aplicativos em São Paulo. Para tal, são desenvolvidas três seções: inicialmente, por meio da análise bibliográfica e documental, são apresentados alguns dados e informações a respeito dos impactos da pandemia no agravamento das condições de precariedade dos entregadores e dos motoristas por aplicativos (3.1); em seguida, sob amparo das entrevistas realizadas com dirigentes do SindimotoSP e do STATTESP, bem como da análise de documentos disponibilizados por ambas as organizações em seus sites oficiais e páginas em redes sociais, são levantadas informações a respeito das principais ações que foram tomadas no sentido de atender aos interesses e necessidades dos entregadores e dos motoristas por aplicativos de São Paulo durante a pandemia (3.2); por fim, contando com a análise bibliográfica, documental e de conteúdos audiovisuais disponibilizados na internet, bem como a realização da pesquisa de campo e entrevistas com os dirigentes sindicais, são apresentadas as formas de mobilização e luta dessas categorias de trabalhadores que, adianta-se, apresentam velhos e novos elementos no repertório da ação coletiva (3.3). Alguns trechos de entrevistas realizadas com entregadores e motoristas por aplicativos — mapeados e contatados por meio de páginas em redes sociais e grupos em plataformas de comunicação — elucidam alguns dos principais aspectos do agravamento da precarização do trabalho, bem como a relação desses trabalhadores com as entidades que buscam organizá-los e, ainda, com as lutas dessas categorias — que por muitas vezes são articuladas por fora dos sindicatos.

3.1. A pandemia e a precarização social do trabalho

As pessoas mais pobres, que enfrentam outras emergências além das sanitárias, estão impedidas de cumprir as regras de distanciamento social. A primeira morte por COVID-19 no Brasil foi da diarista Rosana Aparecida Urbano, moradora de um bairro pobre da periferia de São Paulo, Cidade Tiradentes; a primeira vítima do Rio de Janeiro era doméstica e pegou coronavírus da patroa no Leblon (...). Não há somente um vírus a ser combatido, mas sim uma realidade cruel que eleva a letalidade desse vírus para as populações mais vulneráveis (INFORMASUS, s/d).

Embora esta dissertação não trate das empregadas domésticas, muitas semelhanças podem ser encontradas entre essa categoria e os trabalhadores informais ou os formais tipicamente precarizados, de modo geral, e os trabalhadores por aplicativos, em específico. O trecho de notícia disposto anteriormente nos permite realizar duas importantes considerações a respeito da pandemia da Covid-19 no Brasil. Primeiramente, pode-se afirmar que se as regras de distanciamento social adotadas no país não conseguiram cumprir com o objetivo de salvar vidas, por conta da ausência de outras importantes políticas de acesso à renda e sobrevivência, foi justamente a parcela mais precarizada da sociedade brasileira, isto é, os trabalhadores às margens ou fora da legislação social e trabalhista, em consequência, que mais foi exposta aos riscos de contágio e óbito causados pela Covid-19.

Conforme a Organização Mundial da Saúde (OMS), desde o primeiro óbito causado pela Covid-19 até o fim de 2021, foram registrados mais de 22 milhões de casos de infecção e 610 mil mortes no Brasil¹²². Embora tenha sido um dos primeiros estados da federação a avançar com a vacinação em massa, São Paulo foi considerado o epicentro da doença no país, ao liderar o ranking de contágios e mortes durante todo o período — registrando mais de 4,4 milhões de casos, com cerca de 153 mil mortes. Em termos percentuais, o estado de São Paulo correspondeu a aproximadamente 20% dos casos de contágio, e cerca de 25% dos óbitos no Brasil.

Segundo o DIEESE, além dos impactos diretos na saúde pública, a pandemia também se desdobra nas áreas social e econômica. Neste sentido, destaca-se não apenas o aumento de brasileiros na extrema pobreza, por um lado, e dos chamados “super-ricos”, por outro, indicando o aprofundamento da histórica desigualdade social do país (DIEESE, 2021c), como também a diminuição do crescimento econômico, mensurado pelo PIB, o comportamento dos preços e o custo da alimentação, o reajuste salarial abaixo da inflação, os níveis de ocupação e a empregabilidade, dentre outros aspectos (DIEESE, 2021b). A título de ilustração, os dados do Índice de Condição de Trabalho (ICT), mensurado pelo DIEESE no terceiro trimestre de 2020, apontavam que logo no início da pandemia houve deterioração do mercado de trabalho brasileiro¹²³:

¹²² Conferir os dados sobre os casos de óbito e contágio do coronavírus no Brasil em News Google (s/d).

¹²³ O ICT é composto por três dimensões que buscam sintetizar a situação do trabalho no Brasil, variando entre 0 e 1, sendo elas a inserção ocupacional, a desocupação e o rendimento salarial dos trabalhadores. A publicação do terceiro trimestre de 2020 foi a primeira desde a chegada da Covid-19 no Brasil, num momento em que os brasileiros apresentaram maior busca por emprego, sucedendo o período em que foram adotadas certas políticas de isolamento social pelos governos estaduais.

O abrandamento das restrições às atividades econômicas ao longo do terceiro trimestre, apesar da continuidade da pandemia, não produziu os efeitos desejados sobre o mercado de trabalho. O número de pessoas ocupadas diminuiu na passagem do segundo para o terceiro trimestre de 2020 e o rendimento médio aumentou, o que sugere que foram fechados postos de trabalho com menores rendimentos. Observou-se, ainda, aumento no número de pessoas à procura de trabalho, engrossando as fileiras do desemprego. O ICT-DIEESE sintetizou esse movimento mostrando a piora do índice no período (DIEESE, 2020).

De fato, a pandemia levou ao retorno de muitas famílias a uma situação de vulnerabilidade. Como declarou Gerson Cunha, vice-presidente do SindimotoSP: “Fazia muito tempo que eu não via ninguém na rua pedindo comida, passando fome”.

Em publicação que sistematiza as propostas de movimentos sociais e organizações políticas brasileiras para enfrentar a crise sanitária¹²⁴, logo em seu início, em março de 2020, Campos (2020) destaca cinco temas, que exigem o redimensionamento do papel do Estado para a valorização do trabalho, da renda e da vida: (1) a proteção ao emprego e a valorização do trabalho; (2) a garantia de negociação coletiva; (3) a proteção da renda, de forma direta e indireta; (4) a saúde, a segurança e as condições de trabalho; e (5) o fortalecimento do setor público para promover proteção à vida.

À despeito dessas propostas e de muitas outras que surgiram, bem como da própria pressão nos mais variados espaços e por diferentes setores da sociedade civil, o governo brasileiro, diretamente na figura do presidente Jair Bolsonaro, passou os dois primeiros anos da pandemia¹²⁵ negando as orientações das instituições científicas quanto às medidas eficazes de combate ao coronavírus — ignorando, assim, a própria gravidade da crise sanitária — ao mesmo tempo em que deu continuidade à agenda de retirada de direitos sociais e trabalhistas, adotando medidas econômicas que não apenas sucateiam os serviços públicos, como não priorizam o direito à saúde.

Em nota elaborada pelo Centro de Estudos Sindicais e de Economia do Trabalho (CESIT), é salientado que a dicotomia “morrer de vírus” ou “morrer de fome”, ou, em outras palavras, a oposição da preservação da vida ou a preservação da economia — muito presente nos discursos do governo e do patronato —, é falsa. Segundo o CESIT (2020),

¹²⁴ São elas: o Ministério Público do Trabalho (MPT), Associação Juízes Pela Democracia (AJD), União Nacional dos Estudantes (UNE), Marcha Mundial das Mulheres (MMM), Movimento dos Atingidos por Barragens (MAB) e as centrais sindicais brasileiras, sendo elas: CUT, FS, UGT, NCST, CSB, já mencionadas, além da Central dos Trabalhadores e Trabalhadoras do Brasil (CTB), Central Geral dos Trabalhadores do Brasil (CGTB), Central Sindical e Popular (CSP) - Conlutas, Intersindical - Central da Classe Trabalhadora, e Intersindical - Instrumento de Luta e Organização da Classe Trabalhadora.

¹²⁵ Até o momento, em janeiro de 2022, a pandemia de Covid-19 ainda continua se alastrando, iniciando-se uma nova onda de contaminação, decorrente da variante Ômicron. Para mais informações, conferir em: <<https://www.who.int/news/item/28-11-2021-update-on-omicron>>. Acesso: 17 jan. 2022.

afirmações neste sentido têm por objetivo “estabelecer garantias aos interesses dos grandes capitais em detrimento dos custos sociais e das vidas a serem sacrificadas”; em sentido oposto, a realidade atual

exige o fortalecimento e alargamento da tela de proteção social para todos os trabalhadores e trabalhadoras brasileiras não somente como instrumento de melhoria das condições de trabalho e acesso à seguridade, mas como garantia do direito à vida. A negação ou minimização dessa crise, o desrespeito às diretrizes e recomendações da OMS, a não adoção de medidas emergenciais e urgentes e a não efetivação das já aprovadas que garantam trabalho e renda, põe em risco a saúde dos brasileiros e de sua economia, demonstrando flagrante descumprimento do dever do Estado de concretizar o direito à vida (CESIT, 2020, p. 19).

Por conta dos impactos mais gerais da pandemia da Covid-19, muitos estudos foram realizados sobre o agravamento da precarização social do trabalho, sobretudo com relação às condições de trabalho dos entregadores e dos motoristas por aplicativos — categorias que tiveram negadas as possibilidades de desfrutar do direito de isolamento social não apenas devido à natureza da atividade que realizam, considerada essencial, mas também em decorrência do caráter informal e precário desse tipo de trabalho. Ao mesmo tempo, essas categorias aumentaram consideravelmente durante esse período, em decorrência do crescimento do desemprego.

A título de ilustração, as pesquisas de Abílio *et al.* (2020) e de Filgueiras e Lima (2020) apontam que a categoria dos entregadores por aplicativos — considerando *bikers* e motofretistas — teve um aumento no tempo de trabalho durante o período de pandemia e recebeu menor remuneração e bonificação das empresas-aplicativo. Conforme ressaltam Abílio *et al.* (2020) por meio da aplicação de questionário online e do acompanhamento de grupos de entregadores por aplicativos em plataformas de comunicação e redes sociais, a hipótese levantada pelos próprios trabalhadores para explicar essa situação é que o aumento da jornada de trabalho “está relacionado à contratação de grande número de novos entregadores durante a pandemia, o que gerou uma oferta maior de entregadores disponíveis, provocando, como consequência, a redução das chamadas para entregas” (ABÍLIO *et al.*, 2020, p.11). Neste sentido, para manter a remuneração, os entregadores passaram a estender suas jornadas de trabalho e, associado a isso, “houve redução de períodos com tarifas dinâmicas e redução de oferta de prêmios” (*idem*).

A contradição entre o fato de se trabalhar mais tempo e receber menor remuneração, somada à ausência de distribuição de equipamentos de proteção, sejam eles relacionados aos acidentes de trabalho em geral ou à exposição ao vírus em específico,

apontam para duas importantes considerações: (1) jornadas de trabalho mais longas acarretam maior tempo de exposição aos acidentes de trabalho e ao risco de contágio pelo vírus; (2) apesar dos rendimentos rebaixados, os trabalhadores devem, além de suprir todas as necessidades básicas de suas famílias, investir na compra de seus próprios equipamentos de proteção e segurança para a execução de seus trabalhos, já que os mesmos não são garantidos pelas empresas.

O relatório de Filgueiras e Lima (2020) aponta que cerca de três a cada quatro entregadores por aplicativos — 75,5% dos entrevistados — relataram ter recebido pelo menos um material de proteção contra a Covid-19, como álcool gel, máscaras e equipamentos de proteção individual (EPIs). Neste sentido, pode-se afirmar que, se por um lado, nem todos os trabalhadores por aplicativos recebem equipamentos de proteção contra a Covid-19, por outro, mesmo aqueles que recebem algum equipamento devem investir na compra de outros equipamentos, uma vez que não são fornecidos todos os acessórios necessários, e que o próprio fornecimento não é contínuo. Na pesquisa de Abílio *et al.* (2020), a maioria dos entregadores entrevistados — 57,7% — afirmou não ter recebido nenhum apoio das empresas-aplicativo para diminuir os riscos de contaminação durante o trabalho, enquanto outra parcela — 42,3% — disse ter recebido insumos de proteção ou orientações sobre como trabalhar de forma mais segura.

Conforme a pesquisa de Abílio *et al.* (2020), as medidas adotadas pelas empresas-aplicativo se concentraram no oferecimento de orientações a respeito das melhores condutas a serem adotadas pelos trabalhadores para evitar o contágio pelo coronavírus. A conclusão das autoras e dos autores é que as medidas de proteção fornecidas pelas empresas-aplicativo impactam na sensação dos trabalhadores quanto ao risco de contaminação com a Covid-19: “Entre os que têm medo de se contaminar [83,2% dos entregadores por aplicativos entrevistados], 39,5% recebeu alguma medida e 60,5% não recebeu nada. Entre os que não têm medo, 56% recebeu medidas de proteção do aplicativo e 44% não recebeu qualquer delas” (ABÍLIO *et al.*, 2020, p. 15).

Com base nas entrevistas realizadas pela PNAD-Covid-19, publicadas em um relatório do IPEA por Lapa (2021), é possível ter uma dimensão não apenas dos impactos do coronavírus na saúde dos trabalhadores por aplicativos, mas do conjunto de trabalhadores que realizam entregas de mercadorias e transporte de passageiros de modo informal. Ao final da série histórica, compreendida entre agosto e novembro de 2020, a pesquisa apontou que dos 464.799 entregadores informais entrevistados, incluindo os entregadores por aplicativos, 72.223 foram testados, isto é, cerca de 11% dos

trabalhadores. Deste número, 4,44% testou positivo, um total de 11.137 trabalhadores. No caso dos motoristas sem carteira de trabalho assinada, foram testados 198.743, um percentual de 15,63% de um universo de 1.271.219 trabalhadores entrevistados. Deste número, 3,32% testou positivo para a Covid-19, um total de 42.263. O autor do relatório sintetiza que a média nacional, ao final da série histórica, foi de 3,06% de testes positivos, e, neste sentido, chama atenção o caso dos entregadores, que devido à natureza e a importância do trabalho durante o período, “realmente se mostrou como um elemento que elevou a média de infectados” (LAPA, 2021, p. 15).

Com relação às condições materiais dos entregadores e dos motoristas informais, incluindo os trabalhadores por aplicativos, durante a pandemia, duas importantes considerações são realizadas por Lapa (2021). A primeira é que, durante a série histórica da PNAD-Covid, a média de acesso ao auxílio emergencial¹²⁶ de ambas as categorias é bastante próxima entre si, e não é muito superior aos demais trabalhadores informais¹²⁷; além disso, houve crescente endividamento dos trabalhadores, com destaque para a situação dos entregadores, cujo percentual de endividamento dobrou no período correspondente ao mês de maio a novembro.

3.1.1. Trabalhadores essenciais?

Com as variadas e inconstantes medidas de distanciamento social, incentivadas ou negadas pelos diferentes níveis de governo, bem como a adoção do trabalho remoto por empresas e repartições públicas por um lado, e o aumento do desemprego e a facilidade de ingresso no serviço sob demanda por meio de aplicativos por outro, os entregadores e

¹²⁶ Diante dos impactos da crise sanitária na economia, em abril de 2020 o Congresso Nacional aprovou a lei 13.982, que previa o benefício de R\$ 600,00 para garantir renda mínima aos trabalhadores em situação de maior vulnerabilidade. Ao se enquadrarem em alguns critérios econômicos específicos, poderiam ter direito ao benefício os trabalhadores adultos e sem emprego formal — portanto, também incluso os MEIs e os contribuintes individuais do INSS (GOVERNO FEDERAL, s/d). Importante destacar que no ano seguinte, após a promulgação de uma medida provisória do governo Bolsonaro, essa política teve diminuído não apenas o seu valor, como também o número de pessoas atendidas, uma vez que apenas os trabalhadores que receberam as parcelas do benefício em 2020 poderiam receber as parcelas em 2021, ignorando, assim, os novos trabalhadores que ingressaram nas fileiras do desemprego. Em matéria publicada na Rede Brasil Atual (2021), é comentado que o governo federal “reduziu as parcelas do auxílio emergencial 2021 que será pago para trabalhadores informais e beneficiários do Bolsa Família” (REDE BRASIL ATUAL, 2021, s/p); e que o valor a ser recebido “dependerá da condição de cada família. Quem mora sozinho receberá R\$ 150. Famílias com duas pessoas ou mais e que não são chefiadas por mulheres receberão R\$ 250. As famílias chefiadas por mulheres terão direito a R\$ 375” (idem).

¹²⁷ Conforme se pode apreender a partir dos dados referentes ao mês de outubro de 2020, 64,89% dos entregadores e 64,10% dos motoristas em geral tiveram acesso ao auxílio emergencial, em comparação com 59,29% dos empregados do setor privado sem carteira de trabalho assinada. Isso sugere, portanto, que os entregadores não foram mais beneficiados do que as demais categorias de trabalhadores informais, apesar de sua condição de grande vulnerabilidade.

os motoristas por aplicativos ganharam destaque no debate público. Afinal, ambas as categorias vêm desempenhando um importante papel na garantia de conforto e segurança sanitária à parcela da sociedade que pôde, em diferentes momentos, desfrutar do direito ao isolamento social.

A publicidade feita pelas empresas-aplicativo para convencer seus clientes sobre a segurança de seus serviços e os cuidados supostamente adotados na prevenção e enfrentamento do coronavírus¹²⁸ contribuiu para que a situação dos trabalhadores por aplicativos ganhasse mais visibilidade. A título de ilustração, em vídeo institucional publicado em abril de 2020, sob o nome “Cuidando do que importa”, a empresa-aplicativo 99 afirma que doou R\$ 4 milhões para governos de todo o Brasil, que houve desinfecção de carros de “motoristas parceiros” com tecnologia que protege contra o coronavírus e, ainda, a criação de um fundo de U\$ 10 milhões¹²⁹ para ajudar motoristas e entregadores em tratamento (99, 2020). De modo similar, a Ifood, em vídeo institucional intitulado “Nossa entrega”, publicado em março de 2020, fala da criação de fundos de apoio financeiro aos entregadores e aos pequenos estabelecimentos, bem como da criação de uma “tecnologia” que permite a entrega sem contato físico — garantindo “a segurança do cliente e do entregador” por meio do pagamento das refeições pelo próprio aplicativo e a entrega na porta do domicílio (IFOOD, 2020).

A imagem positiva projetada sobre tais categorias, porém, não se reverteu em ganhos, nem em ações que as incluíssem entre os beneficiários dos auxílios sociais aprovados pelo governo federal, ou mesmo que as priorizassem no acesso às vacinas. Cabe, portanto, questionar quem é considerado um trabalhador essencial, ou mesmo os limites do que é o “trabalho essencial”. Por exemplo, não há dúvidas de que os trabalhadores dos setores de limpeza e saúde — que compõem a chamada “linha de frente” do enfrentamento à crise sanitária — realizam atividades essenciais. Contudo, não há a mesma certeza com relação aos dois casos analisados nesta dissertação, que tiveram que lutar para serem incluídos entre os grupos prioritários na vacinação. A Câmara dos Deputados estabeleceu prioridade aos entregadores e aos motoristas por aplicativos, dentre outras categorias de trabalhadores, apenas em 17 de junho de 2021¹³⁰.

¹²⁸ Veremos, no próximo item, os questionamentos feitos pelos dirigentes sindicais ao discurso empresarial.

¹²⁹ Cotando o preço do Dólar em Real na data em que o vídeo foi publicado, em 23 de abril de 2020, o valor correspondente ao suposto fundo de doações corresponderia a aproximadamente R\$ 54.461.000,00.

¹³⁰ Referente à aprovação da redação final da lei 1.011-B, de 2020, que altera a lei 14.124, sobre as regras para a compra de vacinas e para aplicação das doses (CÂMARA DOS DEPUTADOS, 2021b).

Ter sua importância socialmente reconhecida, portanto, não se traduz em direitos ou conquistas no plano político ou econômico. Conforme Abílio (2020d), “neste desgoverno pandêmico, estabelece-se nos arranjos cotidianos a linha divisória entre os que têm o privilégio de estar em casa e os que têm de estar na rua — uma linha que materializa as desigualdades da sociedade brasileira e suas formas de gestão” (ABÍLIO, 2020d, s/p). O caso do motorista por aplicativos Carlos é elucidativo:

No momento [trabalhar por aplicativos] é minha única renda, desde que larguei o serviço para cuidar da minha mãe. Eu comecei com a Uber em dezembro do ano passado [2020], tenho menos de um ano. Teve momentos da pandemia que foi difícil com poucas viagens. Sem nenhum evento, demanda muito baixa.

O motorista por aplicativos continua:

Tive que me virar pra fazer corridas a noite e no final de semana, onde tinha algumas "festas clandestinas". Era o único modo de conseguir algumas corridas para ganhar o mínimo. Graças a Deus as coisas estão voltando ao normal agora, mas com o valor do combustível está ficando difícil. Ainda mais com a Uber sacaneando os motoristas e nos deixando em risco ao não mostrar o "destino" quando [o cliente] solicita a viagem¹³¹. Mas vamos lutando né, não podemos parar!

Todos os fatores anteriormente mencionados se apresentam no caso de Carlos que é um, dentre os milhares de trabalhadores subordinados às plataformas digitais, explorado por essas grandes empresas globais e totalmente desprotegido pelo Estado brasileiro: o desemprego e falta de renda levando ao trabalho por aplicativos; a ilusão de que esse trabalho será uma forma fácil e rápida de conseguir dinheiro; a dependência de corridas incertas; as jornadas de trabalho que se sobrepõem ao tempo de descanso e lazer; os riscos de contágio durante a jornada de trabalho; a expectativa de que as coisas mudem; as políticas empresariais que promovem precarização... Seu depoimento expressa como se

¹³¹ Durante muitos anos, a interface do aplicativo Uber não mostrava o ponto de destino no momento em que os motoristas aceitavam as corridas, apenas após o ingresso do passageiro no veículo. Porém, em julho de 2020, depois de inúmeras reclamações dos trabalhadores quanto à insegurança nas jornadas de trabalho, a plataforma passou a informar o destino do passageiro destacando uma região colorida no mapa do aplicativo. No ano seguinte, em junho de 2021, houve mudança na plataforma, substituindo a região no mapa por uma mensagem com o endereço do destino do passageiro (MACHINE, 2021). Ao terem acesso ao destino dos passageiros, após aceitarem as corridas, muitos motoristas, diante do aumento do preço do combustível, passaram a recusá-las. Diante desta situação, a empresa-aplicativo Uber reagiu com a exclusão de mais de 15 mil trabalhadores alegando que “Comportamentos como a prática de cancelar diversas viagens em sequência e logo após terem sido aceitas prejudicam negativamente todos que usam a plataforma” (MARTINS, 2021, s/p). Segundo a empresa-aplicativo, as práticas de cancelamento das corridas “impedem que outros motoristas parceiros gerem renda atendendo as mesmas solicitações de viagens canceladas, e, por outro, deixam os usuários esperando mais tempo ou até desistindo da solicitação”; além disso, que o “abuso no cancelamento de viagens não tem nada a ver com a liberdade do motorista parceiro de recusar solicitações. Na Uber, o motorista é totalmente livre para decidir quais solicitações de viagem aceitar e quais recusar” (idem).

produz a “viração” (TELLES, 2006; ABÍLIO, 2017), isto é, as diversas formas que os trabalhadores concebem para tentar sobreviver e conquistar o sustento de suas famílias, algo que não é novo na realidade brasileira, mas que se reatualiza em tempo de trabalho subordinado às plataformas digitais.

Diante dos decretos e leis estaduais e municipais prevendo o distanciamento social e restringindo a aglomeração de pessoas nos mais variados espaços de interação social presenciais¹³², as ruas ficaram mais esvaziadas, e aqueles motoristas por aplicativos que já atuavam nesta ocupação antes da pandemia, deixaram de receber a quantidade de solicitações de corridas a que estavam habituados anteriormente. Por outro lado, diante do crescente desemprego, houve a migração de novos trabalhadores para essa forma de ocupação. Leandro Cruz, presidente do STATTESP, ressalta: “Na pandemia, nós [motoristas por aplicativos] fomos precarizados ainda mais. Para as empresas, quanto mais carro na rua melhor, e muitos trabalhadores têm tentado a sorte dessa forma predatória”.

Segundo o presidente do STATTESP, dado os baixos rendimentos diários, muitos dos trabalhadores que começaram a se ocupar com os aplicativos durante a pandemia, precisaram combinar outras formas de obtenção de renda para o sustento de suas famílias. O dirigente sindical comenta que, inclusive, soube de casos de trabalhadores que acabaram por abandonar essa forma de ocupação informal e altamente precarizada: “Muitos dos motoristas deixaram o aplicativo de lado; desistiram porque as contas não estavam fechando. O aumento do combustível e a falta de clientes fez o motorista desistir... É melhor ficar em casa do que ir pra rua”; e continua: “Agora, com a volta às aulas, com as coisas voltando ao normal, eles [os motoristas por aplicativos] têm mais vontade de ir pra rua. A pandemia devastou a nossa categoria. Muitos trabalhadores, cerca de 30%, tinham o carro alugado. E o resto não estava fechando a conta”.

Nesta direção, o motorista por aplicativos Carlos, citado anteriormente, comenta: “(...) Ainda mais agora que eles [empresas-aplicativo] tiraram o destino, muitos não estão indo trabalhar por causa disso”; e acrescenta: “Eu mesmo, ontem e hoje não fui por causa disso. Não posso aceitar uma corrida sem saber para onde eu vou. Se eu aceitar e depois cancelar, eles apenas me desligam do aplicativo”.

¹³² No caso do estado de São Paulo, se destaca o Decreto 64.881, de 22 de março de 2020, que trata das demandas da administração pública e do setor privado sobre as medidas de combate à Covid-19. As leis municipais aprovadas na capital paulista adaptavam as medidas sanitárias à realidade local, aprimorando-se conjuntamente às diversas deliberações estaduais inclusas neste decreto (SÃO PAULO, s/d).

Em mais um exemplo de “viração”, Leandro Cruz comenta que, durante a pandemia, muitos motoristas por aplicativos começaram a realizar entregas por conta da queda do número das corridas solicitadas por passageiros e que, para fazê-lo, não necessariamente migraram para a modalidade do motofrete. Conforme o dirigente sindical: “Muitos motoristas estão migrando para a entrega, para não ficar dependente só dos passageiros (...). Muitas lojas hoje contratam veículos para fazer entrega. Na verdade, é mais do mesmo”; e continua: “O que vemos é que as plataformas se negam a negociar com o trabalhador. Vai chegar uma hora que o trabalhador vai deixar de querer ir pra rua”.

O presidente do SindimotoSP, Gilberto Almeida dos Santos, diz acreditar que após a vacinação em escala nacional e a diminuição do número de casos de Covid-19, “muito provavelmente muitos dos trabalhadores que hoje trabalham por aplicativos, tentando ganhar um trocado, migrarão aos postos de serviços originais”:

A mão de obra dessas empresas vai diminuir. Vamos ter que construir alternativas plausíveis que fique bom pra aqueles que continuarem trabalhando nas plataformas, as empresas e os clientes que pagam a conta. Nos últimos doze meses, a gasolina subiu praticamente 50%, atingindo em cheio a vida do entregador. Não tem condições, porque as entregas só baixaram o valor e a gasolina só subiu, e as empresas simplesmente ignoraram e não têm parâmetro para fazer o mínimo de reajustes. E para fazer reajustes não tem jeito: vai ter que construir um instrumento, uma convenção coletiva de trabalho ou um acordo coletivo de trabalho. Eles [empresas proprietárias das plataformas digitais] vão ter que se organizar entre eles, e a regra que for para um vai ser pra todos (SANTOS, 2021).

Além da questão econômica, a vacinação constituiu uma grande preocupação presente no discurso dos dirigentes de ambas as categorias. O presidente do STATTESP comenta que, ao não priorizar os trabalhadores por aplicativos nas listas de vacinação e de recebimento das parcelas de auxílio emergencial, o governo federal “deixou um milhão de trabalhadores desamparados”. Nas palavras de Leandro Cruz: “O governo disse que tínhamos direito, e muita gente, inclusive, disse que era motorista para ingressar nas listas [de vacinação e auxílio emergencial], mas, de uma hora para outra, [o governo] baixou decreto dizendo que não tínhamos mais direito”; e aponta: “Nós, girando a economia e ajudando o Brasil, enfrentando a pandemia no olho do furacão, ficamos de fora”.

Nesta mesma direção, o vice-presidente do SindimotoSP ressalta que durante o surto epidemiológico da Influenza A (H1N1), entre os anos de 2009 e 2010¹³³, foram conquistadas 100 mil vacinas para os motoboys, e que agora, diante da crise da Covid-

¹³³ A Influenza A (H1N1), conhecida popularmente como gripe suína, é uma doença respiratória que provoca surtos regulares em porcos (AMARANTE, s/d).

19, nada foi realizado no sentido de proteger esta categoria, que continuou exercendo seu trabalho mesmo com os riscos de infecção viral. Gerson Cunha afirma que o SindimotoSP solicitou ao poder público que os motoboys fossem incluídos como categoria essencial para vacinação pois, durante o período de pandemia, “quem segurou tudo nas costas foram os motoboys e os caminhoneiros”: “Pedimos ao Ministério da Saúde, ao governo federal, estadual e também à prefeitura de São Paulo [que] como estávamos na linha de frente [deveríamos ser vacinados com prioridade]. Vimos que não somos heróis coisa nenhuma... Somos cobaias”.

Leandro Cruz, por sua vez, ressalta que os motoristas por aplicativos do Distrito Federal conseguiram, por meio do sindicato da categoria naquela localidade, prioridade na fila de vacinação: “No sindicato de Brasília, que é ligado a nós, conseguimos que os motoristas tivessem prioridade na vacinação. O poder público errou já na compra das vacinas, negou a pandemia”, ressalta o sindicalista, acrescentando: “Mas de nada adiantaria ganharmos na justiça que os motoristas tivessem vacinação se nem vacinação teve”. Com relação à possibilidade de compra de vacinas contra a Covid-19 pelo setor privado, Leandro Cruz diz acreditar que este procedimento deveria ter sido autorizado pelo governo às empresas multinacionais que atuam em solo brasileiro: “A Uber, a 99, a Coca-Cola, a GM, a Ford... São empresas que têm dinheiro para comprar vacinas. O governo tinha é que cuidar daqueles que não tem dinheiro para pagar”. A compra de vacinas por empresas privadas visando o fornecimento para seus próprios funcionários foi uma grande polêmica ao longo dos primeiros meses de 2021, quando o Congresso Nacional aprovou o texto substitutivo ao projeto de lei 948, de 2021 (CÂMARA DOS DEPUTADOS, 2021a), num contexto em que havia falta de insumos no setor público. Setores de oposição ao governo federal, incluindo parte do sindicalismo, criticaram a medida, afirmando que ela acabaria por criar uma “fila de exclusividade” àqueles que poderiam pagar pelo acesso à saúde — um direito constitucional que deve ser garantido à totalidade da população brasileira¹³⁴. Nesse sentido, a fala do dirigente vai na contramão da garantia de um direito universal, aceitando condições diferentes não para os setores considerados essenciais, mas sim para aqueles melhor posicionados no mercado, cujos empregadores podem pagar.

¹³⁴ Diversas organizações sociais, parlamentares progressistas, partidos de esquerda e entidades sindicais se manifestaram contra o projeto de lei da compra de vacinas pelo setor privado, o apelidando de “projeto de lei fura-fila”. Em nota assinada pela Confederação Nacional dos Trabalhadores em Seguridade Social, filiada à CUT, por exemplo, a entidade aponta sua posição contrária ao projeto, afirmando se tratar da falsa dicotomia da preservação da vida *versus* preservação da economia (CUT, 2021).

3.2. As ações do SindimotoSP e do STATTESP durante a pandemia¹³⁵

Durante a pandemia da Covid-19, o STATTESP entrou com processos judiciais contra a Uber e a 99, solicitando que ambas as empresas-aplicativo reembolsassem os trabalhadores que compraram materiais de proteção para evitar os riscos de contágio da doença — como as cortinas acrílicas para o interior dos veículos; frascos de álcool gel para higienização das mãos dos trabalhadores e dos próprios clientes; e EPIs. Conforme o presidente do STATTESP: “Estamos numa batalha judicial muito grande, onde não há controle. As empresas dizem que doam mil kits numa semana e na outra semana mais mil, e nós não sabemos se isso é verdade”. Segundo Leandro Cruz, por meio de provocações ao MPT, o STATTESP tem conseguido vitórias com as demandas dos motoristas por aplicativos: “ganhamos todas as reivindicações. Os advogados das empresas estão muito bravos; não querem abrir a mala e mostrar os números”.

Leandro Cruz comenta que entrou em contato com a empresa-aplicativo Uber após a morte de dois motoristas durante o ano de 2021 em decorrência do coronavírus, e que a empresa-aplicativo, após muita insistência, informou ao dirigente sindical sobre a possibilidade do uso de um convênio com serviços funerários: “[A Uber] falou de um convênio com serviços funerários. Mas o que precisamos é de benefícios enquanto esses trabalhadores estão vivos!”.

Nesta mesma direção, o vice-presidente do SindimotoSP comenta que as empresas-aplicativo não se prontificaram em atender as demandas dos entregadores com relação aos equipamentos apropriados para a prestação de serviços, e que o sindicato também recorreu à justiça. Conforme Gerson Cunha: “Os aplicativos não tiveram nenhum interesse em distribuir coisas referentes à Covid-19”; e continua: “O MP entrou com um número entre 28 a 34 ações públicas [até março de 2021] contra essas empresas, e a única que aceitou foi a Rappi, fazendo alguns reajustes de conduta. As demais recorreram”.

O presidente do SindimotoSP, Gilberto Almeida dos Santos, comenta que as empresas-aplicativo passaram a conceder benefícios relacionados à Covid-19 após as pressões do MPT, da imprensa, dos movimentos dos entregadores e da atuação sindical:

As empresas se organizaram e deram materiais de proteção de forma pontual, e não coletiva. Ao meu ver, mais para cumprir uma performance do que atender as demandas da categoria. Os trabalhadores têm medo de

¹³⁵ Há, evidentemente, uma limitação temporal na construção desta seção no que se refere à análise das ações realizadas no período da pandemia, uma vez que a escrita e a defesa da dissertação estão circunscritas a este período. Todas as informações referentes ao contexto da crise sanitária se referem até o mês de dezembro de 2021, no caso dos dados secundários, e o mês de outubro de 2021, no caso dos dados primários, quando foram realizadas as últimas entrevistas com dirigentes do STATTESP e do SindimotoSP.

pegar a Covid-19, mas menos do que no início da pandemia. Parece até bizarro, mas no nosso meio vemos que parte dos trabalhadores tratam a doença como uma coisa corriqueira. Parte não pegou, parte pegou e tirou de letra, e tão aí tentando sobreviver (SANTOS, 2021).

O aumento das taxas de entrega, o seguro de vida e o fornecimento de álcool gel e máscaras de proteção individual são, segundo o vice-presidente do SindimotoSP, as principais demandas dos entregadores por aplicativos no que se refere à crise sanitária. Conforme Gerson Cunha: “os trabalhadores por aplicativos pedem tudo o que a CLT oferece [aos formalizados], mas, mesmo assim, não querem o vínculo trabalhista. Eles querem o aumento da taxa e álcool gel, coisas referentes à segurança, mas não o registro”.

Segundo o vice-presidente do SindimotoSP, a entidade não realizou assembleias presenciais ou virtuais junto aos trabalhadores da base durante o período de pandemia, porém, convocou a base da categoria, com foco nos entregadores por aplicativos — por meio de boletins, notícias em redes sociais e mensagens nos grupos em plataformas de comunicação —, para participação de manifestações e greves.

Durante o período de pandemia, o SindimotoSP continuou prestando seus serviços assistenciais e passou a realizar algumas ações de solidariedade, como a distribuição de máscaras e de álcool gel aos motoboys formais e informais filiados ao sindicato. Todas as ações, conforme ressalta seu vice-presidente, foram divulgadas previamente por meio dos grupos da categoria nas plataformas de comunicação, indicando, ainda, os protocolos sanitários que seriam adotados: “No dia da distribuição, os motoboys paravam as motos de forma distanciada, e nós conseguíamos garantir a distribuição sem aglomerações”.

No que tange às informações e diálogo direto com a base, no caso do SindimotoSP o site oficial e as redes sociais do sindicato fornecem informações com relação aos cuidados necessários que os trabalhadores devem ter para evitar o contágio do coronavírus e, assim, preservarem suas vidas durante a jornada de trabalho. No caso do STATTESP, o sindicato realiza publicações no site oficial e em suas redes sociais sobre a precarização do trabalho no contexto de pandemia, divulga notícias sobre a Covid-19 e, o mais interessante, criou e divulgou uma enquete, formulada pela própria entidade sindical, para que os trabalhadores votassem se acreditavam na necessidade da inclusão da própria categoria na fila de vacinação prioritária.

Conforme Leandro Cruz, o STATTESP também continuou prestando serviços e realizou ações de solidariedade, entregando cestas básicas aos motoristas por aplicativos em maior situação de vulnerabilidade, sobretudo aqueles que tiveram que devolver os veículos alugados: “o que temos feito pelos trabalhadores ainda parece muito pouco.

Entregamos mil cestas básicas no ano passado [2020]”. O dirigente sindical acrescenta que, atualmente, cerca de 30% dos motoristas por aplicativos paulistanos trabalham com veículos alugados.

Além de entregar cestas básicas e de convocar os trabalhadores da base para participar de assembleia presencial, manifestação e greve em defesa da categoria, o STATTESP também tem entrado com ações judiciais em defesa dos trabalhadores contra as empresas-aplicativo, sobretudo com relação ao notável aumento dos casos de bloqueio dos trabalhadores nas plataformas em meio ao contexto de crise sanitária. O presidente do sindicato comenta que foram conquistados dois processos contra as empresas-aplicativo durante a pandemia visando a garantia de EPIs aos trabalhadores e o acesso a benefícios financeiros, uma espécie de auxílio doença, aos motoristas por aplicativos que fossem infectados pelo coronavírus: “As plataformas tiveram que se organizar para dar os equipamentos aos trabalhadores. E também tiveram que pagar uns R\$ 2 mil ou R\$ 3 mil aos trabalhadores que ficassem doentes”. A tabela a seguir resume as ações que foram adotadas por ambos os sindicatos com relação ao contexto da crise sanitária:

Quadro 6 – Ações realizadas pelo SindimotoSP e pelo STATTESP com relação à pandemia da Covid-19		
	SindimotoSP	STATTESP
Prestação de serviços	Continuidade da prestação de serviços ¹³⁶ , com exceção das colônias de férias por conta das medidas sanitárias e de distanciamento social.	
Iniciativas de solidariedade junto à categoria	Distribuição de kits de higiene, com máscaras e álcool gel, para os trabalhadores filiados ao sindicato — tanto os formais quanto os informais.	Distribuição de cestas básicas para os trabalhadores da base, sobretudo aqueles em maior situação de vulnerabilidade, mapeados pelo sindicato — critério estabelecido: atraso do pagamento das parcelas de locação do veículo.
Mobilizações	Não convocou assembleias presenciais ou virtuais durante a pandemia; fez um chamado para a categoria se somar às greves e manifestações presenciais contra as empresas-aplicativo.	Convocou assembleia presencial; organizou manifestação e greve em defesa da categoria, contra as empresas-aplicativo.
Batalhas judiciais	Entrou com ações no MPT visando o fornecimento de EPIs.	Entrou com ações no MPT visando o fornecimento de EPIs e o reingresso de motoristas desligados das plataformas.

¹³⁶ Para mais informações, retomar o Quadro 1.

<p>Informação e diálogo com a base</p>	<p>O site oficial e as páginas em redes sociais do sindicato fornecem informações com relação aos cuidados necessários para evitar o contágio, buscando a preservação da vida dos trabalhadores.</p>	<p>Faz publicações no site e redes sociais, sobretudo, com relação à precarização do trabalho no contexto de pandemia, divulga notícias sobre a Covid-19, cria e divulga enquete aos trabalhadores da base sobre a vacinação prioritária à categoria.</p>
---	--	---

Sistematização elaborada a partir das entrevistas com dirigentes do SindimotoSP e do STATTESP (2021). Elaboração própria (2022).

Além da prestação de serviços, iniciativas de solidariedade, ações na justiça e estratégias de comunicação com a base, os dois sindicatos promoveram mobilizações durante a pandemia, o que discutiremos no item a seguir. Porém, cabe antes fazer uma apreciação geral sobre as greves como forma de mobilização, ou repertório de ação coletiva, nesse contexto de crise econômica e sanitária.

Conforme o DIEESE (2020), no primeiro ano de pandemia da Covid-19 foram registradas 649 greves no Brasil, totalizando 19.486 horas paradas ao longo de 2020. A maioria dessas greves — cerca de 89% — incluía itens de caráter defensivo em suas pautas de reivindicação, sendo que mais da metade referia-se ao descumprimento de direitos, e pouco menos da metade à manutenção das condições vigentes — em termos percentuais, cerca de 56% e 48%, respectivamente. O DIEESE adverte, porém, que mesmo considerando o número das greves propositivas — os 21% restantes —, pôde-se notar pautas reivindicatórias simples, ou seja, com pouca proposição de pautas novas, marcando, deste modo, um caráter defensivo inclusive nas greves propositivas. As ações paredistas no setor de serviços se destacaram: com 326 das 417 greves realizadas na esfera privada — cerca de 78%. Além disso, destacou-se também a região Sudeste, com o total de 154 greves — aproximadamente 47% desses 78%. Em âmbito nacional, as reivindicações mais recorrentes nas greves nos serviços privados foram relacionadas ao pagamento de vencimentos em atraso — como salário, férias e 13º salário, com cerca de 67% —, seguido de alimentação e assistência médica — com cerca de 31% — e contra demissões e pela manutenção do emprego — totalizando 11%. Dentre as diversas considerações do DIEESE acerca das greves realizadas em 2020, os principais desafios à ação e organização coletiva se relacionam ao crescimento do desemprego e ao aprofundamento da crise econômica, bem como os efeitos da crise sanitária na realização das jornadas de trabalho.

Compreendendo quais ações foram tomadas pelo SindimotoSP e pelo STATTESP diante do contexto de pandemia, que apresenta uma série de dificuldades aos trabalhadores tipicamente precarizados, os próximos tópicos buscam refletir sobre as pautas e as características das mobilizações e greves realizadas por esses sindicatos.

3.3. Velhas e novas lutas: as pautas e as características das manifestações dos trabalhadores por aplicativos

Mas o restante da força de trabalho tinha outros planos. Os motoqueiros brasileiros [imigrantes no Reino Unido] que ficaram sabendo da assembleia para o estabelecimento de uma representação sindical decidiram que precisaríamos acelerar o passo. Foi dos grupos de WhatsApp deles que partiram as convocações para uma ação grevista na primeira noite de sábado de fevereiro. Quando a mensagem começou a se espalhar pelos outros grupos, e a ser discutida no ponto de espera, os demais entregadores pareciam concordar que era preciso tomar uma atitude logo. Não havia tempo a perder. Em pouco tempo, os detalhes começaram a ser comunicados, e a greve foi ganhando a adesão de cada vez mais trabalhadores. Foi formado um comitê de greve de ciclistas e motoqueiros, participantes ou não do movimento pela sindicalização, e haveria uma reunião alguns dias antes da data marcada para planejar como seriam as coisas. Nosso incipiente sindicato [Independent Workers Union of Great Britain] apoiou a greve assim que ficamos sabendo da iniciativa. As discussões eram mantidas em segredo: a Deliveroo só descobriria o que estava acontecendo quando o aplicativo entrasse em colapso (CANT, 2021, p. 147).

A citação anterior é um fragmento do capítulo “As greves”, da recente e relevante obra publicada por Cant (2021) sobre as experiências de ação e organização coletiva dos entregadores por aplicativos no Reino Unido entre 2016 e 2018. De forma geral, chama atenção não apenas o papel desempenhado pelos imigrantes brasileiros na proposição e realização da primeira greve dessa fração de trabalhadores precarizados — fenômeno que, por si só, poderia render pesquisas muito interessantes —, como também as próprias características desse movimento, sua relação com as instituições sindicais, suas limitações e potencialidades — sobretudo no aspecto da comunicação instantânea.

Ocorre que a experiência grevista de trabalhadores subordinados às plataformas digitais não se restringiria apenas ao território europeu e, tampouco, à categoria dos entregadores por aplicativos. Pelo contrário, ela se espalha por diferentes contextos como uma relação dialética da própria condição de exploração e precariedade vivenciada cotidianamente por esse conjunto de trabalhadores que, conforme Cant (2021), fazem parte de um segmento da classe trabalhadora que, no momento, está na linha de frente da luta contra a miséria, enfrentando a vanguarda do desenvolvimento capitalista e podendo

vir a representar um papel definidor na construção daquilo que o autor chama de “poder nas ruas” — isto é, das lutas que vão além do parlamento e da institucionalidade, constituindo-se, por vezes, como ações horizontais, dispersas e por fora das organizações sindicais tradicionais.

Segundo Miguez e Menendez (2021), a primeira greve dos trabalhadores subordinados às plataformas digitais realizada em âmbito internacional nos países latino-americanos foi no ano de 2018, propulsionada pelo primeiro sindicato desta categoria na Argentina: a Asociación de Personal de Plataformas, com a emblemática sigla APP, que inclui em sua representação os entregadores e os motoristas por aplicativos.

Ao citarem o avanço das formas de organização e ação coletiva dos trabalhadores por aplicativos no cenário internacional¹³⁷, Miguez e Menendez (2021) comentam que a conscientização sobre a situação de precariedade desses trabalhadores é cada vez mais “crescente” e “acelerada”, e que o contexto de pandemia “aprofunda os laços entre as organizações de trabalhadores emergentes nesses países, que começam a criar redes mais amplas e espaços de troca, bem como ações coletivas e greves em escala regional” (MIGUEZ; MENENDEZ, 2021, p. 242, traduzido).

Mesmo com algumas experiências de mobilização anteriores¹³⁸, as reivindicações e as lutas dos trabalhadores subordinados às plataformas digitais só passaram a ter maior dimensão no debate público brasileiro após a primeira greve dos entregadores por aplicativos. Realizada nacionalmente em 1º de julho de 2020, e com grande destaque na cidade de São Paulo, os entregadores por aplicativos, tanto motofretistas quanto *bikers*, paralisaram seus serviços e conseguiram envolver outros setores da sociedade na mobilização contra a precarização que vivenciam cotidianamente em suas jornadas: um movimento que apresentou muitas semelhanças com as mobilizações internacionais da categoria realizadas no último período, mas com limitações derivadas da própria realidade social, econômica e política do país.

Esta seção busca discutir as pautas e as características das ações coletivas dos entregadores e dos motoristas por aplicativos, bem como suas relações com a instituição sindical no contexto de pandemia da Covid-19. No caso dos entregadores, além das

¹³⁷ Tal como a greve internacional dos trabalhadores por aplicativos, de 8 de outubro de 2020, precedida por uma coletiva de imprensa em escala mundial, em 29 de setembro daquele ano, que deu voz às pautas desta categoria em países como a Argentina, o México, o Brasil, o Chile, o Peru, o Equador, a Colômbia, os Estados Unidos, a Itália, a França, a Alemanha, a Espanha, o Japão e a Nigéria.

¹³⁸ A exemplo da greve dos motoristas por aplicativos realizada em algumas capitais brasileiras no dia 8 de maio de 2019 (MODA; GONSALES, 2020).

entrevistas realizadas com o vice-presidente do SindimotoSP, é feita uma revisão bibliográfica e uma análise dos materiais audiovisuais que tratam das paralisações convocadas pelo sindicato e do movimento “Breque dos Apps” (3.3.1). No caso dos motoristas, além das entrevistas com o presidente do STATTESP, é narrada a experiência da pesquisa de campo na manifestação convocada por este sindicato sob o mote “É hora de reagir” (3.3.2). Antecipando as considerações finais desta dissertação, também são realizados alguns breves comentários sobre essas experiências de luta (3.3.3), apontando suas principais semelhanças e diferenças, bem como suas potencialidades e limitações.

3.3.1. A paralisação organizada pelo sindicato versus o “Breque dos Apps”

O “Breque dos Apps”, como foi chamada a greve dos entregadores por aplicativos realizada em 1º de julho de 2020, foi a primeira paralisação a nível nacional dessa categoria de trabalhadores no território brasileiro e, mais do que isso, a primeira ação coletiva dos trabalhadores subordinados às plataformas digitais que teve destaque no debate público no país, conseguindo envolver, para além dos próprios trabalhadores, os clientes das plataformas, e sendo amplamente repercutida nas redes sociais e nas mídias tradicionais e alternativas. O Breque também chamou atenção por ser uma das primeiras mobilizações realizadas durante o período de pandemia da Covid-19, num momento em que as organizações políticas tradicionais, como os partidos, os movimentos populares e o próprio sindicalismo, ainda não haviam convocado manifestações presenciais em nível nacional com relação à defesa dos direitos e da vida¹³⁹.

Segundo Carvalho, Pereira e Sobrinho (2020), o Breque dos Apps colocou em evidência algumas tendências estruturais do mercado de trabalho brasileiro, como as altas jornadas, a alta rotatividade e a alta intensidade dos processos de trabalho, bem como os baixos níveis salariais, a baixa qualificação profissional e a baixa cobertura, em termos de proteção social, desses trabalhadores. Para Abílio, Grohmann e Weiss (2021), o Breque cumpriu uma façanha duplamente histórica: trouxe visibilidade para uma categoria de trabalhadores socialmente invisíveis e que cumprem um papel arriscado e

¹³⁹ Importante salientar que, algumas semanas antes da realização do Breque dos Apps, em junho de 2020, foram realizadas manifestações sob os motes “Nem fome, nem vírus, bem bala” e “Vidas negras importam”, articuladas por ativistas e organizações do movimento antirracismo. Tais manifestações, influenciadas pelas mobilizações internacionais do movimento Black Lives Matter, se concentraram nas principais capitais brasileiras e tinham como pauta a denúncia pública do extermínio da população negra e periférica por parte dos aparelhos repressores do Estado. Assim como no Breque dos Apps, as redes sociais tiveram papel muito importante para a troca de informações e articulação das ações nas ruas, bem como para a geração de solidariedade e o envolvimento da sociedade, de forma geral, nas pautas do movimento. Conferir em Pires (2020).

muito importante nos vários circuitos da acumulação, bem como a transformação do espaço urbano em um campo de resistência e organização contra um novo tipo de controle e gestão do trabalho. Além disso, segundo Guerreiro e Cordeiro (2020), dada a dimensão do Breque dos Apps no Brasil, também ocorreram mobilizações de entregadores por aplicativos em outros países durante o mesmo dia, como é o caso da Argentina e Equador, conferindo uma proporção internacional às denúncias da categoria.

O Breque dos Apps foi articulado de forma horizontalizada por entregadores em grupos de plataformas de comunicação, como WhatsApp e Telegram, que atuam como “extensão das relações formadas pelos trabalhadores nas ruas” (ABÍLIO; GROHMANN; WEISS, 2021, p. 12, traduzido). As principais reivindicações do movimento eram: o aumento das tarifas e o aumento do valor mínimo de cada entrega; o fim dos bloqueios arbitrários; as mudanças no sistema de pontuação; e o auxílio de pandemia — como por exemplo o direito à licença em casos de infecção dos trabalhadores, e o fornecimento de EPIs por parte das empresas-aplicativo (ABÍLIO, 2020d; CARVALHO; PEREIRA; SOBRINHO, 2020; GUERREIRO; CORDEIRO, 2020). Importante salientar que em algumas das mobilizações do Breque dos Apps, pautas relacionadas às condições de trabalho — como o estabelecimento de seguros contra roubos e furtos, e de acidentes de trabalho e de vida, bem como a instalação de pontos de descanso e de alimentação — também se destacaram (GALLEGO, 2020). Além do próprio envolvimento dos entregadores por aplicativos em motocicletas quilométricas pelas ruas das cidades, houve também a realização de piquetes nos pontos de concentração, os chamados bolsões, e nas portarias de *shoppings centers*, impedindo a retirada de pedidos e, conseqüentemente, a realização de novas entregas por aqueles trabalhadores que furavam a greve da categoria.

Depois do primeiro Breque, outra mobilização de entregadores foi convocada para poucas semanas depois, em 25 de julho de 2020, apresentando as mesmas reivindicações às empresas-aplicativo. O segundo Breque dos Apps, porém, reuniu menor público nos pontos de concentração e nas motocicletas pelas ruas das cidades. Conforme Abílio, Grohmann e Weiss (2021), entre a realização do primeiro e do segundo Breque dos Apps, as empresas-aplicativo intensificaram suas táticas de lobby e campanhas publicitárias para produzirem uma “contranarrativa” que relativizava a precarização do trabalho da qual são responsáveis: “Como resultado da estratégia midiática das empresas, a segunda greve não foi tão potente como a de 1º de julho, embora seja difícil avaliar o nível de adesão e as tensões que surgiram entre o primeiro e o segundo Breque” (ABÍLIO; GROHMANN; WEISS, 2021, p. 17, traduzido). Conforme justifica a autora e os autores

supracitados, a baixa demonstração de força nas ruas não necessariamente significa a inexistência da consolidação de certas redes de organização dos trabalhadores, tampouco que outras formas de resistência não sejam adotadas por aqueles que querem se mobilizar, já que os aparelhos celulares podem ser desligados das plataformas, impedindo o recebimento da demanda pela realização de serviços — assemelhando-se às chamadas greves de pijamas, quando os trabalhadores deixam de ir ao trabalho no dia de greve e ficam em casa.

Conforme matéria publicada por Soprana e Brigatti (2020), em cobertura especial do primeiro Breque dos Apps para a Folha de São Paulo, além do SindimotoSP, diversos grupos e associações de entregadores também mobilizaram suas bases para compor a manifestação¹⁴⁰. No caso do sindicato dos motoboys, o ponto de concentração era a própria sede da entidade, e o ponto de destino era o Tribunal Regional do Trabalho (TRT), onde cerca de 500 entregadores por aplicativos e motoboys formalizados chegaram em motociata, apenas uma hora depois, portando bandeiras do sindicato, da UGT e do Sindicato dos Comerciários¹⁴¹. A ida ao local tinha por objetivo pressionar os órgãos de justiça pelas pautas da categoria, protocoladas no TRT pela direção do SindimotoSP.

A mesma confluência não se verificou no segundo Breque dos Apps. Ao invés de concentrar esforços na promoção de uma ação conjunta, o SindimotoSP realizou uma mobilização paralela e antecipada, em 14 de julho. Em um vídeo produzido pela agência de publicidade que assessora o sindicato, Gerson Cunha, vice-presidente do SindimotoSP, aponta que a manifestação, realizada novamente no TRT, era um “desdobramento da paralisação de 1º de julho”, onde as empresas-aplicativo seriam chamadas para uma mesa de mediação (AGÊNCIA SÃO PAULO, 2020). Neste vídeo, com o emblemático título “2ª paralisação dos motoboys mostra força, organização e resistência. SindimotoSP liderou!”, é possível apreender as fissuras na forma de atuação do SindimotoSP com relação ao movimento dos trabalhadores que culminou nos dois Breques dos Apps. Chama atenção, por exemplo, a própria negação do termo “Breque”, que estava em alta na opinião pública, substituído pelo termo “paralisação” no título do vídeo, para circular

¹⁴⁰ Além de organizações populares, setores do movimento estudantil, torcidas organizadas e trabalhadores da área da saúde, Soprana e Brigatti (2020) destacam a participação da Associação dos Motofretistas de Aplicativos e Autônomos do Brasil (AMABR) e “lideranças” da categoria. Embora não sejam citadas explicitamente, acrescenta-se a participação das organizações Entregadores Antifascistas e Treta no Trampo.

¹⁴¹ O Sindicato dos Comerciários de São Paulo (SECSP) não apenas é o maior sindicato filiado à UGT, como também é de onde provém o presidente desta central, Ricardo Patah. A presença do SECSP em mobilizações do SindimotoSP elucida a relação de parceria e influência política da central sindical com o sindicato dos motoboys.

nas redes sociais e nos canais de informação oficiais do SindimotoSP. Além disso, destaca-se o uso constante do termo “motoboys” para se referir à categoria que, por sua generalidade, consegue abarcar os trabalhadores formais, em processo de plataformização do trabalho, e os entregadores por aplicativos, que já se encontram subordinados às plataformas. Por fim, o próprio reforço da ideia de uma “liderança”, conferida ao SindimotoSP, frente à manifestação.

Na legenda do vídeo mencionado, que foi postado um dia depois da paralisação dos motoboys, a assessoria do sindicato detalha: “O SindimotoSP liderou, dia 14 de julho, a 2ª Paralisação da categoria por valorização e respeito. Estive lá para acompanhar e lutar junto aos motocas contra a total precarização”; e acrescenta: “Desde 2015, temos travado uma batalha com as empresas de aplicativos, tudo em prol de direitos, no combate às arbitrariedades, entre outras reivindicações”.

O movimento do Breque dos Apps, em âmbito nacional, foi caracterizado pelo discurso e pela prática horizontalizada (ABÍLIO, 2020d; VINICIUS, 2020), sem a centralidade de uma ou outra organização durante o processo de mobilização, que era compartilhada entre os próprios trabalhadores e o conjunto de organizações da categoria — fossem elas associações, sindicatos ou coletivos —, que foram se somando às manifestações, cada uma ao seu jeito. Ao identificar práticas de horizontalidade e espontaneidade desse movimento, Vinicius (2020) comenta: “Apesar do esforço do SindimotoSP de direcionar os motoboys a instituições do Estado como o MPT e a Justiça do Trabalho, o movimento grevista se direcionava diretamente às empresas de aplicativo (...)”. Importante destacar que, no caso de São Paulo, coletivos de entregadores como os Entregadores Antifascistas e o Treta o Trampo¹⁴², se constituíram publicamente como referências para a categoria após a manifestação.

Em entrevista realizada em julho de 2021 Gilberto Almeida dos Santos, presidente do SindimotoSP, comenta que a organização do Breque dos Apps não contou com o sindicato, que optou por adotar outro caminho — literalmente — no dia da manifestação, com a entrega das pautas da categoria no TRT, e, posteriormente, com a mesa de

¹⁴² O Treta no Trampo é um canal de informação alternativa no formato de páginas e perfis em redes sociais. Tal como os Entregadores Antifascistas, se constitui como uma forma de organização de base, embora seu foco também se dê na divulgação de materiais audiovisuais gravados pelos próprios entregadores por aplicativos, tanto com relação aos aspectos da precarização que vivenciam cotidianamente, quanto com suas formas de resistência contra as empresas-aplicativo. Conforme a entrevista de militantes deste coletivo ao site Cinética - Cinema e Crítica: “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” (TRETA NO TRAMPO, 2020, s/p).

mediação: “[o SindimotoSP] pegou uma parte dos trabalhadores e, ao invés de ficar passeando pela cidade, levou em frente ao Tribunal Regional do Trabalho, na Consolação, com uma grande massa”; e acrescenta: “[O movimento estava] pedindo uma intermediação do Tribunal com essas empresas, para saber o que elas pensam, o que teriam a dizer sobre a pauta dos trabalhadores” (SANTOS, 2021). O sindicalista ressalta que esta ação foi surpreendida pela resposta do TRT, que “não deu atenção à pauta dos trabalhadores”: “Melhorou alguma coisa em relação ao bloqueio, pro lado das empresas, que deixaram de ficar tão expostas. O resultado foi zero. As empresas defenderam [no Tribunal] que o sindicato não representa esses trabalhadores [por aplicativos]” (idem).

Sobre o discurso proferido pelo presidente do SindimotoSP, chama atenção o fato de a mobilização de rua, que tem por objetivo denunciar publicamente as condições de trabalho impostas pelas empresas-aplicativo, ser secundária em comparação com as ações realizadas por dentro das instituições jurídicas. A mobilização de rua, quando é promovida pelo sindicato, é combinada com as ações nos meandros da institucionalidade, que, por seu turno, prevalece. Esta situação demonstra não apenas um apego e crença na institucionalidade — reforçando alguns argumentos já apresentados nas seções anteriores — como também um menosprezo às lutas feitas exclusivamente por fora desses canais — quando uma ação reivindicativa nas ruas se torna, nas palavras do sindicalista, “um passeio pela cidade”. Este mesmo argumento se apresenta na fala do vice-presidente do SindimotoSP, Gerson Cunha, que, a respeito do Breque dos Apps, afirma: “Fizeram manifestações, mas não colheram fruto algum, a não ser as promessas dos aplicativos”; e continua: “Com os sindicatos não, são ações totalmente diferentes: entramos com ação civil pública, levamos a discussão para dentro do judiciário, fizemos a manifestação na frente do Fórum. Eles [entregadores por aplicativos] querem direitos, querem tudo o que a CLT exige, mas não querem deveres”. Nas entrelinhas dessa fala aparece uma diferença, já indicada anteriormente, entre o papel do sindicato e o papel das associações que, inclusive, protagonizaram os dois Breques dos Apps.

Ainda sobre a mobilização de rua, o presidente do SindimotoSP considera que essa tática tem uma dupla limitação. A primeira delas se deve ao fato de que o lucro das empresas só poderia ser atingido se houvesse “um movimento gigantesco de trabalhadores com a mesma ideologia e vontade de parar”, o que requer articulação política. A segunda limitação, mais ligada à realidade do trabalho subordinado às plataformas digitais, se relaciona ao fato de que as paralisações, quando são realizadas, são boicotadas pelas empresas-aplicativo, que admitem novos trabalhadores e criam

promoções nas taxas de entrega, gerando divisão na categoria e dificultando a expressão de seus interesses. Neste sentido, o dirigente sindical acrescenta: “É uma questão de sobrevivência. Elas [empresas-aplicativo] criaram todo esse imbróglio, esse monopólio, e tem a plena consciência disso” (SANTOS, 2021).

A primeira limitação, a despolitização e a desarticulação dos trabalhadores, só pode ser superada pelo trabalho de base — o convencimento perene de que a luta coletiva faz sentido; um processo político permanente que exige paciência e criatividade dos ativistas, militantes e direções sindicais, que pode durar de poucos minutos a muitos anos. Neste sentido, a experiência cotidiana compartilhada pelos trabalhadores, e as respostas que encontram diante dos seus problemas de vida e trabalho, com seus erros e acertos, são processos muito pedagógicos. Mas, seguindo a linha argumentativa do sindicalista, as manifestações de rua articuladas por esses trabalhadores, que são muito mais práticas de se organizar do que aquelas ações que exigem *expertises* jurídicas, gerariam resultados insuficientes — resultados esses que, por outro lado, e isso parece não ser considerado pelo sindicalista, dificilmente seriam alcançados apenas com pressão institucional.

Quanto à segunda limitação apontada pelo sindicalista, para além da admissão de outros novos trabalhadores, Cant (2021) comenta que se tornou comum a realização de promoções em dias de paralisação visando a desarticulação dos trabalhadores subordinados às plataformas digitais e a própria solidariedade com os clientes. Além disso, o autor destaca que os trabalhadores que paralisam suas jornadas de trabalho conseguem ser monitorados pelos algoritmos e, muitas vezes, acabam por sofrer bloqueios. Sobre as práticas de bloqueio aos trabalhadores engajados, o presidente do SindimotoSP acrescenta que atualmente também são realizadas outras formas de punição, que não condenam a imagem pública das empresas-aplicativo: “Hoje você não é banido da plataforma. Eles simplesmente deixam de te passar entregas, e quando passam, são buchas e de baixa relevância. Esses trabalhadores que se destacam nas redes sociais recebem esse ‘bloqueio branco’” (SANTOS, 2021); e acrescenta: “Alguns são até ameaçados pelo departamento jurídico dessas empresas, que tentam calar e amordaçar os trabalhadores youtubers que contam o dia a dia do trabalho, e que, ao ver deles [empresas-aplicativo], não é legal para eles” (idem).

Nesta mesma direção, ao analisar o caso das mobilizações de entregadores argentinos, Haidar, Menéndez e Arias (2020) acrescentam que “por meio dos algoritmos, as empresas [proprietárias das plataformas digitais] podem identificar com precisão matemática os trabalhadores ativistas, ajustando as fórmulas que podem demiti-los, como

pelo bloqueio do acesso ao aplicativo ou de formas mais simples e sutis, privando-os dos pedidos” (HAIDAR; MENÉNDEZ; ARIAS, 2020, p. 24, traduzido). Assim, a prática empresarial do bloqueio e do boicote, como em todos os setores da economia, “está destinada a incutir medo e prejudicar qualquer possibilidade organizacional. Essas decisões patronais não passaram despercebidas e, conseqüentemente, a greve não aparece como única medida de força adotada [pelos trabalhadores]” (idem).

3.3.2. A “reação” dos motoristas organizada pelo sindicato¹⁴³

Convocada para a tarde de 26 de fevereiro de 2021, com concentração na sede do STATTESP, em São Miguel Paulista, e em outras localidades da cidade de São Paulo, da baixada santista e da região do ABC paulista, a greve dos motoristas por aplicativos sob o mote “É hora de reagir”, contava com as seguintes pautas: fim das promoções Uber Promo, 99 Poupa e 99 Compartilha; mais segurança; reajuste das tarifas; seguro de vida; auxílio funeral; cadastro universal; fim do desligamento; e apoio jurídico.

Assim como o Breque dos Apps, a mobilização da greve dos motoristas por aplicativos se deu majoritariamente de forma virtual, sobretudo por meio de grupos em plataformas de comunicação e páginas em redes sociais. Além dos materiais audiovisuais criados pela assessoria de imprensa do STATTESP, também foram produzidos panfletos que foram distribuídos em pontos de concentração de motoristas por aplicativos.

A organização do movimento paredista contava, para além do sindicato, com coletivos de motoristas por aplicativos que se nomeavam como Motoristasdeapps, 66 de Favela, Alto Tietê, Motor ABC, Cooperapps e Baixada Santista. Dos pontos de concentração, os trabalhadores se dirigiram em carreta para três destinos principais, sendo eles: os escritórios da Uber e da 99 e o Aeroporto Internacional de São Paulo, apelidado por Cumbica, em Guarulhos. A paralisação ou reação, como a greve também foi nomeada, foi a primeira grande mobilização realizada pelo STATTESP, e era, segundo o seu presidente, uma forma de trabalho de base para projetar a entidade, bem como de exposição das condições de trabalho dos motoristas por aplicativos.

A paralisação se deu poucos dias após a entrega da agenda de benefícios elaborada pelo STATTESP às empresas-aplicativo Uber e 99¹⁴⁴, servindo como demonstração de

¹⁴³ Este tópico foi estruturado por meio da observação participante e das anotações em diário de campo, realizadas em fevereiro de 2021. A experiência da pesquisa de campo foi publicada em Pereira (2021a), e também se encontra detalhada no Apêndice A.

¹⁴⁴ Descrita anteriormente, na seção 2.6.2.

sua força junto aos trabalhadores para que as empresas pudessem acatar suas propostas. Após a chegada nos pontos de concentração, os trabalhadores paralisados seguiriam em carreta até os locais de destino, que cumpriam com dois objetivos específicos: nas sedes da Uber e da 99, em São Paulo, de desgastar publicamente essas empresas pela realização das promoções e pelo não reajuste das tarifas; e nos bolsões do Aeroporto de Cumbica, em Guarulhos, visando o diálogo sobre as pautas da paralisação com os outros motoristas em trabalho, assim como com passageiros e trabalhadores do aeroporto, impedindo temporariamente a realização de novas viagens por meio de piquetes nas cancelas dos bolsões, buscando, assim, gerar impactos financeiros.

Foram duas as pautas que mais se destacaram: o reajuste das tarifas e o fim das promoções. Essa prioridade foi sentida tanto nos discursos realizados pelo presidente do STATTESP nos pontos de concentração e no término da manifestação, como também nos escritos feitos pelos trabalhadores nos vidros e na lataria de seus veículos. O valor das tarifas era constantemente declarado como descompassado com relação ao aumento do preço do combustível e do custo de vida, de modo geral, bem como diante do próprio aumento do número de motoristas que passou a trabalhar para as empresas-aplicativo, gerando maior concorrência pelas poucas corridas durante o contexto de pandemia.

Com as tarifas baixas, e, conseqüentemente, com os baixos rendimentos ao fim da jornada de trabalho, os motoristas passaram a estender a carga horária disponível para corridas. Para piorar este cenário, onde as empresas-aplicativo ganham ainda mais ao transferirem os custos e riscos aos trabalhadores, foram criadas as promoções. Apesar da Uber Promo, da 99 Poupa e da 99 Compartilha apresentarem algumas particularidades entre si, todas elas operam da mesma forma: (1) a garantia de um valor da corrida rebaixado, para atrair e beneficiar o cliente; (2) a manutenção da mesma taxa percentual do valor da corrida, de 30% a 35%, repassada à empresa-aplicativo; e (3) o baixo rendimento auferido pelo trabalhador ao final da corrida. Em outras palavras, todos ganham, menos os motoristas.

As pautas secundárias, assim caracterizadas por conta de sua ausência nas formas de agitação durante a manifestação — seja nos discursos ou nos escritos nas latarias e vidros dos veículos —, eram mais relacionadas às condições de trabalho, sendo possível perceber certa superficialidade em algumas delas, como por exemplo: ter mais segurança envolve a intervenção do Estado? Se relaciona à segurança no trânsito, às políticas de permanência na plataforma ou vão no sentido de seguridade social? Direito a seguro de vida e auxílio funeral envolve ter convênios com seguros de vida e serviços funerários

ofertados por empresas privadas e terceirizadas — tirando a responsabilidade do INSS — através de um esquema de parceria? Ficariam à critério dos trabalhadores, dos sindicatos e/ou associações ou das próprias empresas-aplicativo? O apoio jurídico envolve a criação de departamentos internos às empresas para além da central de atendimentos? Serve para dar quais respostas, necessariamente, se não há reconhecimento do vínculo de emprego?

Embora também não tenham sido desenvolvidas na manifestação, o cadastro universal e o fim do desligamento são as mais palpáveis dentre as pautas secundárias. O cadastro universal diz respeito a um único código que representa cada trabalhador — um registro profissional, por exemplo, ou qualquer outro cadastro governamental —, o que faz com que cada trabalhador deixe de ser representado por um algoritmo específico em cada plataforma e passe a ser registrado de um único modo em todas elas, possibilitando, assim, a troca de informações entre as diferentes plataformas e dificultando fraudes. Com a adoção desta política, seria possível maior facilidade não apenas na convergência de dados que viabilizam a adoção de políticas compensatórias, como também no aumento da própria segurança dos motoristas e dos clientes das plataformas. O fim do desligamento, por sua vez, envolve não apenas uma mudança nas políticas das empresas-aplicativo, como também coloca em xeque uma de suas principais características, pois ao deterem os dados e os utilizar de modo secreto, sem compartilhá-los com as instituições governamentais, sindicatos e com os próprios trabalhadores que a elas prestam os serviços, as empresas-aplicativo têm o poder de desligar os trabalhadores das plataformas, jogando-os na desocupação a qualquer momento, sem precisar apresentar nenhuma justificativa para tal — o que acaba por gerar inseguranças constantes, durante e após a jornada de trabalho.

As pautas de destaque, ou prioritárias, da “reação” dos motoristas por aplicativos, assim como nos Breques dos Apps e nas paralisações convocadas pelo SindimotoSP, tocam de forma imediata nos rendimentos financeiros, o que, por sua vez, diante da condição de informalidade e da alta precariedade vivenciada cotidianamente, acaba por impactar nas condições de trabalho e nas jornadas excessivas.

O movimento paredista foi composto majoritariamente por homens adultos, o que está totalmente vinculado ao perfil desses trabalhadores. Nos momentos de concentração e carreta não se fizeram presentes faixas ou bandeiras do sindicato e/ou central sindical, ou mesmo de partidos e organizações políticas, e, tal como nos Breques dos Apps, não contou com a presença de lideranças políticas, parlamentares e/ou representantes de organizações sociais, para além do próprio STATTESP e dos coletivos autoorganizados.

Ainda no plano da agitação, o movimento também não apresentava — tanto nas palavras de ordem quanto nos discursos que foram proferidos, ou mesmo nos escritos nas latarias e vidros dos veículos — críticas ou elogios aos governos federal, estadual ou municipal, e tampouco fazia menções às questões vinculadas à crise sanitária — fosse com relação direta ao negacionismo do governo Bolsonaro e sua ineficiência frente ao avanço da pandemia, ou em defesa do acesso prioritário da categoria ao atendimento de saúde, vacinação ou às parcelas do auxílio emergencial. O Estado e, deste modo, os direitos sociais e trabalhistas, não eram reivindicados. Tomava a cena o desejo por mudanças nas políticas das empresas-aplicativo, bem como por benefícios que por elas fossem concedidos de forma direta ou indireta. Este mesmo fenômeno, semelhante ao caso das mobilizações dos entregadores por aplicativos, também foi descrito por Moda e Gonsales (2020) com relação à greve internacional dos motoristas por aplicativos de 8 de maio de 2019, quando esses autores realizaram pesquisa de campo em São Paulo.

A greve protagonizada pelo STATTESP junto aos motoristas por aplicativos não resultou em ganhos materiais e imediatos. Todavia, a ação paredista cumpriu o importante papel de expor a conduta das empresas-aplicativo quanto ao alto grau de precarização vivenciada cotidianamente por seus trabalhadores, e, sobretudo, permitiu que o sindicato obtivesse saldo político junto aos motoristas por aplicativos. Segundo o presidente do STATTESP, o sindicato passou a ser visto por novos trabalhadores como “o representante legítimo” da categoria, o que se comprovou com o suposto aumento do número de filiações após este processo de mobilização.

3.3.3. Considerações sobre as experiências de luta dos trabalhadores por aplicativos

Muitas das características descritas por Cant (2021) sobre a primeira greve dos entregadores por aplicativos no Reino Unido, ocorrida em 2016, bem como por Moda e Gonsales (2020) sobre a paralisação dos motoristas por aplicativos em São Paulo, em meados de 2018, para citar apenas alguns exemplos, também se fizeram sentir depois de poucos anos nas experiências dos Breques dos Apps, da 2ª Paralisação dos Motoboys, e da greve dos motoristas por aplicativos sob o mote “É hora de reagir”, demonstrando não apenas o emprego de táticas comuns no repertório da ação coletiva que extrapolam as fronteiras geográficas e culturais dos países, passando a ser compartilhadas e assimiladas por trabalhadores de diferentes localidades, mas também o aperfeiçoamento dessas formas de resistência no decorrer do tempo. Neste sentido, Miguez e Menendez (2021) reforçam que as ações coletivas dos trabalhadores subordinados às plataformas digitais

“são tão imediatas quanto os processos de desembarque e implantação dessas empresas em cada cidade onde estão introduzidas” (MIGUEZ; MENENDEZ, 2021, p. 244, traduzido).

Ao se referirem às “estratégias de mobilização” adotadas pelos entregadores por aplicativos durante os Breques dos Apps, em julho de 2020, Abílio, Grohmann e Weiss (2021) elencam como principais recursos as manifestações nas ruas, os grupos em plataformas de comunicação, a constituição de coletivos autoorganizados e, por fim, as estratégias de mídias. Essas e outras táticas que são comuns no processo de mobilização dos trabalhadores por plataformas digitais¹⁴⁵, acabam por envolver diretamente a resistência dos trabalhadores engajados frente aos constantes boicotes e ameaças das empresas-aplicativo, bem como o processo de convencimento de outros trabalhadores, de exposição das precárias condições de trabalho e, assim, da conquista de solidariedade de outros setores da sociedade. Além disso, mesclam aspectos antigos e inovadores na luta por direitos, envolvendo os potenciais clientes dessas plataformas e, em alguns casos, os trabalhadores envolvidos indiretamente na prestação dos serviços¹⁴⁶.

Com base na revisão bibliográfica, na análise de materiais audiovisuais e na realização de entrevistas com dirigentes sindicais, o quadro a seguir busca resumir as pautas e as características das ações paredistas feitas pelos trabalhadores por aplicativos, comparando os Breques dos Apps, feitos de forma horizontalizada pelos entregadores e por fora do sindicalismo, às manifestações “2ª Paralisação dos Motoboys” e “É hora de reagir”, organizadas pelo SindimotoSP e pelo STATTESP, junto aos entregadores e aos motoristas por aplicativos de São Paulo.

¹⁴⁵ Importante destacar que as táticas de resistência em questão não necessariamente são exclusivas dos entregadores e motoristas por aplicativos, podendo se apresentar entre outras categorias de trabalhadores subordinados às plataformas digitais, como é o caso dos streamers, que também contam com táticas antigas e inovadoras, derivadas da condição de informalidade e informatização do trabalho, em suas formas de luta e reivindicação por direitos e benefícios, assemelhando-os a essas categorias (PEREIRA, 2020b).

¹⁴⁶ Como é o caso, por exemplo, dos trabalhadores de restaurantes, que não apenas podem aderir à ação grevista ao paralisarem os seus trabalhos temporariamente, faltando, realizando as chamadas operações tartaruga ou mesmo deixando de atender a alguns pedidos, como também se somar em panfletagens, no engajamento nas redes sociais, na agitação pública e na manifestação de rua.

Quadro 7 – Pautas e características das mobilizações Breques dos Apps (2020), 2ª Paralisação dos Motoboys (2020) e É hora de reagir (2021)			
	Breques dos Apps	2ª Paralisação dos Motoboys	É hora de reagir
Categoria de trabalhadores	Entregadores por aplicativos.		Motoristas por aplicativos.
Pautas	Pautas exclusivas da categoria, com predominância do reajuste das tarifas, aumento do valor das corridas e melhores condições de trabalho.		
Relação com sindicato	Articulação nacional feita por fora dos sindicatos. Embora o sindicato dos motoboys de São Paulo participe, ele não consegue influenciar os rumos da mobilização, realizando a concentração e o destino em pontos diferentes.	Mobilizações feitas pelas entidades sindicais que buscam organizar os entregadores e os motoristas por aplicativos em São Paulo.	
Objetivo	Pressionar diretamente as empresas-aplicativo por reajuste nas tarifas e alteração nas políticas de uso.	Após a manifestação no TRT pressionando pela realização de uma audiência pública com as empresas (1ª Paralisação), o SindimotoSP mobiliza os trabalhadores para pressionar as empresas por melhores condições de trabalho em uma audiência com o TRT (2ª paralisação).	Pressionar diretamente as empresas-aplicativo, em suas sedes e principais bolsões, a concederem benefícios previstos na agenda elaborada pelo sindicato. Além disso, projetar o sindicato junto à categoria.
Características gerais da manifestação	Mobilização em nível nacional. Em São Paulo, contou com concentração em diversos pontos. Ocorreram motociatas; uso intenso das redes sociais para divulgação anterior e simultânea; e o envolvimento dos trabalhadores e também dos clientes das plataformas.	A 2ª Paralisação, assim como a 1ª Paralisação, teve a concentração na sede do SindimotoSP, com motociata em direção ao TRT, na Consolação, em São Paulo.	Concentração na sede do STATTESP e outros pontos de São Paulo, ABC paulista e baixada santista, com carreatas até as sedes da Uber e da 99, em São Paulo, e aos bolsões do Aeroporto de Cumbica, em Guarulhos.

<p>Divulgação e mobilização inicial</p>	<p>Articulação feita pelos trabalhadores em grupos em plataformas de comunicação. Posteriormente, divulgação em redes sociais dos próprios trabalhadores e dos coletivos auto-organizados, bem como panfletagens para clientes e trabalhadores das plataformas em pontos de aglomeração.</p>	<p>Divulgação dos materiais produzidos pela assessoria do sindicato em grupos em plataformas de comunicação, páginas de redes sociais e sites oficiais, bem como realização de panfletagens para os trabalhadores em pontos de aglomeração.</p>	
<p>Uso de redes sociais</p>	<p>Uso intenso das redes sociais: o movimento lança uma hashtag com seu nome, envolvendo os clientes das plataformas e os trabalhadores nas redes sociais. Além disso, o movimento sugere que os clientes solidários à luta dos trabalhadores avaliem negativamente as plataformas em lojas virtuais (Apple Store; Google Play), e que não realizem pedidos.</p>	<p>As fotos, vídeos e lives gravadas e postadas pelos trabalhadores envolvidos na paralisação em suas redes sociais, bem como em grupos em plataformas de comunicação, servem de convite para que outros trabalhadores se somem à mobilização. Por outro lado, o sindicato registra todo o processo de mobilização nas páginas em redes sociais e sites oficiais, adquirindo também o “saldo político” como organizador da manifestação.</p>	
<p>Tentativas de engajamento de outros trabalhadores e clientes durante a manifestação</p>	<p>Além do próprio uso das redes sociais, no dia de paralisação são feitas panfletagens para os clientes das plataformas e os trabalhadores, antes e durante a manifestação de rua; bem como discursos nos pontos de concentração e piquetes em bolsões e <i>shoppings centers</i>.</p>	<p>Discursos durante a manifestação, por parte da direção do sindicato, que convidam a categoria a se somar e permanecer na luta. Além disso, publicação de matérias no jornal e boletim informativo, bem como postagens nas redes sociais do sindicato, visando engajar os trabalhadores.</p>	<p>Discursos durante a manifestação, por parte da direção do sindicato, que convidam a categoria a se somar e permanecer na luta; panfletagens para clientes das plataformas e trabalhadores não engajados; piquetes nos bolsões da Uber e da 99, bem como no prédio de embarque e desembarque, no Aeroporto de Cumbica, em Guarulhos.</p>

<p>Ações posteriores</p>	<p>Após a realização do segundo Breque dos Apps, nenhum saldo significativo quanto às pautas do movimento foi alcançado.</p>	<p>O sindicato continuou pressionando as empresas-aplicativo indiretamente, por meio de denúncias e processos judiciais.</p>	<p>O sindicato continuou pressionando as empresas-aplicativo indiretamente, por meio de denúncias e processos judiciais, e de forma direta, visando firmar parcerias com o reconhecimento da agenda de benefícios que formulou.</p>
---------------------------------	--	--	---

Sistematização elaborada a partir da revisão bibliográfica, da pesquisa de campo, dos dados disponibilizados nas redes sociais e sites oficiais do SindimotoSP e do STATTESP, e em entrevistas com dirigentes de ambos os sindicatos (2021). Elaboração própria (2022).

O quadro anterior mostra as principais características das mobilizações realizadas pelos trabalhadores por aplicativos, apresentando as formas com que pressionam as empresas-aplicativo e as instituições públicas, e que usam para tentar convencer os colegas desmobilizados e os clientes das plataformas a se solidarizarem com o movimento paredista. Algumas dessas formas de ação carregam um tom de inovação, decorrentes das próprias características com que o trabalho subordinado às plataformas digitais é executado — como é o caso da criação da hashtag do Breque dos Apps; do uso intenso de conteúdos audiovisuais nas redes sociais antes, durante e depois de todas essas manifestações; do diálogo direto com os colegas de trabalho por meio dos grupos em plataformas de comunicação etc. —, por outro lado, outras formas de ação, já conhecidas e há muito tempo utilizadas nas lutas do movimento operário, também se apresentam — como é o caso das panfletagens e piquetes em pontos de concentração, dos boicotes e dos discursos em palanques mais ou menos improvisados etc. Nas palavras de Haidar, Menéndez e Arias (2020), ao se referirem ao caso dos entregadores argentinos: “Antigos métodos de luta foram atualizados em novos formatos. A tecnologia não pode apagar legados históricos de disputa” (HAIDAR; MENÉNDEZ; ARIAS, 2020, p. 27, traduzido). Acrescenta-se que as reações empresariais também são as mesmas, embora contem com um formato próprio de um trabalho que é vigiado e controlado por algoritmos digitais.

Mais do que elucidar as formas de ação que foram adotadas nessas mobilizações, permitindo traçar um *modus operandi* das ações coletivas dos trabalhadores por aplicativos, o quadro anterior também permite comparar as ações que foram tomadas pelos movimentos que surgiram de forma espontânea e horizontal, como é o caso dos Breques dos Apps, daqueles outros que foram articulados, impulsionados e dirigidos por organizações sindicais.

A mobilização organizada pelo SindimotoSP, entre a realização dos dois Breques dos Apps, é uma “segunda” paralisação porque a primeira foi feita na mesma data em que foi articulado o primeiro Breque dos Apps. Essa manifestação é, portanto, consequência de uma outra ação do sindicato, inserida no movimento dos Breques, mas cujas vitórias, caso houvessem, evidentemente não seriam consideradas, por parte da direção do sindicato, frutos do conjunto dessas mobilizações de trabalhadores do setor de motofrete. Conforme adiantado, na data do primeiro Breque, o SindimotoSP concentrou sua base em sua sede, realizando uma motociata até o TRT e protocolando as pautas patentes dos entregadores por aplicativos, num ato que, no plano da agitação política, contou com discursos dos sindicalistas em carro de som, bem como com bandeiras do próprio sindicato, da central à qual é filiado e do principal sindicato parceiro. A segunda paralisação contou com as mesmas características da primeira, mas o objetivo era ligeiramente diferente: não era mais o de pressionar o TRT para que o mesmo, após receber as demandas do sindicato, realizasse uma mesa de mediação junto às empresas-aplicativo, mas da própria mesa de mediação, contando com a presença das empresas-aplicativo, reconhecer as demandas dos trabalhadores que lhes prestam serviços e gerar mudanças que impactassem positivamente suas condições de trabalho e de vida.

As características da mobilização realizada pelo STATTESP se assemelham às características das mobilizações do SindimotoSP, todavia, também possuem pontos semelhantes com os Breques dos Apps. No caso da mobilização do STATTESP, também há um programa a ser defendido junto às manifestações de rua, mas a pressão é diretamente com as empresas-aplicativo em suas sedes, e não nos órgãos judiciais: primeiramente, a agenda foi entregue às empresas-aplicativo e, poucos dias depois, a manifestação ocorreu, servindo como pressão para que houvesse diálogo da empresa com a entidade sindical. Não há bandeiras do sindicato ou mesmo da central sindical à qual é filiado, e há um sentimento de construção coletiva — embora apenas o presidente do sindicato faça falas — por também haver outras formas de organização de trabalhadores participando do processo de mobilização — com os membros dos coletivos parceiros recebendo os trabalhadores nos pontos de concentração e se somando nos pontos de chegada, e também distribuindo materiais impressos e compartilhando materiais digitais nos grupos em plataformas de comunicação e páginas em redes sociais.

A carreato organizada pelo STATTESP não apenas teve como destino as sedes das empresas-aplicativo, onde também foram realizadas panfletagens e discursos em defesa da categoria, buscando atingir diretamente a opinião pública sobre essas empresas,

como também em seus principais bolsões, onde os motoristas por aplicativos disponíveis para novas corridas se concentram. Assim, além de tentativas de diálogo e convencimento para que novos trabalhadores se somem à ação paredista, desligando-se das plataformas temporariamente, também há uma intenção de prejudicar financeiramente as empresas-aplicativo pelo impedimento, por meio de piquetes, da realização de novas corridas.

Os Breques dos Apps contaram com táticas semelhantes àquelas posteriormente utilizadas na mobilização do STATTESP, tais como: a realização de panfletagens para trabalhadores e potenciais clientes antes e durante a manifestação de rua; protestos em pontos de concentração e em movimento pelas ruas; agitação nas redes sociais de coletivos autoorganizados e dos próprios trabalhadores; piquetes nos bolsões, buscando convencer trabalhadores e prejudicar o orçamento das empresas; e palavras de ordem inscritas nos instrumentos de trabalho.

*

As lutas dos trabalhadores por aplicativos apresentam uma série de potencialidades, limitações e desafios, assim como todas as outras lutas forjadas pela classe trabalhadora ao longo da história — fatores que muitas vezes estão relacionados às próprias características do trabalho subordinado às plataformas digitais. A locomoção nas ruas, a conexão constante com a internet e o trabalho de forma presencial são utilizados como principais formas de mobilização, desde o convencimento cara a cara com outros trabalhadores — nos bolsões ou em outros pontos de aglomeração, tais como estacionamentos e praças públicas —, até a própria manifestação nas vias públicas, que demonstra o engajamento e a disposição da categoria em lutar; em estar em movimento.

Abílio, Grohmann e Weiss (2021) apontam que as ruas cumprem um importante papel não apenas por serem os pontos de encontro dos trabalhadores por aplicativos, permitindo a troca de experiências cotidianas e a criação de laços de solidariedade e apoio mútuo, mas também por serem os locais onde as greves se materializam, por meio das passeatas/carreatas/motociatas e concentrações, onde são feitos os discursos, a colagem de cartazes e as entregas de panfletos: “Além de ser um espaço de trabalho e de convívio, a rua é onde esses trabalhadores se organizam e são reconhecidos como tais” (ABÍLIO; GROHMANN; WEISS, 2021, p. 11, traduzido). Haidar, Menéndez, Arias (2020), ressaltam que “a rua cumpre a função de espaço de trabalho e ponto de encontro de todos os dias, embora dispersos e não sistemáticos” (HAIDAR; MENÉNDEZ; ARIAS, 2020,

p. 22, traduzido). As autoras e o autor complementam que é a tecnologia, num segundo passo, que contribuirá para “organizar o corpo disperso” (idem).

Neste sentido, combinado às ações presenciais, o virtual também se destaca, sobretudo pela difícil tarefa de fazer as pautas da mobilização chegarem ao máximo de trabalhadores da categoria e, além disso, ao conjunto da sociedade. Por meio da postagem de materiais audiovisuais e conteúdos diversos, os perfis em redes sociais dos trabalhadores se tornam uma forma de acompanhamento em tempo real das mobilizações. Porém, mais do que isso, essas publicações também servem como um convite, direto ou indireto, para a participação dos trabalhadores que ainda não estão engajados na luta em defesa das pautas da categoria. Nesta direção, acrescenta-se que os diversos grupos em plataformas de comunicação ganham centralidade: é onde se torna possível organizar todo o processo de mobilização, e onde se inicia a publicidade.

A solidariedade dos clientes das plataformas com a causa dos trabalhadores, é obtida após tomarem conhecimento de suas pautas via redes sociais, sobretudo, e se manifesta em campanhas online, em avaliações negativas das plataformas no âmbito online, em doações financeiras para caixas coletivos — que podem cobrir desde os gastos das mobilizações até mesmo os processos judiciais dos trabalhadores — e, dentre estas ações, talvez a mais importante, o boicote às empresas-aplicativo no dia da manifestação.

Pelos veículos, próprios ou alugados, serem um dos instrumentos de trabalho, deixá-los parados ou em movimento — sempre sem acesso às plataformas — no dia da manifestação, é algo central para os trabalhadores engajados. Se em uma passeata, os manifestantes seguram as faixas e os cartazes em suas mãos, nas manifestações dos entregadores e dos motoristas por aplicativos — sejam elas paradas nas vias públicas, como nos momentos de concentração e piquetes, ou mesmo em movimento, como nas motociatas e carreatas —, as *bags* nas costas dos entregadores e os seus uniformes coloridos, bem como os vidros e a lataria dos veículos dos motoristas por aplicativos, agitam palavras de ordem contra as empresas-aplicativo e em defesa dos trabalhadores.

Tal como os veículos, os aparelhos celulares, instrumentos igualmente necessários aos trabalhadores por aplicativos em suas jornadas de trabalho, também são subvertidos pelos manifestantes. Quando os aplicativos são desativados, e o contato dos trabalhadores com as plataformas é interrompido, os aparelhos celulares permitem que os trabalhadores não sejam demandados durante o período da manifestação, servindo também como ferramenta para realizarem registros audiovisuais, que em pouco tempo passam a ser compartilhados pela internet. Quando com as mãos levantados, os aparelhos celulares

simbolizam o controle dos trabalhadores sobre o tempo de trabalho paralisado — é uma forma de reconhecimento dessas categorias, feito punhos cerrados.

No plano das limitações dessas experiências de resistência política, para além das táticas adotadas pelas empresas-aplicativo em contrarreação — como os boicotes e perseguição aos trabalhadores, as promoções visando atrair os clientes quebrando a solidariedade com a mobilização dos trabalhadores, e o aumento das taxas de entrega para desmobilizar os possíveis adeptos do movimento —, se destaca o fator tempo, pois, até hoje, todas as experiências de ação coletiva dos trabalhadores por aplicativos foram marcadas por uma curta duração. De modo geral, as ações paredistas dessas categorias não conseguem durar mais do que apenas algumas horas que, nos dias seguintes, serão compensadas com jornadas ainda mais extensas, significando a continuidade da exploração dos trabalhadores e do lucro das empresas-aplicativo. Isto porque os rendimentos desses trabalhadores são totalmente dependentes dessa forma de ocupação, que ainda não foi regulada pelo Estado brasileiro. O impacto no lucro das empresas-aplicativo durante as paralisações também é muito reduzido, se não nulo, pois a tarefa demandada por um cliente e não realizada por um trabalhador que está mobilizado, será, em poucos segundos, destinada a outro trabalhador disponível para realizá-la.

Neste sentido, o movimento reivindicativo precisa tanto continuar abarcando os clientes das plataformas como também ser massivo, de modo a causar impacto não apenas visual — e, assim, chamar a atenção da população, da mídia e das instituições públicas contra essas empresas e suas formas de exploração do trabalho —, como também na própria circulação do capital. Além do convencimento e da luta permanente dos próprios trabalhadores por aplicativos, o engajamento de outras categorias, direta ou indiretamente envolvidos nos processos nos quais os trabalhos subordinados às plataformas digitais se inserem, poderia potencializar o movimento.

Para criar essa necessária solidariedade com outras categorias de trabalhadores, ganhando mais força em suas ações e se afastando do perigo que é o isolamento político, outras limitações, para além do fator tempo e das formas de desmobilização criadas pelas empresas-aplicativo, se colocam na esteira da ação coletiva, tais como o reconhecimento de outras categorias com a precarização vivenciada particularmente pelos trabalhadores por aplicativos, assim como a dificuldade de construção de um programa com pautas mais amplas, em defesa dos direitos sociais e trabalhistas e de melhores condições de vida e trabalho. Aqui reside um problema central, pois não há unidade estratégica — e, por vezes, nem mesmo tática —, no interior dessas próprias categorias, de seus movimentos

reivindicativos e de suas organizações políticas — não se tem unidade nem no presente, visando o formato e o objetivo das mobilizações, e tampouco se demonstra ter no futuro, com a constituição de um programa em defesa dos próprios trabalhadores.

Nos Breques dos Apps, por exemplo, não havia consenso a respeito da formalização do trabalho subordinado às plataformas digitais. O movimento nas ruas acabou sem nenhuma direção do que seria feito em sequência, como a construção de uma rede de informação, a fundação de uma organização própria, a sistematização de uma agenda de reivindicações próprias e mais amplas etc. O SindimotoSP, como já apontado, defende a formalização desse trabalho, mesmo que haja rebaixamento dos direitos e aumento das formas de contratação flexíveis. Esse sindicato não consegue se articular com outras formas de organização dos trabalhadores por aplicativos e se prende a formas de ação política que, até o momento, parecem ser muito distantes das opções tomadas pelos entregadores quando em mobilizações organizadas de forma horizontalizada. O STATTESP, por seu turno, acredita que a imposição do contrato de trabalho via CLT poderia desencorajar as empresas-aplicativo de atuarem no país, deixando os trabalhadores que hoje já se encontram marginalizados, mais miseráveis. Além disso, busca a sua oficialidade no interior da estrutura sindical, e não consegue enxergar que além dessa estrutura não conseguir abarcá-lo — dada a ausência de uma categoria profissional a ser representada —, ela é um fator limitante, e não potencializador, da luta dos trabalhadores.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Amparada na bibliografia que trata das características do mercado de trabalho brasileiro, do trabalho subordinado às plataformas digitais e da ação sindical, esta dissertação buscou investigar algo que ainda é pouco estudado pelos pesquisadores brasileiros e estrangeiros, e que, no caso nacional, apresenta particularidades e enormes desafios aos campos acadêmico e sindical contemporâneos. Se, por um lado, a agenda de pesquisas sobre o sindicalismo pouco se concentra nas especificidades de ação e organização das categorias tipicamente precarizadas, onde estão os trabalhadores subordinados às plataformas digitais, por outro, os estudos de plataformização do trabalho, quando se voltam às formas de resistência dos trabalhadores, tendem a desconsiderar suas formas de organização coletiva. Assim, as formas de ação e organização política dos trabalhadores subordinados às plataformas digitais, e, em particular, dos trabalhadores por aplicativos, categorias tipicamente precarizadas, são um fenômeno que carece de maior atenção. Nesse sentido, esta dissertação buscou contribuir para o desenvolvimento de uma agenda de pesquisa que ainda se encontra em seus estágios iniciais.

O trabalho subordinado às plataformas digitais, e, em particular, o trabalho sob demanda por meio de aplicativos, é fruto de uma combinação entre o avanço das novas tecnologias de informação e comunicação com velhas formas de gerência e exploração do trabalho — a chamada uberização — que se desenvolve em meio à crise econômica, política e sanitária observada no Brasil entre meados de 2015 e 2021. Nesse contexto, que tem como traços o desemprego crescente e a miséria, milhares de trabalhadores são arrastados para essas formas de ocupação precarizadas como única saída para tentar garantir o sustento e a sobrevivência de suas famílias. É a precarização social do trabalho, fenômeno social, econômico e político que caracteriza o capitalismo contemporâneo, se aprofundando, dia após dia, com o aval das instituições brasileiras, dadas as condições desreguladas que marcam esse tipo de ocupação.

A atuação das empresas proprietárias das plataformas digitais, com suas formas próprias de vigilância, controle e punição aos trabalhadores, combinada à ausência de qualquer direito social e trabalhista, aprofunda a precarização histórica e estrutural do mercado de trabalho brasileiro. Esta situação poderia ser evitada se o poder público, a exemplo de diversos outros países, pressionasse essas grandes empresas para que reconheçam o claro vínculo que mantêm com os trabalhadores que prestam serviços por

seu intermédio — reconhecendo, portanto, que não há nenhuma autonomia ou sinal de empreendedorismo no trabalho realizado por esses trabalhadores, mas uma total subordinação.

Como vimos ao longo da dissertação, o trabalho sob demanda por meio de aplicativos traz diversos desafios à ação e à organização coletiva, relacionados aos muitos aspectos de precarização vivenciados cotidianamente por esses trabalhadores em seu cotidiano de trabalho — como as variadas imprevisibilidades, inseguranças, formas de vigilância e controle — que, muitas vezes, levam esses trabalhadores a agir e se organizar por fora ou às margens da estrutura corporativa do sindicalismo brasileiro.

Neste sentido, importante destacar que, dadas as características da estrutura sindical brasileira, os sindicatos oficiais — isto é, as organizações que são reconhecidas juridicamente pelo Estado como representantes de determinadas categorias profissionais em um dado território —, têm pouco interesse, ou enfrentam dificuldades jurídicas, para se aproximar de trabalhadores que se encontram em condição de informalidade ou cujas profissões não são regulamentadas pelo Estado e, portanto, não integram nenhuma categoria profissional legalmente estabelecida. Esses trabalhadores, como é o caso dos entregadores e motoristas subordinados às plataformas digitais, tendem a ficar à deriva. Isso não lhes impede de, eventualmente, ser integrados a algum sindicato oficial, ou constituir suas próprias organizações associativas, por fora da estrutura sindical.

Os casos investigados por esta dissertação materializam todos os conflitos decorrentes dos pontos mencionados anteriormnete: as duas entidades sindicais procuram organizar os trabalhadores por aplicativos desde a chegada ou avanço das empresas proprietárias das plataformas digitais que realizam serviços de entrega e transporte sob demanda no país. Com o aprofundamento das crises econômica e sanitária, o número de entregadores e motoristas por aplicativos aumentou, ao passo que suas condições de trabalho se deterioraram. Os trabalhadores passaram a demandar remunerações dignas e melhores condições de trabalho, organizando-se e tornando-se objeto de atenção das entidades sindicais existentes, que buscam, não sem dificuldades, deles se aproximar, bem como pressionar as empresas-aplicativo e as instituições públicas para conquistar suas demandas.

Os casos analisados são distintos: o SindimotoSP é uma entidade sindical que já existia no período anterior à chegada do trabalho subordinado às plataformas digitais e que representava legalmente os motoboys formalizados, embora tipicamente precarizados. Esse sindicato vem tentando incorporar os entregadores por aplicativos,

que vêm se organizando de formas paralelas ao sindicato, e cujas características do trabalho — a uberização — estão avançando para o amplo conjunto da categoria que, desse modo, se torna ainda mais precária. Já o STATTESP é uma entidade sindical que surgiu no mesmo contexto de avanço do trabalho subordinado às plataformas digitais, ou seja, que nasceu junto com a própria categoria que busca organizar, os motoristas por aplicativos.

Ocorre que o SindimotoSP representa uma categoria profissional reconhecida pelo Estado e está inserido na estrutura corporativa do sindicalismo brasileiro, uma vez que dispõe da carta sindical, o que lhe possibilita firmar acordos e convenções coletivas com as empresas de motofrete e prestar variados serviços a seus filiados. Neste sentido, ao organizar os entregadores por aplicativos, o SindimotoSP busca estender seu raio de atuação para uma categoria informal com a qual tem muita proximidade — para não dizer que executa o mesmo tipo de trabalho, embora sob um regime de contratação e de exploração diferente. Assim, ainda que as associações criadas para representar os entregadores aleguem que o sindicato só representa os motoboys “com carteira assinada”, este busca ampliar sua categoria, dispondo-se a prestar certos serviços em prol desses trabalhadores e a exercer pressão jurídica para que as empresas-aplicativo lhes concedam direitos e benefícios. Ainda com relação ao peso da estrutura sindical oficial, é interessante observar que, se no passado, o SindimotoSP lutou pela obtenção da carta sindical, no presente — quando o sindicato busca ser considerado um representante oficial de trabalhadores por aplicativos —, busca o monopólio da representação sobre esse contingente amplo de trabalhadores. A regulamentação dos entregadores por aplicativos pode permitir seu ingresso na categoria profissional do setor motofrete. Nesse sentido, a luta pelo reconhecimento do vínculo de emprego é tanto expressão da luta por direitos, quanto uma forma do sindicato se preservar, uma vez que a categoria se reduz com a diminuição de celetistas.

O STATTESP, por seu turno, não representa uma categoria profissional regulamentada, nem é considerado, por parte do Estado brasileiro, representante legal dos motoristas por aplicativos. Isso não lhe impede de buscar se inserir na estrutura sindical corporativa, pleiteando a carta sindical. Além disso, para se legitimar no plano político e jurídico, esta associação não apenas adota o nome de sindicato, como abre um CNPJ — uma crença de que tal regularização poderá lhe garantir o papel de representante oficial dos trabalhadores informais que busca organizar. Assim, apesar das diferentes trajetórias, ambas as experiências são marcadas pela ideologia da legalidade sindical.

A respeito da formalização do trabalho por aplicativos, destaca-se que ambos os sindicatos consideram essa situação como um “vir a ser”, mas se o horizonte de ambos se guia igualmente pelo futuro, as táticas adotadas no presente se movem em sentidos um pouco diferentes. O SindimotoSP defende publicamente a contratação dos entregadores por aplicativos via CLT e pressiona o poder público nesta direção. Todavia, o sindicato não nega que a entrada dos entregadores por aplicativos no regime formal possa se dar com a flexibilização das convenções coletivas e formas de contratação atípicas, na perspectiva de que isso seria melhor do que nada. Aqui é importante destacar que algo semelhante ocorreu na década de 1990, com a contratação dos motoboys por meio de empresas terceiras.

O STATTESP, por sua vez, não defende publicamente o reconhecimento do vínculo de emprego entre os motoristas e as empresas-aplicativo. Essa situação se justifica diante das expectativas da entidade com relação ao regime formal, pois além de acreditar que os próprios trabalhadores não querem ter acesso aos direitos sociais e trabalhistas assegurados pela CLT — e, destaca-se, não se observa nenhum processo de formação política que possa mudar essa suposta realidade —, a entidade sindical acredita que os encargos trabalhistas fariam as empresas-aplicativo abandonar o país, o que seria ainda pior para os trabalhadores do que o atual cenário. Em outras palavras, torna-se preferível a negação do vínculo de emprego frente ao possível aumento da miséria. Ignora-se, porém, que outras saídas poderiam ser encontradas pelo próprio Estado a fim de evitar o agravamento da precarização social, podendo criar novos postos de trabalho que absorvam os trabalhadores desocupados.

O STATTESP reconhece que os trabalhadores querem benefícios, mas entende que as empresas-aplicativo é que deveriam concedê-los, direta ou indiretamente. O problema da concessão de benefícios de forma direta é que ela poderia caracterizar a relação de dependência com os trabalhadores, dificultando a estratégia dessas empresas para fugir do reconhecimento do vínculo de emprego. Já a segunda opção, de concessão de benefícios de forma indireta, poderia ser muito mais atraente às empresas-aplicativo e, certamente, ao sindicato, que passaria a fornecer benefícios aos trabalhadores e, desse modo, obter maior legitimidade junto à base, mediante a contrapartida do recebimento de recursos financeiros por parte das empresas.

Desse modo, embora as duas entidades sindicais se coloquem em sentido oposto no que se refere à CLT e ao reconhecimento do vínculo de emprego, as duas experiências revelam aspectos do sindicalismo de parceria desenvolvido por parte da bibliografia

brasileira, uma vez que assumem o ponto de vista das empresas para justificar certos posicionamentos. Aceitar de forma rebaixada ou negar os direitos via formalização do trabalho é mais do que simplesmente diminuir o horizonte de luta dos trabalhadores: representa a aceitação do discurso neoliberal, que nega a coletividade e o papel do Estado na garantia de direitos.

Vimos também que a aproximação de ambas as entidades sindicais com os trabalhadores que buscam organizar, bem como a defesa dessas categorias, é marcada por três estratégias principais, sendo elas: a comunicação de forma direta e a prestação de serviços para os trabalhadores; o trânsito com instituições públicas e privadas e as relações políticas com outras entidades, sindicais ou não; e as batalhas judiciais. Neste sentido, destaca-se que algumas das táticas que são empregadas no interior dessas estratégias, diante dos desafios de organizarem os trabalhadores por aplicativos, são tradicionalmente compartilhadas no repertório do sindicalismo brasileiro, embora, dadas as próprias características dessas categorias, também sejam empregadas táticas que apresentam certo grau de inovação.

Além da organização, a ação coletiva dos trabalhadores também apresenta velhos e novos elementos ao repertório de luta. Se destaca, sobremaneira, a subversão das tecnologias e a conexão com a internet como principais aliados nos processos de mobilização por melhores condições de trabalho e maiores rendimentos, além da busca pelo envolvimento dos clientes das plataformas digitais e o próprio desgaste público das empresas nesses processos políticos. Importante salientar que as lutas dos trabalhadores por aplicativos, que são articuladas de modo horizontalizado, como é o caso dos Breques dos Apps, tendem a apresentar características diferentes daquelas organizadas no interior das entidades sindicais, que acabam por recorrer ou privilegiar o discurso da institucionalidade, desprezando ou secundarizando outras formas de ação.

O debate sobre o trabalho subordinado às plataformas digitais, e, em particular, do trabalho por aplicativos, deve ser precedido por três questões de grande relevância para a classe trabalhadora, sendo elas: as formas alternativas de geração de postos de trabalho e renda; a permanência e o avanço dos direitos sociais e trabalhistas; e a própria regulação das empresas proprietárias das plataformas diante do modo com que operam.

As respostas a essas três questões — que são entrelaçadas —, permitem não apenas lançar luz para o futuro desses trabalhadores em específico, como também para o conjunto da classe trabalhadora. Esta dissertação defende o caráter imprescindível da CLT não apenas como um conjunto de normativas que garantem o acesso dos

trabalhadores ao necessário patamar dos direitos sociais e trabalhistas, arduamente conquistados ao longo da história do país, como também como um instrumento que permite maior homogeneização da classe trabalhadora. Isso porque, ao ser estendida a setores que se encontram desprovidos de direitos, relegados à histórica e estrutural condição de informalidade, como é o caso dos trabalhadores subordinados às plataformas digitais e, em particular, dos que realizam serviços de entrega e transporte demandados por meio de aplicativos, a legislação os equipara aos demais trabalhadores. Defender a CLT, porém, não significa defender as perversas medidas trabalhistas que foram legalizadas após a reforma de 2017 e mesmo antes dela, mas sim a definição de um patamar mínimo, que deve avançar na direção de uma melhor qualidade de vida e de trabalho.

BIBLIOGRAFIA

ARTIGOS ACADÊMICOS, LIVROS E CAPÍTULOS

- ABÍLIO, L. C. Plataformas digitais e uberização: globalização de um Sul administrado? **Contracampo**, Niterói, v. 39, n. 1, p.12-26, abr./jul. 2020a. Disponível em: <<https://periodicos.uff.br/contracampo/article/view/38579/pdf>>. Acesso: 13 jul. 2021.
- ABÍLIO, L. C. Uberização e juventude periférica. **Novos Estudos Cebrap**, São Paulo, v. 39, n. 3, p. 579-597, set./dez. 2020b. Disponível em: <<https://www.scielo.br/j/nec/a/zwB63zdGw9nNzqPrS7wFsMN/?lang=pt&format=pdf>>. Acesso: 13 jul. 2021.
- ABÍLIO, L. C. Uberização: a era do trabalhador just-in-time? **Estudos Avançados**, São Paulo, v. 34, n, p. 111-126, 020c. Disponível em: <<https://www.scielo.br/j/ea/a/VHXmNyKzQLzMyHbgcGMNNwv/?format=pdf&lang=pt>>. Acesso: 13 jul. 2021.
- ABÍLIO, L. C.; *et al.* Condições de trabalho de entregadores via plataforma digital durante a Covid-19. **Revista Jurídica Trabalho e Desenvolvimento Humano**, Campinas, Edição Especial – Dossiê Covid19, p. 1-21, 2020. Disponível em: <<http://www.revistatdh.org/index.php/Revista-TDH/article/view/74/37>>. Acesso: 13 jul. 2021.
- ABÍLIO, L. C.; AMORIM, H.; GROHMAN, R. Uberização e plataformização do trabalho no Brasil: conceitos, processos e formas. **Sociologias**, Porto Alegre, ano 23, n. 57, p. 26-56, maio/ago. 2021. Disponível em: <<https://seer.ufrgs.br/sociologias/article/view/116484>>. Acesso: 18 dez. 2021.
- ABÍLIO; L. C. GROHMANN, R.; WEISS. Struggles of delivery workers in Brazil: working conditions and collective organization during the pandemic. **Journal of Labor and Society**, p. 1-19, 2021. Disponível em: <https://brill.com/view/journals/jlso/24/4/article-p598_598.xml>. Acesso: 30 dez. 2021.
- ALMEIDA, P. F.; KALIL, R. B. Uma visão comparada de decisões sobre o vínculo jurídico dos trabalhadores via plataformas digitais: EUA (Califórnia), Espanha, Uruguai e Brasil. **Revista Ciências do Trabalho**, n. 29, p. 1-13, out. 2021. Disponível em: <<https://rct.dieese.org.br/index.php/rct/article/view/284>>. Acesso: 15 jan. 2022.
- ALMEIDA, P. F.; KALIL, R. B.; FONSECA, V. P. A disputa política em torno da regulação do trabalho via plataforma digital e os entregadores motofretistas. In: KREIN, J. D. *et al.* (org). **O Trabalho pós-reforma trabalhista (2017)**. São Paulo: Centro de Estudos Sindicais e de Economia do Trabalho (CESIT), v. 1, p. 473-511, 2021. Disponível em: <<https://www.cesit.net.br/lancamento-o-trabalho-pos-reforma-trabalhista-28-6/>>. Acesso: 15 jan. 2022.
- ALONSO, A. As teorias dos movimentos sociais: um balanço do debate. **Lua Nova**, São Paulo, n.76, p. 49-86, 2009. Disponível em: <<https://www.scielo.br/j/ln/a/HNDFYgPPP8sWZfPRqnWFXXz/?format=pdf&lang=pt>>. Acesso: 13 jul. 2021.

ANDERSON, P. Possibilidades e limites do Sindicato. **Revista Oitenta**, Porto Alegre: L&PM, v. 3, 1980.

ARAÚJO, A. M. C. O trabalho flexível e a informalidade reconfigurada (p. 161-190). *In:* OLIVEIRA, R. V.; GOMES, D.; TARGINO, I. (orgs). **Marchas e contramarcha da informalidade do trabalho**: das origens às novas abordagens. João Pessoa: Editora Universitária, 2011.

ARTUR, K.; CARDOSO, A. C. M. O Controle das plataformas digitais: nomear a economia, gerenciar o trabalho e (des)regular os direitos. **Tomo**, n. 37, p. 349-389, 2020. Disponível em: <<https://seer.ufs.br/index.php/tomo/article/view/13043>>. Acesso: 13 jul. 2021.

AZAÏS, C. A zona cinzenta do assalariamento: os contornos da legalidade (p. 167-198). *In:* AZAÏS, C; KESSLER, G; TELLES, V. (orgs.), **Ilegalismos, cidade e política**: perspectivas comparativas. Belo Horizonte: Fino Traço, 2012. Disponível em: <<https://basepub.dauphine.psl.eu/bitstream/handle/123456789/10347/A%20zona%20cinzenta%20do.PDF?sequence=2&isAllowed=y>>. Acesso: 3 nov. 2021.

BALTAR, P. Formação, estruturação e crise do mercado de trabalho no Brasil. *In:* DEDECCA, C.; PRONI, M. W. **Políticas públicas e trabalho**. Campinas: Unicamp-IE; Brasília: MTE; Unitrabalho, 2006.

BALTAR, P.; LEONE, E. Perspectivas para o mercado de trabalho após o crescimento com inclusão social. **Estudos Avançados**, São Paulo, v. 29, n. 85, p. 53-67, set./dez. 2015. Disponível em: <<https://www.scielo.br/j/ea/a/pr8zrd6Vty5wvG6ZBXsQZrS/?format=pdf&lang=pt>>. Acesso: 13 jul. 2021.

BARBOSA, A. F. O mercado de trabalho: uma perspectiva de longa duração. **Estudos Avançados**, São Paulo, v. 30, n. 87, p. 7-28, 2016. Disponível em: <<https://www.revistas.usp.br/eav/article/view/119112/116496>>. Acesso: 13 jul. 2021.

BARBOSA DE OLIVEIRA, C. A. Formação do mercado de trabalho no Brasil. *In:* OLIVEIRA, M. A. (Org.) **Economia e trabalho**: textos básicos. Campinas: Unicamp/IE, 1998.

BARBOSA DE OLIVEIRA, C. A.; HENRIQUE, W. Determinantes da pobreza no Brasil: um roteiro de estudo. **Carta Social e do Trabalho**, Campinas, n. 11, p. 2-11, jul./set. 2010. Disponível em: <<https://cesit.net.br/wp/wp-content/uploads/2014/11/Carta-Social-e-do-Trabalho-11.pdf>>. Acesso: 13 jul. 2021.

BEHRENS, M.; HAMANN, K.; HURD, R. Conceptualizing Labour Union Revitalization (p. 11-29), *In:* FREGE, C. M., KELLY, J. (eds), **Varieties of Unionism. Strategies for Union Revitalization in a Globalizing Economy**, Oxford: Oxford University Press, 2004. Disponível em: <<https://ecommons.cornell.edu/handle/1813/75396>>. Acesso: 13 jul. 2021.

BESSA, A. C. O perfil do motorista de aplicativo no Brasil. **Revista Movimentação**, Dourados, v. 8, n. 36, p. 24-43, jan./jun. 2021. Disponível em: <<https://ojs.ufgd.edu.br/index.php/movimentacao/article/view/14406>>. Acesso: 01 dez. 2021.

BOITO JR., A. **O sindicalismo de Estado no Brasil**: uma análise crítica da estrutura sindical. Campinas: Editora da Unicamp, São Paulo: HUCITEC, 1991

BOITO JR., A. As bases políticas do neodesenvolvimentismo (2014, p. 99-119). *In*: BOITO, JR., A. **Reforma e crise política no Brasil**: os conflitos de classe nos governos do PT. Campinas: Editora da Unicamp; São Paulo: Editora da UNESP, 2018.

BOITO JR., A. Por que foi fraca a resistência ao golpe de 2016? **Revista O Comuneiro**, Portugal: n. 25, set. 2017. Disponível em: <http://www.ocomuneiro.com/nr25_10_ArmandoBoito.html>. Acesso em: 24 set. 2019.

BOITO JR., A. **Dilma, Temer e Bolsonaro**: crise, ruptura e tendências na política brasileira. Coleção Párias Ideias: CAMÊLO, A.; GOUVEIA, V. (Orgs.). Goiânia: Editora Phillos Academy, 2020, *E-book*, 170p. Disponível em: <<https://www.phillosacademy.com/dilma-temer-e-bolsonaro>>. Acesso em: 2 jun. 2021.

BOITO JR., A.; MARCELINO, P. O sindicalismo deixou a crise para trás? Um novo ciclo de greves na década de 2000. **Cadernos CRH**, Salvador, v. 23, n. 59, p. 323-338, mai./ago. 2020. Disponível em: <<https://www.redalyc.org/pdf/3476/347632181008.pdf>>. Acesso: 13 jul. 2021.

BOURDIEU, P. **O poder simbólico**. 10 ed. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2007.

BRAGA, R. Precariado e sindicalismo no Brasil contemporâneo: um olhar a partir da indústria do call center. **Revista Crítica de Ciências Sociais**, Coimbra/Portugal, n. 103, p. 25-52, mai. 2014. Disponível em: <<http://www.scielo.mec.pt/pdf/rccs/n103/n103a03.pdf>>. Acesso: 23 mai. 2020.

BURAWOY, M. From Polany to Pollyana: the false optimism of Global Labour Studies. **Global Labour Studies**, Hamilton, v. 1, n. 2, p. 301-313, 2010. Disponível em: <<http://burawoy.berkeley.edu/Marxism/From%20Polanyi%20to%20Pollyanna.pdf>>. Acesso: 13 jul. 2021.

CAMPOS, A. S. As propostas de movimentos e organizações para redimensionar o Estado, valorizar o trabalho, a renda e a vida. **CESIT-Unicamp**: Artigos, abr. 2020. Disponível em: <https://www.cesit.net.br/wp-content/uploads/2020/04/artigo_-_anderson-campos_-_cesit.pdf>. Acesso: 10 jan. 2022.

CANT, C. **Delivery Fight!** A luta contra os patrões sem rosto. São Paulo: Veneta, 2021.

CARELLI, R. L.; CARELLI, B. N. B. A zona cinzenta de trabalho e emprego, trabalhadores sob demanda em plataformas digitais e trabalhadores portuários avulsos: direitos trabalhistas além da relação de emprego. **Contracampo**, Niterói, v. 39, n. 2, p. 28-41, ago./nov. 2020. Disponível em: <<https://periodicos.uff.br/contracampo/article/view/38553>>. Acesso: 3 nov. 2021.

CARVALHO, F. S. E.; PEREIRA, S. S.; SOBRINHO, G. S. #BrequeDosApps e a organização coletiva dos entregadores por aplicativo no Brasil. **Revista Jurídica Trabalho e Desenvolvimento Humano**, Campinas, v. 3, p. 1-29, 2020.

CASAGRANDE, L.; ZAMORA, M. A. M.; OVIEDO, C. F. T. Motorista de Uber não é empreendedor. **Revista de Administração Mackenzie**, São Paulo, v.22, n. 2, p. 1-24,

2020. Disponível em:

<<https://www.scielo.br/j/ram/a/xm94xnh5ygKkkLxYDr8t4ck/?format=pdf&lang=pt>>.

Acesso: 31 jan. 2022.

CASTELLS, M. A revolução da tecnologia da informação (capítulo 1). *In: A Sociedade em Rede*. Paz e Terra, São Paulo: v. 1, ed. 8, 2000.

COLLOVALD, A; MATHIEU, L. Mobilisations improbables et apprentissage d'un répertoire syndical. *Politix*, v. 22, n. 86, p. 119-143, 2009. Disponível em:

<<https://www.cairn.info/revue-politix-2009-2-page-119.htm>>. Acesso: 13 jul. 2021.

COLOMBI, A. P. F. As centrais sindicais e a reforma trabalhista: enfrentamentos e dificuldades. *Tempo Social*, São Paulo, v. 31, n. 3, p. 217-236, 2018. Disponível em:

<<https://www.revistas.usp.br/ts/article/view/152129/158224>>. Acesso: 13 jul. 2021.

COSTA, H. O sindicalismo contemporâneo entre as tipologias e as formas de acção, *Estudos sociológicos*, Araraquara, v. 16, n. 31, p. 447-474, 2011. Disponível em:

<<https://periodicos.fclar.unesp.br/estudos/article/view/4515>>. 13 jul. 2021.

CORREGLIANO, D. U. **O direito e as greves por fora**. Belo Horizonte: RTM, 2020.

DELLA PORTA, D. From corporatist unions to protest unions? On the (difficult) relations between organized labour and new social movements (p. 71-97). *In:*

CROUCH, C; STREECK, W. (eds.). **The Diversity of Democracy. Corporatism, Social Order and Political Conflict**. Cheltenham: Edward Elgar, 2006.

DRUCK, G. Trabalho, precarização e resistências: novos e velhos desafios? *Caderno CRH*, Salvador, v. 24, n. 1, p. 37-57, 2011. Disponível em:

<<https://www.scielo.br/pdf/ccrh/v24nspe1/a04v24nspe1.pdf>>. Acesso: 20 jul. 2019.

FANTASIA, R; STEPAN-NORRIS, J. The Labor Movement in Motion (p. 555-576).

In: SNOW, D. A.; SOULE, S. A.; KRIESE, H (eds.). **The Blackwell Companion to Social Movements**. Londres: Blackwell, 2004. Disponível em:

<<https://voidnetwork.gr/wp-content/uploads/2016/09/The-Blackwell-Companion-to-Social-Movements-Edited-by-David-A.-Snow-Sarah-A.-Soule-and-Hanspeter-Kriesi.pdf>>. Acesso: 13 jul. 2021.

FIGUEIREDO, C. Algoritmos, subsunção do trabalho, vigilância e controle: novas estratégias de precarização do trabalho e colonização do mundo da vida. *Revista Eptic*, v. 21, n. 1, p. 156-172, jan./abr. 2019. Disponível em:

<<https://seer.ufs.br/index.php/eptic/article/view/10921/8469>>. Acesso: 13 jul. 2021.

FILGUEIRAS, V.; CAVALCANTE, S. Um novo adeus à classe trabalhadora? (p. 159-178). *In:* ANTUNES, R. (org.). **Uberização, trabalho digital e indústria 4.0**. São Paulo: Boitempo, ed. 1, 2020.

FILGUEIRAS, V. A.; LIMA, U. M. (Coord.). **Levantamento sobre o Trabalho dos Entregadores por Aplicativos no Brasil**. Salvador: Universidade Federal da Bahia (UFBA), 2020. Disponível em:

<<http://abet-trabalho.org.br/wp-content/uploads/2020/08/Relato%CC%81rio-de-Levantamento-sobre-Entregadores-por-Aplicativos-no-Brasil.pdf>>. Acesso: 7 ago. 2020

FONTES, V. Capitalismo em tempos de uberização: do emprego ao trabalho. **Marx e o Marxismo**, Rio de Janeiro, v. 5, n. 8, p. 45-67, jan./jun., 2017. Disponível em: <<https://www.niepmarx.blog.br/revistadoniep/index.php/MM/article/view/220>>. Acesso: 14 set. 2021.

FREGE, C.; KELLY, J. Union revitalisation strategies in comparative perspective. **European Journal of Industrial Relations**, n. 9, v. 1, p. 7-28, 2003. Disponível em: <https://www.researchgate.net/publication/247735985_Union_Revitalization_Strategies_in_Comparative_Perspective>. Acesso: 13 jul. 2021.

GALVÃO, A. Entre o real e o virtual: as reformas sindical e trabalhista no governo Lula (p. 207-223). In: LUCENA, C. (Org.). **Capitalismo, estado e educação**. Campinas: Átomo Alínea, 2008.

GALVÃO, A. A contribuição do debate sobre a revitalização sindical para a análise do sindicalismo brasileiro. **Crítica Marxista**, Campinas, n. 38, p. 103-117, 2014. Disponível em: <https://www.ifch.unicamp.br/criticamarxista/arquivos_biblioteca/dossie70dossie2.pdf>. Acesso: 13 jul. 2021.

GALVÃO, A. **Sindicalismo, direitos e conflitos sociais no Brasil (2003-2018)**. Material para concurso de livre docência, Campinas, Unicamp, 2019.

GALVÃO, A. Desafios político-ideológicos e organizativos para o sindicalismo do futuro. **Revista Brasileira de Economia Social e do Trabalho (RBEST)/Brazilian Journal of Social and Labour Economics**, Campinas, v. 3, p. 1-8, 2021. Disponível em: <<https://econtents.bc.unicamp.br/inpec/index.php/rbest/article/view/15955/10726>>. Acesso: 28 jan. 2022.

GALVÃO, A. **Desafios estruturais à organização sindical no Brasil e perspectivas para o futuro**. Instituto Trabalho, 2021, no prelo.

GALVÃO, A.; KREIN, J. D. Dilemas da representação e atuação dos trabalhadores precários (p. 203-233). In: RODRIGUES, I. J. (Org.) **Trabalho e ação coletiva no Brasil: contradições, impasses, perspectivas (1978-2018)**. São Paulo: Annablume, v. 1, 2019.

GALVÃO, A.; MARCELINO, P. O sindicalismo brasileiro diante do golpe. **XXXV Congresso de Estudos Latino-Americanos**, Lima/Peru, p. 1-15, maio 2017. Disponível em: <<http://www.democraciapopular.org.br/storage/app/media/O%20sindicalismo%20brasileiro%20diante%20do%20golpe.pdf>>. Acesso: 13 jul. 2021.

GALVÃO, A.; TEIXEIRA, M. Flexibilização na lei e na prática: o impacto da reforma trabalhista sobre o movimento sindical (p. 155-182). In: KREIN, J. GIMENEZ, D. SANTOS. A. **As dimensões críticas da reforma trabalhista**. CESIT-Unicamp, Campinas: Curt Nimuendajú, 2018. Disponível em: <<https://pedrorossi.org/wp-content/uploads/2018/04/LIVRO-Dimensao%CC%83es-Cri%CC%81ticas-da-Reforma-Trabalhista-no-Brasil.pdf>>. Acesso: 13 jul. 2021.

- GALVÃO, A. *et al.* (Orgs.). **Contribuição crítica à Reforma Trabalhista**. CESIT/Unicamp, Campinas: 2017. Disponível em: <<http://www.cesit.net.br/wp-content/uploads/2017/06/Dossie-14set2017.pdf>>. Acesso em: 24 jun. 2019.
- GIRAUD, B.; YON, K.; BÉROUD, S. Pluralisme et (dé)politisation du syndicalisme (p. 49-76) *In*: GIRAUD, B.; YON, K.; BÉROUD, S. (Orgs.). **Sociologie politique du syndicalisme**. Paris: Armand Colin, 2018.
- GODOI, S. C. **No "tempo certo" sobre duas rodas**: um estudo sobre a formação e exploração dos motofretistas de Campinas-SP. Campinas: tese de doutorado – Instituto de Filosofia e Ciências Humanas (IFCH), Universidade Estadual de Campinas (Unicamp), 2012. Disponível em: <<http://www.repositorio.unicamp.br/handle/REPOSIP/280041>>. Acesso em: 15 set. 2021.
- GONDIM, T. P. A Luta por Direitos dos Trabalhadores “Uberizados”: Apontamentos Iniciais Sobre Organização e Atuação Coletivas. **Mediações**, Londrina, v. 25, n.2, p. 469-487, mai./ago. 2020. Disponível em: <<https://www.uel.br/revistas/uel/index.php/mediacoes/article/view/39594/pdf>>. Acesso: 15 jul. 2021.
- Haidar, J.; MENÉNDEZ, N. D.; ARIAS, C. C. La organización vence al algoritmo (?). Plataformas de reparto y procesos de organización de los trabajadores de delivery en Argentina. **Revista Pilquen Sección Ciencias Sociales**, v. 23, n. 4, p. 15-28, out./dic. 2020. Disponível em: <<http://revele.uncoma.edu.ar/htdoc/revele/index.php/Sociales/article/view/2984/PDF>>. Acesso: 15 jan. 2022.
- HARNECKER, M. **Estratégia e tática**. São Paulo: Expressão Popular, 2 ed., 2012.
- HEERY, E.; ADLER, L. Organizing the Unorganized, *In*: FREGE, C. M.; KELLY, J. (eds.). **Varieties of Unionism. Strategies for Union Revitalization in a Globalizing Economy**, Oxford: Oxford University Press, 2004.
- HOBSBAWM, E. Os sindicatos trabalhistas gerais na Inglaterra (p. 213-240). *In*: **Os trabalhadores**: Estudos sobre a história do operariado. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1981
- HYMAN, R; GUMBRELL-MCCORMICK, R. Syndicats, politique et partis: une nouvelle configuration est-elle possible? **La Revue de l'Ires**. n. 65, v. 2, p. 17-45, 2010. Disponível em: <https://www.researchgate.net/publication/48911076_Syndicats_politique_et_partis_un_e_nouvelle_configuration_est-elle_possible>. Acesso: 13 jul. 2021.
- KALIL, R. B. Organização coletiva dos trabalhadores no capitalismo de plataforma. **Contracampo**, Rio de Janeiro, v. 39, n. 2, p. 79-93, nov. 2020. Disponível em: <<https://periodicos.uff.br/contracampo/article/view/38570/pdf>>. Acesso: 13 jul. 2021.
- KREIN, J. D. O desmonte dos direitos, as novas configurações do trabalho e o esvaziamento da ação coletiva: consequências da reforma trabalhista. **Tempo Social**.

São Paulo, v. 30 n. 1, p. 77-104, jan./abr., 2018. Disponível em: <<http://www.scielo.br/pdf/ts/v30n1/1809-4554-ts-30-01-0077.pdf>>. Acesso: 13 jul. 2021.

KREIN, J. D.; COLOMBI, A. P. F. A reforma trabalhista em foco: desconstrução da proteção social em tempos de neoliberalismo autoritário. **Educação e Sociedade**, Campinas, v. 40, p. 1-18, 2019. Disponível em: <<https://www.scielo.br/j/es/a/X9zPP8bXjvTHTXK4wYqszk/?lang=pt&format=pdf>>. Acesso: 13 jul. 2021.

KREIN, J.; GIMENEZ, D. Introdução (p. 15-25). *In*: KREIN, J. GIMENEZ, D.; SANTOS, A. **Dimensões críticas da reforma trabalhista**. CESIT-Unicamp. Campinas: Curt Nimuendajú, 2018. Disponível em: <<https://www.cesit.net.br/lancamento-dimensoes-criticas-da-reforma-trabalhista-no-brasil-27-04/>>. Acesso: 2 jun. 2021.

KREIN, J. D.; MANZANO, M. F. **Notas sobre formalização**. Estudo de Caso: Brasil. Programa de formalização na América Latina e no Caribe (Forlac), Escritório Regional da OIT para a América Latina e o Caribe, p. 1-16, 2014. Disponível em: <http://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---americas/---ro-lima/documents/publication/wcms_245624.pdf>. Acesso: 2 jun. 2021.

LAPA, R. S. O trabalho em plataformas digitais e a pandemia da Covid-19: análise dos dados da PNAD Covid-19/IBGE (p. 1-15). *In*: IPEA. **Mercado de trabalho: conjuntura e análise**. Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada; Ministério do Trabalho, v. 1., n. 0, 2021. Disponível em: <http://repositorio.ipea.gov.br/bitstream/11058/10658/1/bmt_71_trabalho.pdf>. Acesso: 25 nov. 2021.

LEMOS, P. R. **Entre o mercado e a sociedade**: o sindicalismo da União Geral dos Trabalhadores (UGT). Campinas: dissertação de mestrado – Instituto de Filosofia e Ciências Humanas (IFCH), Universidade Estadual de Campinas (Unicamp), 2014. Disponível em: <<http://repositorio.unicamp.br/handle/REPOSIP/279585>>. Acesso em: 23 mai. 2020.

LEMOS, P. R.; CAMPINHO, J. A. R. Teoria da ação sindical: elementos para uma análise marxista. **Anais do VII Colóquio Internacional Marx Engels**, Campinas, p. 1-10, 2012. Disponível em: <https://www.ifch.unicamp.br/formulario_cemarx/selecao/2012/trabalhos/7075_Campinho_Joao.pdf>. Acesso: 10 dez. 2021.

LIMA, J. C.; BRIDI, M. A. Trabalho digital e emprego: a reforma trabalhista e o aprofundamento da precariedade. **Caderno CRH**, Salvador, v. 32, n. 86, p. 325-341, mai./ago. 2019. Disponível em: <<https://www.scielo.br/j/ccrh/a/PD9ywtNMPmKM4YDdH7jWc6n/?lang=pt&format=pdf>>. Acesso: 13 jul. 2021.

MAGALDI, T. Sociólogos de laboratório: reflexão sobre os efeitos do isolamento social no fazer sociológico. **Áskesis**, São Carlos, v. 9, Ed. Especial, p. 86-94, 2020. Disponível em: <<https://www.revistaaskesis.ufscar.br/index.php/askesis/article/view/514>>. Acesso: 13 jul. 2021.

MANZANO, M.; KREIN, A. A pandemia e o trabalho de motoristas e de entregadores por aplicativos no Brasil. **CESIT/Unicamp**, Campinas, p. 1-10, jul. 2020. Disponível em: <<http://www.cesit.net.br/wp-content/uploads/2020/07/MANZANO-M-KREIN-A.-2020-A-pandemia-e-os-motoristas-e-entregadores-por-aplicativo.pdf>>. Acesso: 16 jul. 2020.

MARCELINO, P. “As palavras e as coisas”: Uma nota sobre a terminologia dos estudos contemporâneos de trabalho. *In*: Dossiê: Classes sociais e transformações no mundo do trabalho. **Mediações**, Londrina, v. 16, n. 1, p. 55-70, jan./jun. 2011. Disponível em: <<http://www.uel.br/revistas/uel/index.php/mediacoes/article/view/7914/8487>>. Acesso: 23 mai. 2020.

MARCELINO, P. Sindicalismo e neodesenvolvimentismo: analisando as greves entre 2003 e 2013 no Brasil. **Tempo Social**, São Paulo, v. 29, n. 3, p. 201-227, dez. 2017. Disponível em: <<http://www.revistas.usp.br/ts/article/view/125952/136340>>. Acesso: 28 jun. 2019.

MARCELINO, P; GALVÃO, A. O sindicalismo brasileiro diante da ofensiva neoliberal restauradora. **Tempo Social**, São Paulo, v. 32, n. 1. p. 157-182, jan./abr. 2020. Disponível em: <<https://www.scielo.br/pdf/ts/v32n1/1809-4554-ts-32-01-0157.pdf>>. Acesso: 16 jul. 2020.

MENDES, D. L. **Ação sindical no contexto de avanço e consolidação da terceirização**: um estudo sobre o SINDEEPRES. São Paulo: dissertação de mestrado – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas (FFLCH), Universidade de São Paulo (USP), 2018. Disponível em: <https://www.teses.usp.br/teses/disponiveis/8/8132/tde-22032019-112544/publico/2018_DaniloLucenaMendes_VCorr.pdf>. Acesso: 23 mai. 2020.

MIGUEZ, P; MENENDEZ, N. D. Platform workers in Latin America: Transnational logics and regional resistances? **Tempo Social**, São Paulo, v. 33, n. 2, p. 231-251, 2021. Disponível em: <<https://www.scielo.br/j/ts/a/Zpgn96JRBqxFSwMvygg7HHM/>>. Acesso: 18 dez. 2021.

MODA, F.; GONSALES, M. Por dentro da mobilização global dos motoristas de transporte particular por aplicativo. **Revista Pensata**, Guarulhos, v. 9, n. 1, p. 1-19, jul. 2020. Disponível em: <<https://periodicos.unifesp.br/index.php/pensata/article/view/10516>>. Acesso: 13 jul. 2021.

MOURIAUX, R. Syndicalisme et politique: liaison dangereuse ou tragédie moderne? **Mouvements**, n. 43, p. 30-35, jan./fév., 2006. Disponível em: <<https://www.cairn.info/revue-mouvements-2006-1-page-30.htm>>. Acesso: 24 nov. 2020

MOODY, K. Towards an international social movement unionism. **New Left Review**, n. 225, p. 52-72, 1997. Disponível em: <<https://newleftreview.org/issues/i225/articles/kim-moody-towards-an-international-social-movement-unionism>>. Acesso: 17 jan. 2021.

MUNCK, R. Unions, globalisation and internationalism: results and prospects. *In*: GALL, G. *et al.* (ed.). **The international handbook of labour unions**: responses to neo-liberalism. Edward Elgar: 2011. Disponível em: <<https://econpapers.repec.org/bookchap/elgeebook/13768.htm>>. Acesso: 17 jan. 2021.

OLIVEIRA, M. C. S.; CARELLI, R. L.; GRILLO, S. Conceito e crítica das plataformas digitais de trabalho. **Revista Direito e Práxis**, Rio de Janeiro, v. 11, n. 4, p. 2609-2634, 2020. Disponível em: <<https://www.e-publicacoes.uerj.br/index.php/revistaceaju/article/view/50080>>. Acesso: 13 jul. 2021.

OLIVEIRA, T.; PRONI, M. W. Um mercado de trabalho heterogêneo e flexível: um problema persistente no Brasil. **Revista da ABET**, v. 15, n. 2, p. 60-86, dez. 2016. Disponível em: <<https://periodicos.ufpb.br/ojs2/index.php/abet/article/view/32888>>. Acesso: 10 dez. 2021.

PADILHA, F; FACIOLI, L. Sociologia Digital: apontamentos teórico-metodológicos para uma analítica das mídias digitais. **Ciências Sociais Unisinos**, São Leopoldo, v. 54, n. 3, p. 305-316, set./dez. 2018. Disponível em: <http://revistas.unisinos.br/index.php/ciencias_sociais/article/view/csu.2018.54.3.03/60746746>. Acesso: 3 nov. 2021.

PARTON, B. J. **Organização sindical e condições de trabalho no setor de fast food em São Paulo e na Zelândia**. Campinas: dissertação de mestrado – Instituto de Filosofia e Ciências Humanas (IFCH), Universidade Estadual de Campinas (Unicamp), 2009. Disponível em: <http://taurus.unicamp.br/bitstream/REPOSIP/281649/1/Parton_BenjaminJohn_M.pdf>. Acesso: 23 mai. 2020

POCHMANN, M.; MORAES, R. **Capitalismo, classe trabalhadora e luta política no início do século XXI**: experiências do Brasil, Estados Unidos, Inglaterra e França. São Paulo: Fundação Perseu Abramo, 2017.

ROSENFELD, C.; MOSSI, T. W. Trabalho decente no capitalismo contemporâneo: dignidade e reconhecimento no microtrabalho por plataformas. **Sociedade e Estado**, Brasília, v. 35, n. 3, p. 741-764, 2020. Disponível em: <<https://periodicos.unb.br/index.php/sociedade/article/view/33097/28216>>. Acesso: 13 jul. 2021.

SILVA, R. B. **Os motoboys no globo da morte**: circulação no espaço e trabalho precário na cidade de São Paulo. São Paulo: dissertação de mestrado - Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas (FFLCH), Universidade de São Paulo (USP), 2009. Disponível em: <<https://www.teses.usp.br/teses/disponiveis/8/8136/tde-04022010-162337/pt-br.php>>. Acesso: 25 out. 2021.

TELLES, V. Mutações do trabalho e experiência urbana. **Tempo Social**, São Paulo, n.18, v.1, p. 173-195, 2006. Disponível em: <<https://www.scielo.br/j/ts/a/SLjr9nhR7JqrSkxj8YJXtZy/?format=pdf&lang=pt>>. Acesso: 31 jan. 2022.

WATERMAN, P. O internacionalismo sindical na era de Seattle. **Revista Crítica de Ciências Sociais**, Coimbra/Portugal, n. 62, p. 33-68, 2002. Disponível em: <<https://journals.openedition.org/rccs/1298?lang=es>>. Acesso: 13 jul. 2021.

ZANATA, R. A. F.; PAULA, P. C. B.; KIRA, B. (orgs.). **Economias do compartilhamento e o direito**. Curitiba: Juruá, 2017. Disponível em: <[https://www.internetlab.org.br/wp-content/uploads/2017/12/Economias do compartilhamento e.pdf#page=80](https://www.internetlab.org.br/wp-content/uploads/2017/12/Economias_do_compartilhamento_e.pdf#page=80)>. Acesso: 13 jul. 2021.

DOCUMENTOS SINDICAIS, LEGISLAÇÃO E IMPRENSA

99. Cuidando do que importa. **Youtube**: 23 abr. 2020. Disponível em: <https://www.youtube.com/watch?v=i6y3tub_cBg&ab_channel=99>. Acesso: 2 dez. 2021.

99. O ponto de partida da 99 são as pessoas. **Sobre a 99**, s/d. Disponível em: <<https://99app.com/sobre-a-99/>>. Acesso: 13 jul. 2021.

ABÍLIO, L. C. Uberização do trabalho: subsunção real da viração. **Blog da Boitempo**, 22 fev. 2017. Disponível em: <<https://blogdaboitempo.com.br/2017/02/22/uberizacao-do-trabalho-subsuncao-real-da-viracao/>>. Acesso: 31 jan. 2022.

ABÍLIO, L. C. Breque no despotismo algorítmico: uberização, trabalho sob demanda e insubordinação. **Blog da Boitempo**, 30 jul. 2020d, Disponível em: <<https://blogdaboitempo.com.br/2020/07/30/breque-no-despotismo-algoritmico-uberizacao-trabalho-sob-demanda-e-insubordinacao/>>. Acesso: 14 ago. 2021.

AGÊNCIA GRITA SÃO PAULO. 2ª Paralisação dos Motoboys mostra força, organização e resistência: SindimotoSP liderou! **Youtube**: 15 jul. 2020. Disponível em: <<https://youtu.be/lleHyKIF8W0>>. Acesso: 13 jul. 2021.

AMARANTE, S. Gripe H1N1: sintomas e prevenção. **Fiocruz**: Instituto Nacional de Saúde da Mulher, da Criança e do Adolescente Fernandes Figueira. s/d. Disponível em: <<http://www.iff.fiocruz.br/index.php/8-noticias/239-h1n1sintomas>>. Acesso: 2 dez. 2021.

BANDNEWS. Uber: Falha que impedia motoristas de verem destino de viagens foi por problema técnico. **BandNews FM**: Notícias: 2 nov. 2021. Disponível em: <<https://www.band.uol.com.br/bandnews-fm/noticias/os-motoristas-da-uber-reclamam-que-empresa-retirou-informacoes-de-destino-sem-avisar-colaboradores.-16457913>>. Acesso: 31 jan. 2022.

BBC. Como Uber sobrevive com prejuízo de US\$ 1,2 bilhão e sem nunca ter dado lucro? **G1**: Política, 12 nov. 2019. Disponível em: <<https://g1.globo.com/economia/tecnologia/noticia/2019/11/12/como-o-uber-sobrevive-com-prejuizo-de-us-12-bilhao-e-sem-nunca-ter-dado-lucro.ghtml>>. Acesso: 13 jul. 2021.

BAPTISTA, R. Como "vereador do Uber" foi eleito com WhatsApp, YouTube e pouca grana. **Uol**: Notícias, São Paulo, 8 dez. 2020. Tilt. Disponível em: <<https://www.uol.com.br/tilt/noticias/redacao/2020/12/08/usando-redes-marlon-do-uber-teve-menor-gasto-entre-eleitos-em-sao-paulo.htm>>. Acesso: 13 jul. 2021.

BLU365. Loggi: o que é, como funciona e por onde começar? **Blog**: 5 nov. 2018. Disponível em: <<https://blu365.com.br/blog/entregador-loggi/>>. Acesso: 5 jan. 2022.

BRASIL. **Emenda Constitucional nº 103, de 12 de novembro de 2019**. Altera o sistema de previdência social e estabelece regras de transição e disposições transitórias. Presidência da República, 2019. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/emendas/emc/emc103.htm>. Acesso: 13 jul. 2021.

BRASIL. **Lei n. 12.009, de 29 de julho de 2009**. Regulamenta o exercício das atividades dos profissionais em transporte de passageiros, “mototaxista”, em entrega de mercadorias e em serviço comunitário de rua, e “motoboy”, com o uso de motocicleta [...]. Presidência da República, 2009. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/ato2007-2010/2009/lei/l12009.htm>. Acesso: 13 julho de 2021.

BRASIL. **Lei n. 12.436, de 6 de julho de 2011**. Veda o emprego de práticas que estimulem o aumento de velocidade por motociclistas profissionais. Presidência da República, 2011. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/ato2011-2014/2011/lei/l12436.htm>. Acesso: 13 jul. 2021.

BRASIL. **Lei n. 12.587, de 3 de janeiro de 2012**. Institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana [...]. Presidência da República, 2012. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/ato2011-2014/2012/lei/l12587.htm>. Acesso: 13 de jul. 2021.

BRASIL. **Lei n. 12.997, de 18 de junho de 2014**. Acrescenta § 4º ao art. 193 da Consolidação das Leis do Trabalho - CLT, aprovada pelo Decreto-Lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943, para considerar perigosas as atividades de trabalhador em motocicleta. Presidência da República, 2014. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/ato2011-2014/2014/lei/l12997.htm>. Acesso: 13 jul. 2021.

BRASIL. **Lei n. 13.640, de 26 de março de 2018**. Altera a Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, para regulamentar o transporte remunerado privado individual de passageiros. Presidência da República, 2018 Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/ato2015-2018/2018/lei/l13640.htm>. Acesso: 13 jul. 2021.

BRASIL. **Medida Provisória n. 927, de 22 de março de 2020**. Dispõe sobre as medidas trabalhistas para enfrentamento do estado de calamidade pública reconhecido pelo Decreto Legislativo nº 6, de 20 de março de 2020, e da emergência de saúde pública de importância internacional decorrente do coronavírus (covid-19), e dá outras providências. Presidência da República, 2020a. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/ato2019-2022/2020/mpv/mpv927.htm>. Acesso: 13 jul. 2021.

BRASIL. **Medida Provisória n. 936, de 1º de abril de 2020**. Institui o Programa Emergencial de Manutenção do Emprego e da Renda e dispõe sobre medidas trabalhistas complementares para enfrentamento do estado de calamidade pública [...]. Presidência da República, 2020b. Disponível em:

<https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/ato2019-2022/2020/mpv/mpv936.htm>. Acesso: 13 jul. 2021.

BRASIL DE FATO. Em meio à pandemia, Câmara aprova Carteira Verde e Amarela e retira mais direitos. **Brasil de Fato**: Política, Brasília, 2020. Disponível em: <<https://www.brasildefato.com.br/2020/04/15/em-meio-a-pandemia-camara-aprova-carteira-verde-e-amarela-que-retira-direitos>>. Acesso: 13 jul. 2021.

CÂMARA DOS DEPUTADOS. **Projeto de Lei 3.748, de 10 de julho de 2020**. Institui e dispõe sobre o regime de trabalho sob demanda. Câmara dos Deputados, 2020. Disponível em: <<https://www.camara.leg.br/proposicoesWeb/fichadetramitacao?idProposicao=2257468>>. Acesso: 4 jan. 2022.

CÂMARA DOS DEPUTADOS. Câmara aprova compra de vacinas pelo setor privado com doação na mesma quantidade ao SUS. **Câmara dos Deputados**: Notícias, 7 abr. 2021a. Disponível em: <<https://www.camara.leg.br/noticias/743743-camara-aprova-compra-de-vacinas-pelo-setor-privado-com-doacao-na-mesma-quantidade-ao-sus>>. Acesso: 2 dez. 2021.

CÂMARA DOS DEPUTADOS. Câmara aprova projeto que amplia categorias prioritárias na vacinação contra a Covid-19. **Câmara dos Deputados**: Notícias, 17 jun. 2021b. Disponível em: <<https://www.camara.leg.br/noticias/774112-camara-aprova-projeto-que-amplia-categorias-prioritarias-na-vacinacao-contra-a-covid-19>>. Acesso: 2 dez. 2021.

CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO. **Vereadores**, s/d. Disponível em: <<https://www.saopaulo.sp.leg.br/vereador/marlon-luz/>>. Acesso: 13 jul. 2021.

CAPRIGLIONE, L. Exclusivo: Um mês dentro do grupo dos Entregadores Antifascistas: política, solidariedade e empoderamento. **Jornalistas Livres**, 5 jul. 2020. Disponível em: <<https://jornalistaslivres.org/um-mes-dentro-do-grupo-dos-entregadores-antifascistas-politica-solidariedade-e-empoderamento/>>. Acesso: 13 jul. 2021.

CARDOSO, A. C. M. **Uberismo e gamificação: as transformações do mundo trabalho reveladas na greve dos entregadores**. Entrevista concedida a João Vitor Santos, Instituto Humanitas Unisinos, 21 jul. 2020. Disponível em: <<https://www.ihu.unisinos.br/159-noticias/entrevistas/601125-uberismo-e-gamificacao-transformacoes-do-mundo-do-trabalho-reveladas-na-greve-dos-entregadores-entrevista-especial-com-ana-claudia-moreira-cardoso>>. Acesso: 22 fev. 2022.

CARDOSO, A. C. M.; GARCIA, L. Viagem ao inferno do trabalho em plataformas. **Outras palavras**: Trabalho e precariado, 2 dez. 2021. Disponível em: <<https://outraspalavras.net/trabalhoeprecariado/viagem-ao-inferno-do-trabalho-em-plataformas/>>. Acesso: 30 mar. 2022

CARDOSO, W. Cozinhas fantasma se espalham por São Paulo durante a pandemia. **Folha de São Paulo**: Agora é São Paulo, São Paulo, 11 jul. 2021. Disponível em: <<https://agora.folha.uol.com.br/sao-paulo/2021/07/cozinhas-fantasma-se-espalham-por-sao-paulo-durante-a-pandemia.shtml>>. Acesso: 26 out. 2021.

CESIT. **Emprego, trabalho e renda para garantir o direito à vida.** Centro de Estudos Sindicais e de Economia do Trabalho. GT – Mundos do Trabalho: Reformas. Disponível em: <<http://www.cesit.net.br/emprego-trabalho-e-renda-para-garantir-o-direito-a-vida/>>. Acesso: 10 jan. 2022.

CUNHA, Gerson Silva. **Entrevista.** Concedida a Eduardo José Rezende Pereira. Arquivo institucional, 2021.

CUT. CNTSS-CUT divulga nota contra fura-fila e cobra do governo vacina para todos. **Central Única dos Trabalhadores:** Notícias, 10 abr. 2021. Disponível em: <<https://www.cut.org.br/noticias/cntss-cut-divulga-nota-contr-fura-fila-e-cobra-do-governo-vacina-para-todos-8a85>>. Acesso: 2 dez. 2021.

DIEESE. **Boletim emprego em pauta:** Ocupados, mas insatisfeitos – uma análise do crescimento da subocupação. Departamento Intersindical de Estatística e Estudos Socioeconômicos, n. 12, abr./mai. 2019. 2019a. Disponível em: <<https://www.dieese.org.br/boletimempregoempauta/2018/boletimEmpregoEmPauta7.html>>. Acesso: 18 ago. 2020

DIEESE. **Índice da Condição do Trabalho (ICT).** Departamento Intersindical de Estatística e Estudos Socioeconômicos, n. 5, 4º trimestre de 2019. 2019b. Disponível em: <<https://www.dieese.org.br/analiseict/2020/052020.html>>. Acesso: 18 ago. 2020.

DIEESE. **Índice da Condição do Trabalho (ICT).** Departamento Intersindical de Estatística e Estudos Socioeconômicos, n. 7, 3º trimestre de 2020. 2020. Disponível em: <<https://www.dieese.org.br/analiseict/2020/072020.html>>. Acesso: 18 ago. 2020.

DIEESE. **Boletim de conjuntura:** Crise sanitária e econômica persiste e se intensifica. Departamento Intersindical de Estatística e Estudos Socioeconômicos, n. 27, mar. 2021. 2021a. Disponível em: <<https://www.dieese.org.br/boletimdeconjuntura/2021/boletimconjuntura27.pdf>>. Acesso: 13 jul. 2021.

DIEESE. **Boletim de conjuntura:** Descaso e inépcia do governo em relação à pandemia aprofundam caos sanitário e econômico no Brasil. Departamento Intersindical de Estatística e Estudos Socioeconômicos, n. 28, abr./maio 2021. 2021b. Disponível em: <<https://www.dieese.org.br/boletimdeconjuntura/2021/boletimconjuntura28.html>>. Acesso: 24 nov. 2021.

DIEESE. **Boletim de conjuntura:** Desigualdades sociais e econômicas se aprofundam. Departamento Intersindical de Estatística e Estudos Socioeconômicos, n. 29, jun./jul. 2021. 2021c. Disponível em: <<https://www.dieese.org.br/boletimdeconjuntura/2021/boletimconjuntura29.html>>. Acesso: 25 nov. 2021.

DRSKA, M. Exclusivo: Rappi investe em cozinhas compartilhadas no Brasil. **Neofeed**, 12 nov. 2019. Disponível em: <<https://neofeed.com.br/blog/home/exclusivo-rappi-investe-em-cozinhas-compartilhadas-no-brasil/>>. Acesso: 26 out. 2021.

FENAMAB. **Federação Nacional dos Motoristas de Aplicativos do Brasil.** s/d. Disponível em: <<http://fenamab.com.br/>>. Acesso: 30 mar. 2022.

FIOCRUZ. **Covid-19: Perguntas e respostas**, s/d. Disponível em: <<https://portal.fiocruz.br/pergunta/por-que-doenca-causada-pelo-novo-coronavirus-recebeu-o-nome-de-covid-19>>. Acesso em: 21 jun. 2021.

FLORES, C. CPI dos Aplicativos amplia investigação e ouviu representantes do setor no decorrer de 2021. **Câmara Municipal de São Paulo: Notícias**, 6 de janeiro de 2022. Disponível em: <<https://www.saopaulo.sp.leg.br/blog/cpi-dos-aplicativos-amplia-investigacao-e-ouviu-representantes-do-setor-no-decorrer-de-2021/>>. Acesso: 7 jan. 2022.

FORÇA SINDICAL. **Nota das centrais sindicais sobre a proposta de reforma da Previdência**, 12 abr. 2019. Disponível em: <<https://fsindical.org.br/forca/nota-das-centrais-sindicais-sobre-a-proposta-de-reforma-da-previdencia>>. Acesso: 13 jul. 2021.

GALLEGO, E. S. Pandemia, “uberismo” y reivindicación laboral en Brasil. **Política Exterior**, 1 set. 2020. Disponível em: <<https://www.politicaexterior.com/pandemia-uberismo--y-reivindicacion-laboral-en-brasil/>>. Acesso: 25 dez. 2021.

GALVÃO, A. O movimento dos entregadores. **A Terra é redonda**, [S. I.], 14 jul. 2020b. Disponível em: <<https://aterraredonda.com.br/o-movimento-dos-entregadores/>>. Acesso em: 16 jul. 2020

GODOY, D. Loggi amplia rede própria e deve chegar a mais da metade dos municípios do país até o fim do ano. **O Globo: Capital**, 7 jun. 2021. Disponível em: <<https://blogs.oglobo.globo.com/capital/post/loggi-amplia-rede-propria-e-deve-chegar-mais-da-metade-dos-municipios-do-pais-ate-o-fim-do-ano.html>>. Acesso: 13 jul. 2021.

GOVERNO FEDERAL. Ministério da Economia contrata temporariamente a empresa Uber para transporte de servidores. **Governo Federal, Ministério da Economia: Notícias**, 26 mar. 2019. Notícias. Disponível em: <<https://www.gov.br/economia/pt-br/assuntos/noticias/2019/03/ministerio-da-economia-contrata-temporariamente-a-empresa-uber-para-transporte-de-servidores>>. Acesso: 13 jul. 2021.

GOVERNO FEDERAL. DEE analisa efeitos concorrenciais da entrada da Uber sobre mercado de aplicativos de táxi. **Governo Federal, Conselho Administrativo de Defesa Econômica: Notícias**, 12 abr. 2020. Disponível em: <<https://www.gov.br/cade/pt-br/assuntos/noticias/dee-analisa-efeitos-concorrenciais-da-entrada-da-uber-sobre-mercado-de-aplicativos-de-taxi>>. Acesso: 13 jul. 2021.

GOVERNO FEDERAL. Declaração do imposto de renda 2021 com auxílio emergencial. **Governo Federal, Ministério da Cidadania: Serviços, Auxílio Emergencial, Auxílio Emergencial 2020**. s/d. Disponível em: <<https://www.gov.br/cidadania/pt-br/servicos/auxilio-emergencial/auxilio-emergencial-2020>>. Acesso: 31 jan. 2022.

GUERREIRO, I.; CORDEIRO, L. Do passe ao breque: disputas sobre os fluxos no espaço urbano. **Passa Palavra**, 6 jul. 2020. Disponível em: <<https://passapalavra.info/2020/07/132898/>>. Acesso: 10 ago. 2020.

IBGE. **Pesquisa Anual de Serviços (PAS)**. Instituto Brasileira de Geografia e Estatística. 2019a. Disponível em:

<<https://www.ibge.gov.br/estatisticas/economicas/servicos/9028-pesquisa-anual-de-servicos.html?=&t=destaques>>. Acesso: 22 mai. 2020.

IBGE. PAS 2017: setor de serviços tem menos empresas, que empregam menos e pagam salários menores que em 2016. *In: Agência IBGE Notícias*: 28 ago. 2019. Editoria: Estatísticas econômicas. 2019b. Disponível em: <<https://agenciadenoticias.ibge.gov.br/agencia-sala-de-imprensa/2013-agencia-de-noticias/releases/25281-release-pas-2017>>. Acesso: 23 mai. 2020.

IBGE. PNAD Contínua: taxa de desocupação é de 12,3% e taxa de subutilização é de 25% no trimestre encerrado em maio de 2019. *In: Agência IBGE Notícias*: 28 jun. de 2019. Editoria: Estatísticas Sociais. 2019c. Disponível em: <<https://agenciadenoticias.ibge.gov.br/agencia-sala-de-imprensa/2013-agencia-de-noticias/releases/24908-pnad-continua-taxa-de-desocupacao-e-de-12-3-e-taxa-de-esubutilizacao-e-25-0-no-trimestre-encerrado-em-maio-de-2019>>. Acesso: 24 jul. 2019.

IBGE. **Estimativas da população residente no Brasil e Unidades da Federação com data de referência em 1º de julho de 2020**. 2020a. Disponível em: <[https://ftp.ibge.gov.br/Estimativas de Populacao/Estimativas 2020/estimativa dou 2020.pdf](https://ftp.ibge.gov.br/Estimativas_de_Populacao/Estimativas_2020/estimativa_dou_2020.pdf)>. Acesso: 13 jul. 2021.

IBGE. **PNAD Covid-19**. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. 2020b. Disponível em: <https://www.ibge.gov.br/estatisticas/investigacoes-experimentais/estatisticas-experimentais/27946-divulgacao-semanal-pnad-covid1?&t=o-que-e&utm_source=covid19&utm_medium=hotsite&utm_campaign=covid_19>. Acesso: 25 nov. 2021.

IBGE. PNAD Contínua: taxa de desocupação é de 14,4% e taxa de subutilização é de 29,2% no trimestre encerrado em fevereiro. *In: Agência IBGE Notícias*: 30 abr. 2021. Editoria: Estatísticas Sociais. 2021a. <<https://agenciadenoticias.ibge.gov.br/agencia-sala-de-imprensa/2013-agencia-de-noticias/releases/30599-pnad-continua-taxa-de-desocupacao-e-de-14-4-e-taxa-de-subutilizacao-e-de-29-2-no-trimestre-encerrado-em-fevereiro>>. Acesso: 13 jul. 2021

IBGE. **Sistema de Contas Nacionais Trimestrais (SCNT)**. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. 2021b. Disponível em: <https://www.ibge.gov.br/estatisticas/economicas/contas-nacionais/9300-contas-nacionais-trimestrais.html?=&t=series-historicas&utm_source=landing&utm_medium=explica&utm_campaign=pib#evolucao-taxa>. Acesso: 13 jul. 2021.

IBGE. **Pesquisa Mensal de Emprego (PME)**. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. 2021c. Disponível em: <<https://www.ibge.gov.br/estatisticas/sociais/trabalho/9180-pesquisa-mensal-de-emprego.html?=&t=series-historicas>>. Acesso: 13 jul. 2021.

IBGE. **Pesquisa Nacional Por Amostra a Domicílios (PNAD) – Contínua**. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. 2021d. Disponível em: <<https://www.ibge.gov.br/estatisticas/sociais/trabalho/9173-pesquisa-nacional-por-amostra-de-domicilios-continua-trimestral.html?=&t=series->

[historicas&utm_source=landing&utm_medium=explica&utm_campaign=desemprego](#)>. Acesso: 13 jul. 2021.

IFOOD. Nossa entrega. **Youtube**: 21 mar. 2020. Disponível em: <https://www.youtube.com/watch?v=FXD0IOkxVz4&ab_channel=iFood>. Acesso: 2 dez. 2021

IFOOD. **Sobre o iFood**, s/d. Disponível em: <<https://institucional.ifood.com.br/ifood>>. Acesso: 13 jul. 2021.

INFORMASUS-UFSCar. **Distanciamento social**. s/d. Disponível em: <<https://www.informasus.ufscar.br/distanciamento-social/>>. Acesso: 24 nov. 2021.

IPEA. **Carta de conjuntura**. Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada, n. 53, Nota de Conjuntura 5, 4º trimestre de 2021. Disponível em: <https://www.ipea.gov.br/portal/images/stories/PDFs/conjuntura/211006_nota_5_gig_e_economy_no_brasil.pdf>. Acesso: 25 nov. 2021.

JIMÉNEZ, N. DiDi, o app chinês que quer superar o Uber no Brasil. **BBC News Mundo**, 8 ago. 2019. Disponível em: <<https://www.bbc.com/portuguese/geral-49275877>>. Acesso: 13 jul. 2021.

LEITE, E. A foto que virou símbolo da-precarização de uma profissão. **Estadão**: Acervo, São Paulo, 15 set. 2020. Disponível em: <<https://acervo.estadao.com.br/noticias/acervo,a-foto-que-virou-simbolo-da-precarizacao-de-uma-profissao,70003437995,0.htm>>. Acesso: 13 jul. 2021.

LIBERATO, L. V. A inovadora parceria entre o Ifood e as milícias. **Le Monde Diplomatique Brasil**: Acervo Online, 23 julho de 2021. 2021a. Disponível em: <<https://diplomatique.org.br/a-inovadora-parceria-entre-o-ifood-e-as-milicias/>>. Acesso: 26 out. 2021.

LIBERATO, L. V. Ifood: a herança do apartheid no Brasil. **Le Monde Diplomatique Brasil**: Acervo Online, 6 de agosto de 2021. 2021b. Disponível em: <<https://diplomatique.org.br/ifood-a-heranca-do-apartheid-no-brasil/>> Acesso: 26 out. 2021.

LOGGI. **Sala de imprensa**. s/d. Disponível em: <<https://imprensa.loggi.com/>>. Acesso: 13 jul. 2021.

LOGGI. A Loggi está conectando o Brasil. **Youtube**: 25 jul. 2019. Disponível em: <<https://www.youtube.com/watch?v=Ko8uuhJNq00&t=8s>>. Acesso: 13 jul. 2021.

LONGO, I. Maioria dos trabalhadores de aplicativos de São Paulo deve votar em Boulos. **Revista Fórum**: Política, 24 nov. 2020. Disponível em: <<https://revistaforum.com.br/politica/eleicoes-2020/maioria-dos-trabalhadores-de-aplicativos-de-sao-paulo-deve-votar-em-boulos/#>>. Acesso: 13 jul. 2021.

MACHINE. U-Destino: como funciona o novo destino da Uber? **Machine**, 25 jun. 2021. Disponível em: <<https://machine.global/u-destino/>>. Acesso: 31 jan. 2022

MARTINS, R. Uber exclui motoristas por cancelamento constante de corridas. **G1: Economia**, 24 set. 2021. Disponível em: <<https://g1.globo.com/economia/noticia/2021/09/24/uber-exclui-mais-de-15-mil-motoristas-por-cancelamento-constante-de-corridas-diz-associacao.ghtml>>. Acesso: 31 jan. 2022.

MATSU, N. Saiba como cada deputado votou sobre regulamentação de aplicativos. **Poder 360**: Congresso, 1 mar. 2018. Congresso. Disponível em: <<https://www.poder360.com.br/congresso/saiba-como-cada-deputado-votou-sobre-regulamentacao-de-aplicativos/>>. Acesso: 13 jul. 2021.

MEDEIROS, Leandro da Cruz. **Entrevista**. Concedida a Eduardo José Rezende Pereira. Arquivo institucional, 2021.

MOBILE TIME. Uso de Apps no Brasil: dezembro de 2021. **Pesquisas**, 2021. Disponível em: <<https://www.mobiletime.com.br/pesquisas/>>. Acesso: 4 jan. 2022.

MONIZ, A. B.; BOAVIDA, N. Trabalho baseado em plataformas digitais: a caminho de um novo sindicalismo? **Esquerda**, Dossiê 297: Precariedade Uber Alles: a ameaça da uberização do trabalho, 2019. Disponível em: <<https://www.esquerda.net/dossier/trabalho-baseado-em-plataformas-digitais-caminho-de-um-novo-sindicalismo/62234>>. Acesso: 18 dez. 2021.

NEWS GOOGLE. **Covid-19**: Dados correspondentes ao dia 30 de dezembro de 2021. s/d. Disponível em: <<https://news.google.com/covid19/map?hl=pt-BR&mid=%2Fm%2F015fr&gl=BR&ceid=BR%3Apt-419>>. Acesso: 30 dez. 2021.

OLIVEIRA, M. A. G.; MORAES, R. B. S.; SOUSA, R. Luta de classes na era do Uber. **Outras Palavras**: Trabalho e precariado, 13 dez. 2017. Disponível em: <<https://outraspalavras.net/trabalhoeprecariado/luta-de-classes-na-era-do-uber/>>. Acesso: 13 jul. 2021.

OUTRAS PALAVRAS. **Trabalho e precariado**. s/d. Disponível em: <<https://outraspalavras.net/trabalhoeprecariado/>>. Acesso: 30 mar. 2022.

PAIVA, F.; MEDEIROS, H. Congresso tem 19 projetos de lei sobre os direitos de entregadores por aplicativos. **Mobile Time**: Notícias, 17 jul. 2020. Disponível em: <<https://www.mobiletime.com.br/noticias/17/07/2020/congresso-tem-19-projetos-de-lei-sobre-direitos-de-entregadores-de-aplicativos/>>. Acesso: 4 jan. 2022.

PEREIRA, E. J. R. Paralisação dos motoristas de aplicativos expõe os efeitos da precarização. **Brasil de Fato**: Opinião, São Paulo, 4 mar. 2021a. Disponível em: <<https://www.brasildefato.com.br/2021/03/04/artigo-paralisacao-dos-motoristas-de-aplicativo-expoe-os-efeitos-da-precarizacao>>. Acesso: 13 jul. 2021.

PEREIRA, E. J. R. Boicote, breque e apagão: as formas de resistência dos trabalhadores por aplicativo. **Brasil de Fato**: Opinião, São Paulo, 13 set. 2021b. Disponível em: <<https://www.brasildefato.com.br/2021/09/13/artigo-boicote-breque-e-apagao-as-formas-de-resistencia-dos-trabalhadores-por-aplicativo>>. Acesso: 13 set. 2021.

PIRIS, B. “Vidas Negras importam” chacoalha brasileiros entorpecidos pela rotina de violência racista. **El País**: Brasil, São Paulo, 6 jun. 2020. Disponível em: <<https://brasil.elpais.com/brasil/2020-06-06/vidas-negras-importam-chacoalha-parcela-de-brasileiros-entorpecida-pela-rotina-de-violencia-racista.html>>. Acesso: 25 dez. 2021.

PSD SÃO PAULO. Gil defende os direitos dos motoboys de São Paulo. **Notícia**, 1 jul. 2020. Disponível em: <<https://psd-sp.org.br/noticia/gil-defende-os-direitos-dos-motoboys-de-sao-paulo/>>. Acesso: 13 jul. 2021.

REDE BRASIL ATUAL. Bolsonaro reduz valor do auxílio emergencial e exclui 22,6 milhões de pessoas do pagamento. **Rede Brasil Atual (RBA)**: Política, 18 mar. 2021, disponível em: <https://www.redebrasilatual.com.br/politica/2021/03/bolsonaro-reduziu-auxilio-emergencial-excluiu-226-milhoes-pessoas/>. Acesso: 31 jan. 2022.

SANTOS, G. A. Entrevista. Concedida a Renan Bernardi Kalil e Fernando Rugitsky. **Revista Rosa**, n. 1, v. 4, 27 ago. 2021. Disponível em: <https://revistarosa.com/4/entrevista-com-gilberto-santos>. Acesso: 5 out. 2021.

SANTOS, G. A. **Entrevista**. Concedida a Andreia Galvão e Eduardo José Rezende Pereira. Arquivo institucional, 2022.

SÃO PAULO. **SP contra o novo coronavírus: tudo sobre a quarentena**. Governo do Estado de São Paulo, s/d. Disponível em: <<https://www.saopaulo.sp.gov.br/coronavirus/quarentena/>>. Acesso: 6 dez. 2021.

SÃO PAULO. **Decreto n. 48.919 de 9 de novembro de 2007**. Regulamenta a Lei n° 14.491, de 27 de julho de 2007, que dispõe sobre a atividade de transporte de pequenas cargas denominado motofrete; revoga os Decretos n° 46.198, de 11 de agosto de 2005, e n° 46.891, de 6 de janeiro de 2006. Prefeitura de São Paulo (SP), 2007. Disponível em: <http://legislacao.prefeitura.sp.gov.br/leis/decreto-48919-de-9-de-novembro-de-2007>>. Acesso: 13 jul. 2021.

SÃO PAULO. **Perguntas e respostas: novas normas do setor de transporte de passageiros por aplicativo**. Secretaria de Transporte e mobilidade urbana. s/d. Disponível em: <<https://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/transportes/institucional/dtp/?p=247767>>. Acesso: 13 jul. 2021.

SÃO PAULO. **Projeto de lei 578 de 11 set. 2019**. Dispõe sobre a atividade de motofrete no âmbito do município de São Paulo, inclusive em relação às empresas e pessoas jurídicas que se utilizam de aplicativos [...]. Câmara Municipal de São Paulo (SP), 2019. Disponível em: <https://splegisconsulta.camara.sp.gov.br/Pesquisa/DetailsDetalhado?COD_MTRA_LE_GL=1&ANO_PCSS_CMSP=2019&COD_PCSS_CMSP=578>. Acesso: 13 jul. 2021.

SEDERSP. Motofrete: a empregabilidade em tempos de pandemia. **Notícias**, 3 maio 2021. Disponível em: <<http://www.sedersp.org.br/index.php/ct-menu-item-13?idNews=1872>>. Acesso: 13 jul. 2021.

SOPRANA, P; BRIGATTI, F. Manifestação de entregadores de app dura sete horas em São Paulo. **Folha de São Paulo**: Mercado, São Paulo, 1º jul. 2020. Disponível em:

<<https://www1.folha.uol.com.br/mercado/2020/07/protesto-de-entregadores-comeca-com-cerca-de-1000-motoboys-na-marginal-pinheiros.shtml>>. Acesso: 30 dez. 2021.

SINDIMOTOSP. Motociclistas se unem para construir um novo sindicato. **A Voz do Motoboy**, São Paulo, ed. 1, nov. 2007. Disponível em: <<http://www.sindimotosp.com.br/informativos/Sindimotosp/1%20-%20Boletim.pdf>>. Acesso: 13 jul. 2021.

SINDIMOTOSP. SindimotoSP comanda movimento histórico da categoria. **A Voz do Motoboy**, São Paulo, ed. 2, jan. 2008, 2008a. Disponível em: <<http://www.sindimotosp.com.br/informativos/Sindimotosp/2%20-%20Boletim.pdf>>. Acesso: 12 nov. 2021.

SINDIMOTOSP. Mobilização dos motoboys faz prefeitura recuar. **A Voz do Motoboy**, São Paulo, ed. 3, fev. 2008. 2008b. Disponível em: <<http://www.sindimotosp.com.br/informativos/Sindimotosp/3%20-%20Boletim.pdf>>. Acesso: 13 jul. 2021.

SINDIMOTOSP. Regulamentação da categoria já tá valendo. 2008. **A Voz do Motoboy**, São Paulo, ed. 4, mar. 2008. 2008c. Disponível em: <<http://www.sindimotosp.com.br/informativos/Sindimotosp/4%20-%20Boletim.pdf>>. Acesso: 13 jul. 2021.

SINDIMOTOSP. Vitória histórica no senado: aprovado PL Federal que regulamenta a profissão de motofretista. **A Voz do Motoboy**, São Paulo, ed. 11, jun. 2009. Disponível em: <<http://www.sindimotosp.com.br/informativos/Sindimotosp/11%20-%20Boletim.pdf>>. Acesso: 18 dez. 2021.

SINDIMOTOSP. SindimotoSP - Legítimo representante: carta sindical. **SindimotoSP**, s/d. Disponível em: <<http://www.sindimotosp.com.br/menu/cartasindical.html>>. Acesso: 13 jul. 2021.

SINDIMOTOSP. Empresas de apps ironizam reivindicações dos motoboys. **Notícias**, São Paulo, 2020. 2020a. Disponível em: <<http://www.sindimotosp.com.br/noticias/noticia235.html>>. Acesso: 13 jul. 2021.

SINDIMOTOSP. Presidente Gil retarda projeto político e continua líder do SindimotoSP “O momento exige essa atuação”. **Notícias**, São Paulo, 2020. 2020b. Disponível em: <<http://www.sindimotosp.com.br/noticias/noticia212.html>>. Acesso: 13 jul. 2021.

SINDIMOTOSP. Motoboys registrados em CLT tiveram reajustes salariais que chegam a 73,76%; enquanto de entregadores de app cai 38,6%. **Jornal A Voz do Motoboy**, São Paulo, ano XII, ed. 123, maio 2021. Disponível em: <http://www.sindimotosp.com.br/informativos/Jornal/ED_123.pdf>. Acesso: 13 jul. 2021.

STATTESP. Vamos acordar, e eleger quem tem compromisso com a nossa categoria [...]. **Facebook: STATTESP Oficial**, 26 nov. 2020. Disponível em: <<https://fb.watch/6mjmKISQof/>>. Acesso: 13 jul. 2021.

TRETA NO TRAMPO. Entrevista concedida a Francisco Miguez e Victor Guimarães. **Cinética - Cinema e Crítica**, 17 set. 2020. Disponível em: <<http://revistacinetica.com.br/nova/entrevista-com-treta-no-trampo/>>. Acesso: 31 jan. 2022.

UBER. Fatos e Dados sobre a Uber. **Uber**: Uber Newsroom, s/d. Disponível em: <<https://www.uber.com/pt-BR/newsroom/fatos-e-dados-sobre-uber/>>. Acesso: 13 jul. 2021

UBER. Uber Announces Results for First Quarter 2021. **Uber Investor**: News Events, 2021a. Disponível em: <<https://investor.uber.com/news-events/news/press-release-details/2021/Uber-Announces-Results-for-First-Quarter-2021/default.aspx>>. Acesso: 13 jul. 2021.

UBER. Criada em parceria com o Digio, nova conta exclusiva para parceiros da Uber oferece repasse instantâneo. **Uber**: Uber Newsroom, 2021b. Disponível em: <<https://www.uber.com/pt-BR/newsroom/uber-conta/>>. Acesso: 13 jul. 2021.

VENTURA, M. “Reforma trabalhista vai gerar empregos e aumentar produtividade”, diz Meirelles. **O Globo**: Economia, 13 jul. 2017. Disponível em: <<https://oglobo.globo.com/economia/reforma-trabalhista-vai-gerar-empregos-aumentar-productividade-diz-meirelles-21586177>>. Acesso: 24 jul. 2019.

VINICIUS, L. A greve dos apps e a composição de classe. **Passa Palavra**, 18 ago. 2020. Disponível em: <<https://passapalavra.info/2020/08/133801/>>. Acesso: 31 jan. 2022.

APÊNDICES E ANEXOS

APÊNDICE A – Caderno de campo: em (re)ação

Nas tentativas de contato com os dirigentes do STATTESP via ligações telefônicas em janeiro de 2021, soube, por meio de um dos seus funcionários, que uma greve de motoristas por aplicativos estava sendo articulada para o final do mês seguinte, na capital paulista. Poucos dias depois, após seguir o perfil de um dos dirigentes sindicais do STATTESP nas redes sociais, tive acesso ao material visual de divulgação da manifestação. Entrei em contato com o funcionário do sindicato, que se prontificou em me receber e me acompanhar durante toda a manifestação.

*

A experiência da pesquisa de campo na manifestação “É hora de reagir” começou na sede do STATTESP durante a manhã de 26 de fevereiro de 2021, antes mesmo de se iniciar a concentração dos motoristas por aplicativos em São Miguel Paulista, e terminou nos bolsões do aeroporto de Cumbica, em Guarulhos — primeiro no bolsão da Uber, localizado em um terreno na parte superior do aeroporto; depois no bolsão da 99, num terreno na parte inferior; e, por fim, no bolsão do próprio prédio de embarque e desembarque de passageiros.

Os bolsões da Uber e da 99 são terrenos comprados ou alugados no espaço do aeroporto, servindo como estacionamento para os veículos de motoristas que esperam por novas chamadas, numa média de três a quatro horas em dias pouco movimentados, localizando-se relativamente próximos ao prédio onde os passageiros do aeroporto realizam o embarque e o desembarque. O bolsão do prédio de embarque e desembarque funciona apenas para essa função, é onde ficam os táxis, vans e caronas. Conforme indicado pelos dirigentes do STATTESP, os bolsões são as “minas de ouro”, “a menina dos olhos” das empresas-aplicativo, por justamente concentrarem os motoristas que estão disponíveis para as próximas corridas, chamadas pelos passageiros que desembarcam durante o dia todo no aeroporto, gerando lucro rápido e fácil sem precisar oferecer nenhuma contrapartida aos trabalhadores que nele aguardam.

É possível afirmar que o investimento feito pelas empresas-aplicativo na compra ou aluguel desses terrenos pode ser compensatório pelo lucro que irão obter com as viagens realizadas a partir do aeroporto, pois além dos algoritmos convocarem um motorista disponível naquela proximidade, gerando pouco tempo de espera aos clientes das plataformas, a viagem com esses veículos é muito mais prática, rápida e confortável do que aquela ofertada pelos ônibus que saem do aeroporto, e muito mais barata que a dos táxis que ali se concentram.

Segundo informações obtidas junto aos motoristas que estavam na manifestação nos bolsões, direta ou indiretamente envolvidos com o movimento paredista, é possível afirmar que

as condições dos bolsões são extremamente precárias. O bolsão da Uber, um estacionamento para dezenas de carros, protegido por alambrados e uma guarita com cancelas e guardas terceirizados, conta com a instalação de apenas um contêiner com ar-condicionado, banheiro e água filtrada para os motoristas em espera. O da 99, localizado do outro lado do espaço do aeroporto, em uma caminhada de cerca de 30 minutos, também conta com uma guarita e com vigilantes igualmente terceirizados, além de um contêiner onde os motoristas descansam na espera de novas chamadas. Tomadas para recarregar os aparelhos celulares estão presentes por todos os lados dos contêineres. Segundo uma motorista que entrevistei, que estava diretamente envolvida com a paralisação, pelo bolsão da 99 não contar com banheiros e nem bebedouros, poucos dias antes da paralisação muitos dos motoristas estavam urinando em garrafas de plástico vazias, onde levavam água durante as jornadas nas ruas.

Caso os motoristas saiam dos bolsões para utilizarem o banheiro ou comprar água e alimentos, necessariamente perdem a prioridade das chamadas — logo, esperar a próxima viagem, sob qualquer circunstância, é central para obter algum lucro ao final do dia. Essa situação, portanto, elucida a total submissão dos trabalhadores por aplicativos aos algoritmos das empresas proprietárias das plataformas digitais, que não apenas controlam os dados e o lucro, como também as condições físicas e biológicas.

A mesma motorista, única mulher que esteve presente durante todos os momentos da paralisação no aeroporto, descreveu uma situação corriqueira que vivencia nos bolsões durante o aguardo de novas viagens. Ela mencionou casos de motoristas que utilizam drogas ilícitas nesses locais, o que acaba por representar insegurança aos trabalhadores, por um lado, e que permite elucidar, por outro, os impactos psicológicos que essa forma de submissão do trabalho gera, por conta da excessiva e estressante jornada de trabalho.

A carreata que saiu da concentração na sede do sindicato, em São Miguel Paulista, até o Aeroporto de Cumbica, em Guarulhos, não só não se dividiu para as três localidades, como foi, segundo membros do sindicato, sendo incorporada por novos motoristas que aguardavam ao longo do trajeto. Fiz o percurso como carona no carro de um dos dirigentes do STATTESP, e fomos os primeiros a chegar no bolsão da Uber, o que foi muito importante para conseguir observar as formas de diálogo sobre as pautas do sindicato e o modo de convencimento desse sindicalista para que os outros motoristas que estavam trabalhando nos bolsões aderissem à paralisação, antes que o restante dos trabalhadores mobilizados chegasse até o ponto final e comesçassem a realizar o piquete em frente às guaritas onde se localizam as cancelas.

Aos poucos, os motoristas que vinham de outros pontos da cidade, bem como das redondezas do aeroporto e do interior dos próprios bolsões, foram estacionando seus veículos na via de acesso ao bolsão da Uber, ou seja, do lado de fora das cancelas.

Pude ouvir, na conversa entre os trabalhadores e o sindicalista, várias críticas com relação às políticas de promoção das empresas-aplicativo, à falta de ajuste das tarifas e às precárias condições de trabalho, sobretudo com relação à espera nos bolsões: “Deixei minha mulher com arroz e feijão em casa, sem mais nada para comer”; “As promoções tão ferrando com a gente. Já era difícil, tá ainda pior”; “Tem que acabar com essas promoções, tem que ter outro jeito”; “Eles deviam sair de lá de dentro e desligar esse celular, porque hoje não vai adiantar aceitar chamada: ninguém vai sair”. O autor da primeira frase, repetida por diversas vezes ao longo da tarde, era um motorista jovem, de aproximadamente 30 anos, que estava com o aluguel do veículo e contas atrasadas, trabalhando horas a mais para tentar superar suas dívidas. Seu pai, quando vivo, era taxista, profissão que também trabalhou por certo tempo, com o carro que seu pai lhe deixou como herança, antes do ingresso nas empresas-aplicativo. Tanto ele quanto a motorista mulher citada anteriormente foram os que mais se destacaram na mobilização: notei que ambos discutiam com os colegas que faziam parte da mobilização sobre os materiais produzidos pelo sindicato, com relação às pautas da paralisação, e que também dialogavam com os motoristas que estavam do lado de dentro dos bolsões — ou seja, os colegas que estavam aguardando as chamadas para novas viagens, fora do movimento paredista — buscando convencê-los de se somarem à luta coletiva. Além disso, esse e essa motorista se exaltaram por diversas vezes quando houveram tensionamentos com os trabalhadores que insistiam em furar o bloqueio na entrada do bolsão, assim como com a chegada e a presença da Polícia Militar. Ambos não eram sindicalizados e só souberam da paralisação por meio de grupos de WhatsApp — no caso da motorista mulher, soube diretamente por ela que havia desconhecimento quanto à existência de um sindicato da categoria.

A paralisação nos bolsões da Uber e da 99 durou aproximadamente das 16h30 às 18h. A carreata, que vinha da sede do sindicato, contou com mais de 100 veículos, que se dividiram entre esses dois pontos no aeroporto. Ao ver a carreata se aproximando, um dos manifestantes presentes no bolsão da Uber exclamou: “Essa carreata é um cortejo fúnebre para a Uber”. Além de impactante, essa frase expressa certo descompasso entre o otimismo desse trabalhador com relação à ação paredista sua e de seus colegas e a realidade do movimento. Muitos manifestantes, buscando convencer outros trabalhadores a ingressarem na paralisação, argumentavam que “era só desligar o celular” e não aceitar chamadas naquele dia, compensando a jornada não trabalhada nos dias seguintes. Um deles disse: “O que custa ficar o dia de hoje desligado? Amanhã trabalho mais duas horas, no outro dia mais duas...”, seguido pelo motorista que comentei anteriormente, o mesmo que estava com contas atrasadas e que deixou sua esposa em casa com poucos mantimentos: “Ninguém aqui está morrendo de fome para não parar por uma, duas ou três horinhas. O que é nosso, a gente corre depois”. O que está em jogo, portanto, não é a perda de lucro total das empresas-aplicativo, que será recuperado

em curto prazo com a jornada gerida pelos próprios trabalhadores ao buscarem por possíveis maiores rendimentos, mas a imagem dessas empresas perante seus usuários, sejam clientes ou os próprios trabalhadores, para além do possível impacto nos investimentos e patrocínios caso o movimento paredista tenha dimensão para tal — o que ainda não se comprova. Neste sentido, a carreato realizada pelos motoristas por aplicativos estava longe de ser um cortejo fúnebre para a Uber ou para a 99, aproximando-se mais de um escracho.

Com a chegada da carreato ao bolsão da Uber, poucos trabalhadores conseguiram furar a barreira em frente à cancela: carros e homens impediam a saída daqueles motoristas que, à contramão do movimento paredista, aceitavam realizar as corridas. Foram distribuídos materiais impressos com as pautas da manifestação, e foram realizados discursos pelo presidente do STATTESP, que a todo tempo estava acompanhado do seu segurança. Vez ou outra os motoristas discursavam sobre a política de promoções, e algumas paródias em ritmo de funk foram cantadas contra a Uber Promo. Com a chegada de mais manifestantes na via de acesso ao bolsão da Uber, houve tensão por conta do impedimento da passagem de veículos, como caminhões e vans, carros e um furgão dos Correios, que se dirigiam para outros estacionamentos ou galpões. Próximo às 17h, início do pico de passageiros do aeroporto, o responsável pelo bolsão da Uber chegou ao local, acompanhado de três viaturas da Polícia Militar.

O responsável pelo bolsão da Uber, a todo tempo reforçava que não era um funcionário da empresa e que por isso não poderia acolher as demandas do movimento e nem falar por ela ou mediar os conflitos em nome dela, apenas dar respostas quanto à paralisação no local e liberar a saída para os trabalhadores que “tinham o direito de aceitar as corridas” e assim “realizar o seu trabalho”. Dois policiais, em dois momentos distintos, reforçaram o discurso do responsável pelo bolsão, afirmando que iriam “liberar a saída” para que aqueles que não quisessem participar da manifestação, pudessem sair e realizar suas corridas, “garantindo o direito de ir e vir”. Nesse momento, um dos guardas terceirizados comentou comigo: “Ninguém é obrigado a parar se não quiser. Quem quer trabalhar vai, quem não quer fica aqui”, sendo respondido por um manifestante próximo: “Nenhum direito é conquistado desse jeito”.

O presidente do STATTESP não cedeu aos tensionamentos pela liberação da barreira no bolsão até aproximadamente às 17h30, quando os policiais estabeleceram que só haveria 30 minutos para o fim da manifestação, dizendo que havia um acordo feito anteriormente neste sentido. O responsável pelo bolsão pediu que as pautas do movimento fossem enviadas para o e-mail da Uber, e foi informado pelo presidente do sindicato que isso já havia sido feito e que nenhum retorno havia sido dado, e que o movimento era, justamente, uma resposta ao silêncio da empresa. Logo depois, após gargalhar, um motorista gritou: “eles vão dar o mesmo tratamento que sempre nos dão quando mandamos e-mail reclamando de alguma coisa”,

indicando o comportamento da empresa com relação às reclamações cotidianas dos seus trabalhadores.

Após negociar a saída do bolsão da Uber, o presidente do STATTESP propôs que os motoristas se dirigissem ao bolsão da 99 para realizar uma assembleia da categoria junto aos trabalhadores que estavam concentrados no outro local. “Vocês podem continuar a paralisação, desde que não atrapalhem o trânsito”, disse um policial militar, que rapidamente foi respondido pelo responsável do bolsão da Uber: “Não é uma paralisação. É apenas uma manifestação. Paralisação é algo muito forte”.

Tanto a concentração na rua do sindicato, quanto a manifestação no aeroporto, seja na via de acesso ao bolsão da Uber, no bolsão da 99 ou mesmo no bolsão do prédio de embarque e desembarque, não contou com nenhum ato de violência, com exceção dos xingamentos realizados pelos trabalhadores paralisados aos motoristas que furavam a barreira ou que passavam com clientes. Por duas vezes, dois motoristas idosos foram xingados de uma mesma maneira: “Vai lá curtir sua aposentadoria, tio. Hoje é dia de paralisação!”; e “Aposentados e pensionistas do INSS, sejam contra a Uber Promo!”, expressões simbólicas que mais do que o desdém àqueles que não se somam na luta coletiva, representam uma contradição diante da ausência de vínculo empregatício por parte dessas empresas e da falta de acesso aos direitos sociais e trabalhistas — é quase como um grito cínico, que na medida em que se demonstra contrário, também reproduz o discurso de quem é favorável, à exploração na qual todos estão submetidos.

No bolsão da 99 houve uma rápida assembleia, onde o presidente do STATTESP discursou aos motoristas sobre o fato das promoções representarem um rebaixamento em seus rendimentos salariais e nas condições de trabalho e, portanto, da importância de continuarem mobilizados e lutarem contra as promoções “até que essas medidas sejam derrubadas pelo Ministério Público”. Além disso, tanto o sindicalista quanto os motoristas presentes falaram sobre as condições de trabalho nos bolsões e sobre o reajuste das tarifas. Naquele instante, o presidente do sindicato colocou dois pontos em votação: (1) a realização de uma nova paralisação no mês de março, e (2) a caminhada dos motoristas paralisados e concentrados no bolsão da 99 até o bolsão no prédio de embarque e desembarque, buscando impedir com que novas corridas fossem realizadas, causando danos temporários às empresas aplicativo, e dialogando com outros motoristas, clientes e funcionários do aeroporto sobre as pautas do movimento.

A manifestação no bolsão do prédio de embarque e desembarque durou aproximadamente até às 19h, e foi impedida de continuar por conta da chegada de seis ou sete viaturas da Polícia Militar. Neste local, novamente houve discurso do presidente do sindicato, paródias e buzinações, e foi possível tomar nota de quatro elementos: (1) que a manifestação

estava se dispersando, com os motoristas provavelmente voltando ao trabalho, ou seja, reativando o aplicativo, ou mesmo retornando às suas casas; (2) que apesar de haver materiais para distribuição, não houve diálogo nem com os possíveis clientes e funcionários do aeroporto, e tampouco com os motoristas que ali estavam presentes — ao contrário, houve retaliação por estarem trabalhando durante a paralisação que tinha uma pauta coletiva, com alguns dos manifestantes cercando os veículos em movimento ou estacionados; (3) que os taxistas, concentrados em uma das divisórias do bolsão, continuaram exercendo normalmente seus trabalhos — o que, por sua vez, reafirma duas características e apontam para uma conclusão peculiar: (a) que não há solidariedade entre taxistas e motoristas de aplicativo; (b) o que acaba por gerar concorrência entre essas duas formas de exercer o mesmo trabalho, já que na impossibilidade de pedir uma viagem ou mesmo de embarcar num carro vinculado ao aplicativo, os passageiros passavam a realizar viagens com os taxistas; (c) ou seja, para os taxistas, as pautas dos motoristas por aplicativos não só não lhes dizia respeito, como o ato de paralisação lhes compensava financeiramente —; (4) e, por fim, que o êxito da paralisação dos trabalhadores, isto é, o seu impacto no capital, não se deve à sua realização nos bolsões, como aquilo que foi proposto pelo sindicato, mas nos portões e nas vias de acesso ao aeroporto — o que por sua vez nos leva a duas argumentações: (a) se esta elaboração tática é de conhecimento do sindicato e não é realizada, é porque o sindicato não tenta, não consegue e/ou não busca impactar o capital; e (b) se o sindicato não realiza uma ação neste sentido, argumentando que prioriza o trabalho de base e o diálogo nos bolsões junto aos motoristas por aplicativos, clientes e funcionários do aeroporto, acaba por não concretizar tal objetivo.

Com relação ao impacto no capital, destaca-se uma informação obtida junto a uma motorista sindicalizada, que estava no início da concentração em São Miguel Paulista e que não acompanhou a manifestação até o fim. A motorista tanto reforçou os cinco pontos de concentração “divulgados no WhatsApp e no Facebook”, como também comentou que uma das táticas do movimento paredista era incentivar que os motoristas abastecessem seus veículos com o mínimo de valor possível e exigissem a nota fiscal, causando prejuízo aos postos de abastecimento. Essa tática é interessante não apenas porque é a única medida que extrapola a ação diretamente vinculada às empresas-aplicativo, abrangendo assim os impactos na, digamos, cadeia de produção, como também está relacionada diretamente a um dos fatores mais críticos no que diz respeito aos baixos rendimentos dos motoristas por aplicativos ao final do expediente, a saber: o alto preço pago pelo combustível — que, assim como o custo de vida, de modo geral, aumentou muito, em detrimento à queda nos rendimentos dos trabalhadores.

**APÊNDICE B – Roteiro de entrevistas com os dirigentes sindicais
do SindimotoSP e do STATTESP**

1. História, características e informações gerais sobre o sindicato
 - a. Quando foi fundado? Quando a atual composição chegou à direção?
 - b. Como era antes?
 - c. Informações gerais sobre a composição de sua direção
2. Dados quantitativos e informações gerais sobre as características da categoria
 - a. Quantos trabalhadores são representados pelo sindicato?
 - b. Quanto corresponde ao total da categoria?
 - c. Qual perfil socioeconômico, étnico e político do trabalhador filiado
3. Relação dos trabalhadores com o sindicato
 - a. Quais demandas trabalhistas são mais comuns da categoria?
 - b. Quais os principais serviços utilizados?
 - c. O sindicato assembleias e eventos?
 - d. Como é a participação da categoria em assembleias e eventos?
4. Precarização de forma geral e os impactos da reforma trabalhista em específico.
 - a. Quais aspectos da precarização a categoria convive?
 - b. Quais as principais denúncias?
 - c. Qual avaliação é feita sobre a reforma trabalhista?
 - d. O que mudou com a reforma trabalhista para a categoria?
 - e. O que mudou com a reforma trabalhista para o sindicato?
5. Relação com estrutura sindical (formal x informal; representado ou não)
 - a. Como se dá a representação/organização dos formais e informais?
 - b. Existe articulação com outras organizações/entidades da categoria?
 - c. A expansão ou garantia de direitos via-CLT é o caminho defendido pelo sindicato aos trabalhadores por aplicativo?
6. Dados específicos sobre a pandemia
 - a. Como se dá a ação do sindicato com a base em relação à pandemia?
 - b. Quais impactos nas negociações?
 - c. Quais impactos no trabalho da categoria e suas reivindicações?
7. Tópicos a partir da análise dos materiais encontrados no site e redes sociais
 - a. Exemplos: apoio eleitoral; leis sobre equipamentos de segurança etc.

**APÊNDICE C – Categorias para análise do material nos sites
e redes sociais do SindimotoSP e do STATTESP**

1. Funcionamento interno e estratégias de comunicação: observar a existência de canais de atendimento virtual, de material informativo sobre prevenção à pandemia e ações governamentais, bem como a divulgação de medidas acerca da garantia de emprego e renda para os trabalhadores da base.
2. Principais demandas dos sindicatos: organizar informações relativas a condições de trabalho, saúde e higiene no local de trabalho, direito a afastamento dos trabalhadores e outros.
3. Espaços de atuação e formas de luta: organizar informações relativas a negociação coletiva, ações na justiça, diálogo social, manifestações virtuais e presenciais realizadas pelos sindicatos.
4. Ações voltadas para fora da categoria: organizar informações relativas a campanhas de solidariedade, cursos de formação abertos à comunidade, campanhas em defesa de direitos sociais, envolvimento em debates políticos mais amplos.

ANEXO A – Normativas de regulamentação da categoria profissional dos motoboys em São Paulo (1999-2007)

No quadro a seguir são sistematizados os processos institucionalizados de regulação da categoria dos motoboys no âmbito municipal de São Paulo, contendo as normativas, seus contextos de aprovação e algumas informações adicionais acerca das características dessas normativas e das determinações impostas aos trabalhadores com base nas informações disponibilizadas na dissertação de mestrado de Silva (2009).

Quadro 8 – Normativas de regulamentação da categoria profissional dos motoboys em São Paulo (1999-2007)		
Normativa	Contexto de aprovação da normativa	Características da normativa e determinações aos trabalhadores
Decreto 38.563, de 29 de outubro de 1999, do ex-prefeito Celso Pitta (eleito pelo PPB).	<p>Disponha sobre os serviços de transporte de pequenas cargas, mediante a utilização de motocicletas ou similares.</p> <p>Havia pressão do poder público para convencer a opinião pública e os agentes envolvidos acerca das benesses da regulamentação dos profissionais.</p>	<p>A regulamentação poderia conceder um cadastro aos motoboys, um alvará da motocicleta e uma placa diferenciada, de cor vermelha.</p> <p>O motoboy deveria ter CNH na categoria A, de condução de motocicletas, por pelo menos dois anos; ter realizado curso de treinamento e orientação; apresentar atestado de antecedentes criminais; ter moto com no máximo cinco anos de fabricação, cilindrada mínima de 95cc, ter placa vermelha e ser aprovada na vistoria semestral.</p>
Decreto 41.305, de 29 de outubro de 2001, da ex-prefeita Marta Suplicy (eleita pelo PT, atualmente MDB)	Parcela ínfima dos motoboys possuía licença para atuar profissionalmente após o decreto 38.563, de 1999, o que motivou e legitimou a atualização da normativa.	<p>Exigência do tempo de fabricação do veículo foi alterada para dez anos; permanência do atestado de antecedentes criminais.</p> <p>A prestação de serviços regulamentados passava a ser apenas por CNPJ, impedindo o trabalhador autônomo de prestar serviços, possibilitando apenas que empresas — regulamentadas — realizassem o serviço.</p>

<p>Decreto 44.220, de 8 de dezembro de 2003, da ex-prefeita Marta Suplicy (eleita pelo PT, atualmente MDB).</p>	<p>O impedimento do trabalho autônomo dos motoboys, com o decreto 41.305, era uma tática para regulamentar a atividade profissional dos motoboys e ter maior capacidade de fiscalização das empresas, entretanto, na prática as empresas não foram fiscalizadas, e aquelas que prestavam serviço de modo irregular não foram autuadas.</p>	<p>Previa cooperativas e associações como pessoas jurídicas aptas a operarem o serviço. Para os motoboys atuarem, deveriam se regulamentar por meio do Condu moto e da Licença Motofrete — mas, para tal, deveriam arcar com os processos: “De maneira geral, os motoboys argumentam que a regulamentação da sua atividade profissional aparece como forma do governo aumentar sua arrecadação sobre a categoria” (SILVA, 2009, p. 182).</p>
<p>Decreto 46.198, de 11 de agosto de 2003, do ex-prefeito José Serra (PSDB).</p>	<p>As alterações do decreto anterior, que nada mais faziam do que passar os custos da regulamentação aos próprios trabalhadores, causaram descontentamento na categoria dos motoboys. Serra (PSDB) foi eleito prometendo aos motoboys acabar com as taxas de regulamentação, mas acabou fazendo o oposto.</p>	<p>Houve diminuição da taxa de cadastramento dos motociclistas e, inclusive, do curso obrigatório para obtenção da licença, o Condu moto. Novas normas foram editadas, dentre elas a obrigatoriedade de obtenção do kit segurança, na maioria das vezes pagos pelos próprios trabalhadores.</p>
<p>Portaria 008, de 16 de janeiro de 2006, do ex-prefeito José Serra (PSDB)</p>	<p>Grande parte dos motoboys se recusou a cumprir com a normativa anterior, com casos de boicotes e agressões entre os trabalhadores da própria categoria. A prefeitura de São Paulo se torna alvo de críticas dos motoboys, e dá um passo atrás, suspendendo algumas das ações previstas na normativa anterior.</p>	<p>Suspensão temporária da exigência de, no ato de cadastramento ou renovação da documentação, apresentar a pontuação relativa à CNH; torna opcional a apresentação das certidões negativas de distribuição criminal ou atestado de antecedentes criminais; estabelece o prazo de seis meses para a troca da placa comum (cinza) pela vermelha nas motocicletas e, neste mesmo prazo, permite o aceite de copropriedade da moto.</p>
<p>Selo Trânsito Seguro, de 2006, do vice-prefeito de José Serra, Gilberto Kassab (eleito pelo DEM, atualmente PSD)</p>	<p>“Consciente da inépcia operante em fiscalizar e enquadrar a maior parte dos motoboys e empresas do setor considerados irregulares, o poder público paulatinamente passa a buscar algumas alternativas, visando de certo modo dividir o ônus do problema com a sociedade, em geral” (SILVA, 2009, p. 189-190).</p>	<p>O Selo Trânsito Seguro era concedido às empresas e profissionais de motofrete que cumpriam com as exigências de segurança, tais como: adotar práticas preventivas de acidentes com motocicletas, seguro de vida, convênio de saúde, convênio para revisão mecânica das motos, auxílio extra, afastamento em caso de acidentes, treinamento específico, entre outros requisitos.</p>

<p>Lei 14.491, de 27 de julho de 2007, do vice-prefeito de José Serra, Gilberto Kassab (eleito pelo DEM, atualmente PSD)</p>	<p>Em conjunto com ações de intervenção espacial, com a criação de corredores preferenciais e exclusivos para motocicletas buscando mitigar os acidentes de trânsito com vítimas, a lei sancionada estabelece certas obrigаторiedades às empresas e aos motoboys para a concessão do Termo de Credenciamento e do Condu moto.</p>	<p>Diversas medidas são impostas às empresas e aos motoboys, algumas já previstas nos decretos anteriores, e outras atualizadas, prevendo, agora, multas como punições em casos de descumprimento.</p>
--	---	--

Fonte: SILVA (2009). Elaboração própria (2022).

ANEXO B – Projetos de lei sobre os direitos dos trabalhadores por aplicativos (2020)

No quadro a seguir é apresentada uma sistematização dos projetos de lei que foram apresentados durante a pandemia de Covid-19 na Câmara dos Deputados e no Senado Federal, com base em levantamento feito por Paiva e Medeiros (2020), em matéria jornalística acerca dos direitos dos trabalhadores por aplicativos em âmbito nacional.

Quadro 9 – Projetos de lei apresentados na Câmara dos Deputados e no Senado Federal acerca dos direitos dos trabalhadores por aplicativos (2020)			
PL	Autoria	Data	Ementa e destaque
794/2020	Professor Israel Batista (PV)	20 de março de 2020	Regulamenta os procedimentos a serem seguidos nos serviços de entregas à domicílio (delivery) durante o período de calamidade pública devido à Covid-19. <i>Destaque: exige entrega de equipamentos de proteção</i>
1.677/2020	Eduardo Bismarck (PDT)	7 de abril de 2020	Dispõe sobre medidas a serem adotadas pelas empresas titulares de plataformas digitais para entrega de produtos e serviços no sentido de evitar o contágio de coronavírus pelos profissionais de transporte de produtos e passageiros.
1.686/2020	Erika Kokay (PT)	7 de abril de 2020	Dispõe sobre o pagamento de auxílio financeiro para motoristas e entregadores por aplicativos em razão dos efeitos econômicos da pandemia da Covid-19 (...).
1.744/2020	Paulo Pimenta (PT)	9 de abril de 2020	Estabelece medidas para garantia de renda aos taxistas, mototaxistas, motoristas de transporte de turismo, motoristas de veículos particulares de transporte de pessoas ou produtos por aplicativos de celular e dá outras providências.
1.872/2020	Júlio Delgado (PSB)	14 de abril de 2020	Institui a obrigatoriedade de utilização de EPIs para os prestadores de serviço de entrega domiciliar durante o período de emergência em saúde pública.
1.665/2020	Bancada do PSOL	20 de abril de 2020	Dispõe sobre os direitos dos entregadores que prestam serviços a aplicativos de entrega durante o estado de calamidade pública decorrente da pandemia da Covid-19.
2.340/2020	Denis Bezerra (PSB), Bira do Pindaré (PSB), Camilo Capiberibe (PSB) e outros	4 de maio de 2020	Dispõe sobre a destinação de parte do percentual retido pelas empresas para os motoristas e entregadores dos serviços de transporte por aplicativo, durante o período de enfrentamento da emergência de saúde pública decorrente da pandemia da Covid-19.

2.379/2020	Mauro Nazif (PSB) e Denis Bezerra (PSB)	4 de maio de 2020	Obriga as empresas que operam por meio de plataforma digital a pagar uma indenização no valor de R\$ 2.000,00 ao prestador de serviços externos contaminado pelo coronavírus.
2.786/2020	Denis Bezerra (PSB)	20 de maio de 2020	Dispõe sobre a limitação de percentual de cobrança pelas empresas que atuam nos serviços de entrega (delivery) por meio de aplicativos ou outra plataforma de comunicação em rede.
3.515/2020	Bancada do PT	26 de junho de 2020	Institui regras para o desligamento de trabalhadores vinculados às empresas que contratam serviços por aplicativos virtuais.
3.538/2020	Bancada do PT	29 de junho de 2020	Dispõe sobre o afastamento remunerado dos trabalhadores vinculados às empresas que contratam serviços por aplicativos virtuais.
3.554/2020	Rubens Otoni (PT), Erika Kokay (PT), José Guimarães (PT) e outros	30 de junho de 2020	Dispõe sobre o acesso à EPIs por trabalhadores vinculados às empresas que contratam serviços por aplicativos virtuais.
3.572/2020	Alencar Santana Braga (PT) e Rogério Correia (PT)	30 de junho de 2020	Obriga as operadoras de aplicativos de entrega a manter base de apoio visando o mínimo de comodidade aos entregadores.
3.577/2020	Márcio Jerry (PCdoB).	1 de julho de 2020	Altera a CLT, para estabelecer os direitos dos empregados que prestam serviços de entrega de mercadoria por intermédio de aplicativos.
3.594/2020	José Airton Félix Cirilo (PT)	1 de julho de 2020	Dispõe sobre o uso de equipamentos e materiais de proteção por trabalhadores das empresas que contratam serviços por aplicativos virtuais e dá outras providências.
3.689/2020	Senadora Rose de Freitas (eleita pelo Podemos, atualmente MDB)	7 de julho de 2020	Estipula obrigações contratuais para empresas de serviço de entregas (delivery) por aplicativo para com seus entregadores no período de enfrentamento da emergência de saúde pública (...).
180/2020	Reginaldo Lopes (PT), Marília Arraes (PT), Bira do Pindaré (PSB) e outros	8 de julho de 2020	Dispõe sobre a contribuição à Previdência Social e à aposentadoria especial dos trabalhadores e trabalhadoras de empresas de aplicativos.
3.748/2020	Tabata Amaral (eleita pelo PDT, atualmente PSB)	10 de julho de 2020	Institui e dispõe sobre o regime de trabalho sob demanda.

Fonte: Paiva e Medeiros (2020). Elaboração própria (2022).